

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



THEME :
Les Entrées de ville
Evolution et diagnostic

Cas de la ville de Bejaia

Mémoire pour l'obtention du diplôme de Master en Architecture

« Architecture, ville et territoire »

Préparé par :

MEZINE Sadek
MOUSLI Azzedine
NESSARK Amir

membre de jury :

présidente : Mme BOUANDES. K
examineur : Mr. MESSAOUDI. S

Encadré par :

Mr. CHABANE Djamel

Année Universitaire 2016 – 2017

REMERCIEMENTS ET DEDICACES

En premier lieu nous tenons à remercier le bon dieu tout puissant qui nous a éclairé la voie du savoir, le courage et la patience pour finir ce modeste travail.

Notre gratitude est grande envers Monsieur CHABANE Djamel, son encadrement durant ce semestre, nous le remercions vivement pour son aide si précieuse, sa disponibilité, sa patience, sa compréhension et ses orientations qui ont contribué à baliser le parcours de cette présente recherche.

Que les membres de jury trouvent ici l'expression de nos plus cordiaux remerciements pour avoir accepté de faire partie de ce respectable jury.

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

Notre ultime reconnaissance va à nos parents. nous voudrions leur témoigner ici toute notre gratitude pour leurs aides et leur soutien.

Et finalement nous remercions toutes les personnes qui nous ont aidées de loin ou de près et ce qu'ils nous ont apporté tout leur soutien.

MEZINE Sadek, NESSARK Amir, MOUSLI Azzedine

Résumé

Résumé :

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

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

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

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

Face à cette importance donnée aux entrées de ville en France, et avec leurs situations dans les villes algériennes qui ne sont pas une exception par rapport aux autres villes du monde. Les entrées de ville de bejaia ne sortent pas de la règle, elles représentent aussi un élément ralentisseur du développement de la ville, on a démontré sa avec une analyse à double optique ou on a exposé l'évolution de ses entrées ainsi qu'un diagnostic sur l'état actuelle.

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

ملخص :

مفهوم مدخل المدينة أضحي شائعا حاليا في العديد من الدول الأوروبية وخاصة في فرنسا، شاملا لعدد التحديات والإشكاليات التي عموما مرتبطة بالمنظر العمراني، هوية المدينة، استدامتها، واستقطابها السياحي، هذه الإشكاليات المرتبطة بالحالة الكارثية والمتدهورة لهذه الأماكن التي تعتبر غير ملائمة لمدينة اليوم و الغد، التي يجب أن تكون مستدامة، متماسكة، متنوعة وخاصة مضيافة، دفعت المختصين في التهيئة، والتخطيط وأصحاب القرار إلى التفكير في طريقة لاسترجاع قيمتها، عن طريق مختلف عمليات إعادة التأهيل، التي تبين أهمية هذه الأماكن في المدن

هذه الوضعية الحالية لمداخل المدينة، أثرت كثيرا على المدينة، صورتها، بيئتها، منظرها، واستقطابها، حيث أن المدن حاليا لم تعد تعرف عن طريق مداخلها، بحيث أنها فقدت هويتها وصورتها.

هذه الوضعية لست ظاهرة جديدة، لكنها نتيجة لعملية تحول من خلال جميع الفترات التاريخية التي عرفتها المدينة، والتغيرات التي طرأت عليها .

في هذا السياق، بحثنا يهدف إلى الفهم الصحيح لمفهوم مدخل المدينة وإعطاء كل المعلومات اللازمة، لمعرفة أهميته و دوره في المدينة، و كل هذا من خلال مختلف التعريفات، والفهم الصحيح لتاريخه، وميلاده، و تطوره، وأهمية جانبه التاريخي بالنسبة للوضعية الحالية في العالم، وكذلك التقييم العام للحالة المتدهورة لهذه الأماكن.

في مقابل هذه الأهمية المعطاة لمداخل المدينة في فرنسا، ووضعيتهم التي لا تعتبر استثناء في المدن الجزائرية، مقارنة ببقية المدن في العالم، ومداخل مدينة بجاية لا يخرجون أيضا عن النطاق، حيث أنهم يمثلون عنصر معرقل للتنمية في المدينة، وبينا ذلك من خلال دراسة معمقة، أين قمنا باظهار تطور هذه الأماكن وتحليل وضعيتها الحالية.

Table de matières

Sommaire :

| | |
|---|-----|
| REMERCIEMENT : | I. |
| RESUME: | II |
| ملخص | III |
| INTRODUCTION GENERALE : | 1 |
| INTRODUCTION : | 2 |
| PROBLEMATIQUE : | 3 |
| LES HYPOTHESES : | 4 |
| LES OBJECTIFS DE RECHERCHE : | 4 |
| METHODOLOGIE DE RECHERCHE : | 5 |
| STRUCTURE DU TRAVAIL : | |
| CHAPITRE 01 : DEFINITION DES CONCEPTS : | |
| Introduction : | 6 |
| 1- <i>Entrée de ville</i> , essai de définition terminologique : | 6 |
| 1-1 - Entrer : | 6 |
| 1-2 - Porte : | 7 |
| 1-3 - <i>Entrée de ville</i> : | 8 |
| 1-4 - <i>Entrée de ville</i> contemporaine : | 12 |
| 2- Définition des concepts liés aux <i>entrées de ville</i> : | 13 |
| 2-1- L'espace périurbain et le faubourg: | 13 |
| 2-2- Limite de la ville et la lisière urbaine: | 14 |
| 2-3 Seuil de la ville: | 16 |
| 3- Les critères des <i>entrées de ville</i> : | 16 |
| 3-1- La symbolique : | 19 |
| 3-2- L'orientation : | 20 |
| 3-3- Le front urbain : | 21 |
| 3-4- La publicité : | 22 |
| 3-5- Les repères : | 23 |
| 3-6- La qualité de l'urbanisme : | 24 |
| 3-7- La qualité du paysage : | 24 |
| 3-8- La qualité architecturale : | 24 |
| 4- le concept d' <i>entrée de ville</i> à travers la littérature selon l'approche française et américaine : | 25 |
| 5- Les éléments d'identification de l'entrée de ville : | 26 |
| 5.1. La hiérarchisation, ou le passage de la route à la rue | 27 |

Table de matières

| | |
|--|-----------|
| 5.2. Le séquençement | 28 |
| Conclusion : | 29 |
| CHAPITRE 02 : EVOLUTION HISTORIQUE DES <i>ENTREES DE VILLE</i> | |
| Introduction : | 31 |
| I. Les entrées de la ville circonscrite (les portes) ; | 32 |
| 1- <i>Les entrées des villes antiques</i> : | 33 |
| 1-1- Les entrées de la ville Babylone : | 33 |
| 1-1- La porte d'Ishtar : | 34 |
| 1-2- <i>Les entrées de la ville égyptienne</i> : | 35 |
| 1-3- <i>Les entrées de la ville grecque</i> : | 36 |
| 1-3-1. Les propylées de l'acropole d'Athènes : | 37 |
| 1.4. <i>Les entrées de la ville romaine</i> : | 38 |
| 1.4.1. La porte Saint-Andrie, à Autun, France : | 39 |
| 2. <i>Les entrées de la ville du moyen-âge</i> : | 40 |
| 2.1. La porte de Saint-Lazar d'Avignon en France : | 41 |
| 2-2- La porte de Saint-Denis : | 42 |
| 2-3- Bab-al-Yaman : | 45 |
| Synthèse : | 46 |
| II- Processus de formation de l'entrée parcours de la ville moderne. | 47 |
| 1- .Les faubourgs : | 47 |
| 2- La zone d'activités : | 50 |
| 3- <i>Les entrées de ville commerciales</i> : | 52 |
| 4- Lotissement d'habitat individuel : | 54 |
| Synthèse : | 55 |
| III- Diagnostic de la situation actuelle des <i>entrées de ville</i> actuelle : | 56 |
| 1- Standardisation architecturale : | 56 |
| 2- Des espaces monofonctionnels : | 58 |
| 3- Une banalisation du paysage : | 59 |
| 4- Pollution visuelle par une publicité envahissante : | 60 |

Table de matières

| | |
|--|----|
| 5.- Des espaces pensés pour l'automobile :..... | 63 |
| Conclusion :..... ; | 64 |
| CHAPITRE 03 : EVOLUTION ET ANALYSE DES ENTREES DE VILLE DE BEJAÏA | |
| Introduction :..... | 66 |
| 1 -Présentation de la ville de Bejaia :..... | 66 |
| 2- Evolution historique des entrées de la ville de Bejaia :..... | 67 |
| 2-1- Les portes historiques de la ville :..... | 67 |
| 2-1-1 -Bab El-Bahr :..... | 68 |
| 2-1-2- La porte des étendards : Bab El Fouka :..... | 69 |
| 2-1- 3- Porte de Gouraya :..... | 71 |
| 2-1-4- Porte de la Casbah :..... | 71 |
| 2- 1-5- Porte Rouah (Bab El-Marsa) :..... | 71 |
| 2-1-6- Bab El-Mergoum :..... | 72 |
| 2-1-7- Bab Amsiouen :..... | 72 |
| 2-2- Les entrées de ville de la période coloniale :..... | 72 |
| 2-2-1- Les entrées de ville de la période de (1833-1871) :..... | 72 |
| 2-2-2- Les entrées de ville de la période (1871-1891) :..... | 72 |
| 2-2-3- Les entrées de ville de la période (1891-1962) :..... | 73 |
| 2-3- Les entrées de ville de la période postcoloniale :..... | 74 |
| Synthèse :..... | 75 |
| 3- Analyse des entrées actuelles de la ville de Bejaia :..... | 76 |
| 3- 1-Identification des entrées actuelles de la ville de Bejaia ;..... | 76 |
| 3-1- L'entrée par la route nationale n :09 :..... | 77 |
| 3-2- L'entrée par la route nationale n 12 :..... | 81 |
| 3-3- L'entrée par la route nationale n 24 :..... | 87 |
| 3-2- Caractérisation des entrées de la ville de Bejaia..... | 90 |
| 3-3- Recommandations et Objectifs :..... | 90 |
| Conclusion..... | 91 |
| CONCLUSION GENERALE..... | 93 |

Liste des figures

➤ Liste des Figues :

| N° | Titre | Page |
|----|---|------|
| 01 | Porte de damas. | 08 |
| 02 | Carte des principales entrées de ville d'Orléans. | 09 |
| 9 | Entrée principale de la ville nouvelle de tamanssourt | 10 |
| 04 | Entrée de la ville MURE. France. | 10 |
| 05 | Entrées de ville de Genève. | 11 |
| 06 | Entrées de ville de le havre.France. | 11 |
| 07 | La gare et le quartier Saint Charles. | 12 |
| 08 | Vue aérienne d'une zone pavillonnaire en zone périurbaine. | 13 |
| 09 | Installation de faubourgs sur les entrées de ville. | 14 |
| 10 | Un exemple d'étalement urbain autour de l'autoroute 15 et 40 a Montréal. | 15 |
| 11 | Les entrées de ville de Caen-Métropole. | 17 |
| 12 | Entrée de ville : commune De Trévoux France. | 18 |
| 13 | La Porte de Brandebourg a Berlin, symbole de la réunion. | 19 |
| 14 | Panneau d'entrée de ville | 20 |
| 15 | Exemple des déférentes zones en entrée de ville et les fronts urbains qu'elles représentent | 21 |
| 16 | Les panneaux publicitaires aux abords des routes | 22 |
| 17 | Les panneaux publicitaires aux abords des routes | 22 |
| 18 | Repère du grand paysage en entrées de ville | 23 |
| 19 | Plan de la ville Babylone. | 30 |
| 20 | Maquette de la porte d'Ishtar,Pergamon Museum de Berlin. | 30 |
| 21 | La porte d'Ishtar. | 31 |
| 22 | La composition de la porte d'Ishtar. | 31 |
| 23 | Présentation d'animaux en reliefs. | 31 |
| 24 | Entrée par une allée des sphinx. | 32 |
| 25 | Des sphinx. | 32 |
| 26 | Représentation de sphinx avec une tête humaine | 33 |
| 27 | Plan de l'acropole d'Athène. | 34 |
| 28 | Les éléments constituant l'acropole. | 34 |
| 29 | Représentation les propylées. | 35 |
| 30 | Plan des propylées. | 35 |
| 31 | Plan de la ville d'Autun. | 36 |
| 32 | Shéma de la porte Saint André. | 37 |
| 33 | Plan de la porte Saint André. | 37 |
| 34 | Carte de la ville Avignon. | 38 |
| 35 | La porte Saint-André. | 38 |
| 36 | Plan de la porte. | 39 |
| 37 | Perspective de la porte. | 39 |
| 38 | Schéma de l'enceinte de paris et l'emplacement de la porte. | 40 |
| 39 | Vue de la porte Saint-Denis. | 40 |
| 40 | Vue cavalière de la porte de Saint-Denis, Charles V | 40 |
| 41 | Porte de Saint Denis, Description de l'arc de la porte Saint Denis de François Blondel. | 41 |

Liste des figures

| | | |
|----|--|----|
| 42 | Bab al yaman dans la vielle ville de Sanaa. | 42 |
| 43 | Bab al yaman depuis l'extérieur de la ville. | 42 |
| 44 | Bab al yaman depuis l'intérieur de la ville | 42 |
| 45 | Les faubourgs dans la ville antique. | 45 |
| 46 | Exemple La-zone-industrielle-de-la-Begaudière. | 48 |
| 47 | Boulevard commerciale. | 49 |
| 48 | Exemple d'un lotissement de maison individuelle. | 52 |
| 49 | Exemple de lotissement en entrées de ville | 54 |
| 50 | Exemple de répétition de boites commerciales et industrielles en entrées de ville. | 55 |
| 51 | Un paysage avant et après l'invasion de l'affichage publicitaire, un paysage avant et après l'invasion de l'affichage publicitaire | 58 |
| 52 | Facilité de stationnement | 60 |
| 53 | Concentration en périphérie de la ville | 60 |
| 54 | Carte géographique de la ville de Bejaïa | 64 |
| 55 | Vue aérienne de BejaiaSource | 64 |
| 56 | Carte de Bejaia. | 64 |
| 57 | Porte sarrasine 1893 | 65 |
| 58 | Porte sarrasine 1899 | 65 |
| 59 | Prise de Bejaia par l'armée | 65 |
| 60 | Plan de porte sarrasine | 65 |
| 61 | Vue sur la porte sarrasine | 66 |
| 62 | Vue sur le 2ème arc de la porte sarrasine | 66 |
| 63 | Vue sur la porte Fouka (coté ext de la ville) | 67 |
| 64 | La porte Fouka (coté intérieur dela ville. | 67 |
| 65 | Vue sur les deux issues de la porte Fouka | 67 |
| 66 | La porte de Gouraya | 68 |
| 67 | La porte de la casbah vue intérieur et extérieur. | 68 |
| 68 | Plan cadastral de Bejaia en 1871 | 69 |
| 69 | Plan cadastrale de Bejaia 1891. | 70 |
| 70 | Les entrées de la ville de Bejaia (1891-1920). | 71 |
| 71 | Carte de la ville de Bejaia. | 72 |
| 72 | Carte de Bejaia et ses entrées. | 73 |
| 73 | Carte de la RN 09. | 74 |
| 74 | Carte de la RN 12. | 79 |
| 75 | Carte de la RN 24. | 84 |

Liste des figures

Liste des Figures :

| N° | Titre | Page |
|----|---|------|
| 01 | Vue sur le panneau de bienvenue. | 75 |
| 02 | Vue sur l'aspect des construction (le front bâti).. | 75 |
| 03 | Vue sur le panneau de parc national de Gouraya. | 75 |
| 04 | Vue sur les panneaux de publicité. | 76 |
| 05 | Vue sur le panneau d'orientation. | 76 |
| 06 | Vue sur le panneau de bienvenue. | 76 |
| 07 | Vue sur le mont de Gouraya. | 76 |
| 08 | Vur sur l'hotel sarrasin. | 77 |
| 09 | Vue sur l'absence d'alignement d'arbre et la ceinture verte. | 77 |
| 10 | Vue sur la présence d'alignement d'arbres et la ceinture verte. | 77 |
| 11 | Vue sur les deux façades urbaines. | 77 |
| 12 | Vue sur l'usine de Sonatrach. | 78 |
| 13 | Vue sur le trottoir (étroit). | 78 |
| 14 | Vue sur les carrefours Quatre-chemins (sans signalisations). | 78 |
| 15 | Vue sur le panneau de la bienvenue. | 80 |
| 16 | Vue sur l'aspect des constructions. | 80 |
| 17 | Vue sur l'usine Candia. | 80 |
| 18 | Vue sur le panneau symbolique. | 80 |
| 19 | Vue sur les panneaux publicitaire. | 81 |
| 20 | Vue sur le panneau d'orientation | 81 |
| 21 | Vue sur le barrage policier. | 81 |
| 22 | Vue sur le repère (montagne Gouraya). | 81 |
| 23 | Vue sur l'hôtel le sarrasin. | 81 |
| 24 | Vue sur les déchets au bord de la route. | 82 |
| 25 | Vue sur la voie ferrée. | 82 |
| 26 | Vue sur l'usine. | 82 |
| 27 | Vue sur l'hôtel le sarrasin. | 82 |
| 28 | Vus sur la construction | 83 |
| 29 | Vue sur le trottoir. | 83 |
| 30 | Vue sur le trottoir. | 83 |
| 31 | Vue sur les façades des constructions. | 85 |
| 32 | Vue sur le panneau d'orientation. | 85 |
| 33 | Vus sur le rond-point d'Aamriw. | 85 |
| 34 | Vue sur la route. | 86 |
| 35 | Vue sur les constructions. | 86 |
| 36 | Vue sur les constructions. | 86 |
| 37 | Vue sur le trotoir | 86 |

Liste des annexes :

| | |
|--------------------|--|
| <i>ANNEXE 01 :</i> | <i>Les orientations du PDAU pour la région de Bejaia :</i> |
| <i>ANNEXE 02 :</i> | <i>LES CRITERES DES ENTREES DE VILLE :</i> |
| <i>ANNEXE 03 :</i> | <i>Le bilan de l'amendement Dupont.</i> |
| <i>ANNEXE 04 :</i> | <i>La publicité</i> |
| <i>ANNEXE 05 :</i> | <i>Le rapport Charrié les quatre niveaux d'envergure des commerces</i> |

Introduction générale :

CHAPITRE 01 :

Définitions des concepts.

Introduction :

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

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

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

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

Dans notre recherche on va essayer de recueillir toutes les définitions qui définissent ce concept dans notre domaine qui est celui de l'architecture et de l'urbanisme, en utilisant la terminologie appropriée selon un ordre chronologique

1) Entrée de ville, essai de définition :

1.1) Entrer :

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

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

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

2.dictionnaire Brunet, 1992: 174.

1.2) Porte :

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

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

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

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

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

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

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

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

La Porte est attesté à partir du Xe siècle, d'abord sous la forme porta, puis porte (vers 1080), pour désigner le passage pratiqué dans la muraille d'une ville, par opposition à fores, passage aménagé dans le mur d'une maison. La distinction a ensuite disparu, par élimination de fores dans les langues romanes. Dès le XVIIe s. apparaissent, en français classique, les deux valeurs métonymiques de «monument en forme d'arc de triomphe situé ou non sur l'emplacement des portes d'une ville » et de « lieu où se trouvait autrefois une porte de l'enceinte d'une ville »⁵

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

4.Petit Robert (1996)

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

Figure n°1 : Porte de damas



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

www.interbible.org

1.3) Entrées de ville :

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

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

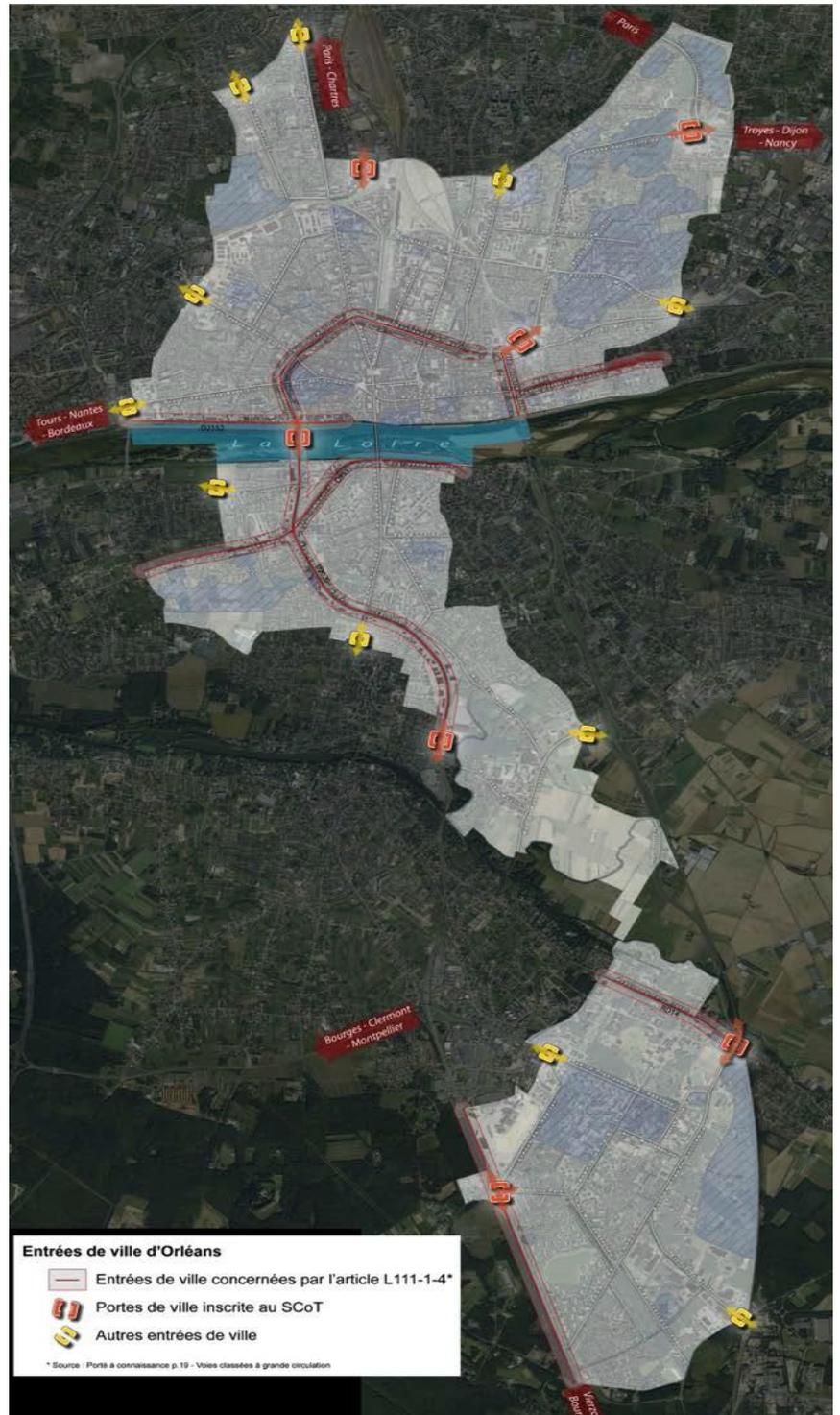
6 .Gariépy, M. et coll. 2006. « Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal, Québec». MTQ, collection "études et recherches en transport". Montréal : Université de Montréal : Faculté de l'aménagement, Institut d'urbanisme, Chaire en paysage et en environnement, pour le Ministère des Transports,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

Chapitre 1 : définitions des concepts

Figure n°2 : Carte des principales entrées de ville d'Orléans

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

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



Source : Cabinet Hubert, 2012

Chapitre 1 : définitions des concepts

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

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

L'entrée de villes 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.⁸

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

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

Figure n°3/Entrée principale de la ville nouvelle de tamanssourt figure n°4 : Entrée de la ville MURE. France



Et pour les spécialistes qui sont intéressés par la dimension économique des entrées de ville, eux aussi on donné a leur part des définitions qui incarnes leur intérêt sur les entrées de ville,

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

8. Agence d'urbanisme ucaen-métropole en France. Aucame2013 Une grille de lecture

9. GuilhembetJ-P,in Michaud Fréjaville F, 2006 p 13

10 .Herve Huntziger (1991, cite par Frobert, 1999), ecrit a la suite d'une étude financée par la Direction de l'aménagement et de l'urbanisme et intitulé Entrées de ville et logiques économiques. Note d'étape : le diagnostic au niveau national.

Chapitre 1 : définitions des concepts

qui est la valeur économique de ses entrées de ville qui jouent un rôle important dans la croissance économique par leur positionnements et leur aménagements spécifique.

Les entrées de ville désignent Les axes a fort trafic qui jouent un rôle économique important dans le fonctionnement de la ville, entre autre il est question de grands axes pénétrants devenu boulevard commerçants pour voiture elle suppose une situation périphérique qui supporte un trafic important et qui joue un rôle important dans l'économie urbaine.¹¹

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

Figure n°5 : Entrées de ville de Genève figure n°6 : Entrées de ville de le havre.France



Source : <http://www.ledauphine.com/> Photo Sylvain MUSCIO

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

12 (Bureau d'étude économique Tétra en 1991,inFrobert, 1999: 7).

1.4) Entrées de ville contemporaine :

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

Et Comme le Corbusier nous le signale « *Aujourd'hui les portes de villes sont au centre, ce sont les gares.* » ¹³

Figure n°7 : La gare et le quartier Saint Charles



Source :Popsu. La gare et la ville : articulation des dynamiques urbaines

C'est à dire que le concept d'entrées de ville a évolué actuellement. Et il considèrent que les nouvelles entrées de villes sont déplacées à l'intérieur de la ville et cela a cause des moyens de transport modernes, donc on peu considéré les gars et les aéroports comme de nouvelles

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

Chapitre 1 : définitions des concepts

entrées de ville, les gares donc on une double fonction, une de réseau de transport et l'autre une porte moderne de la ville« *Les gares sont à la fois l'expression d'un réseau dont elles forment les nœuds et en même temps les portes Sur les villes auxquelles elles donnent accès.* »¹⁴

Donc À l'arrivée lente et à l'entrée déterminée par l'origine du déplacement, propre aux transports des 18e et début 19e siècles, se sont substituées de nouvelles formes d'entrer en ville, rapides, souterraines ou aériennes, multiples ou uniques, centrales (gares) ou périphériques (aéroports), voire contournâtes (rings), qui bouleversent les manières d'arriver dans la cité¹⁵

2) Définitions des concepts liés aux entrées de villes :

2.1) L'espace périurbain et le faubourg :

-L'espace périurbain : désigne les espaces trouvant à proximité immédiate d'une ville.

Figure n°8 : Vue aérienne d'une zone pavillonnaire en zone périurbaine

Source : AGENCE COM'AIR - Fotolia.com



Situé au-delà des banlieues ou des périphéries immédiates d'une ville centre de l'agglomération, l'espace périurbain constitue un espace d'urbanisation nouvelle par lotissements et constructions individuelles, prenant parfois la forme de mitage (éparpillement de constructions dans la campagne). Il peut conserver une forte proportion de paysages ruraux, mais reste polarisé par la ville, par ses infrastructures, son habitat et le mode de vie de ses résidents. Cet espace est essentiellement consacré à l'habitat individuel. Le phénomène périurbain est significatif de l'évolution de la ville occidentale qui tend à l'étalement et à la

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

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

Chapitre 1 : définitions des concepts

spécialisation des territoires urbains. Il reçoit en France depuis les années 1980 l'essentiel de la croissance urbaine. Identifiable par la cartographie des déplacements domicile-travail, il s'étend à 60 ou 70 km au-delà des limites de l'agglomération centrale dans le cas de Paris, à 15 ou 20 km pour les grandes villes de province, Toulouse par exemple.¹⁶

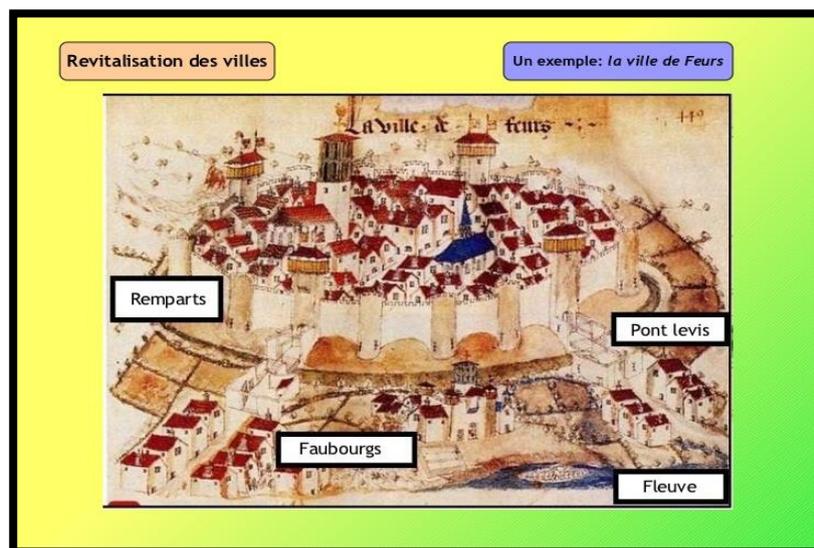
Donc le concept des entrées de villes est à rapprocher de celui de « périurbain », dont il est un constituant, le périurbain désignant la totalité du tissu qui se développe autour des centres, et non pas seulement aux abords des axes de plus ou moins grande circulation ; alors que le premier est linéaire,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

-Le faubourg :

Du ancien français *forsborc*, de *fors*, hors de, et *borc*, bourg, avec l'influence de *faux* qui désigne la partie d'une ville située en dehors de l'enceinte.¹⁷

Les faubourgs dans l'antiquité sont des constructions qui sont installés tout au long des passages qui menèrent vers la porte de la ville, et ils accueillent les activités indésirables au sein de la ville donc ils ont été rejetés en dehors de la ville et ils se sont installés à ses entrées, actuellement ils abritent les activités de grande nuisance sur les grands axes pénétrant. Autrement dit : les faubourgs sont des éléments constitutifs de l'entrée de ville.

Figure n°9 : Installation de faubourgs sur les entrées de ville



Source : <http://image.slidesharecdn.com>

2.2) Limite de la ville et la lisière urbaine :

-La limite de la ville : Les entrées de ville ne sont plus un point précis dans l'espace : la limite entre les zones rurales et les zones urbaines, aujourd'hui dominantes, est devenue

16 . . Dictionnaire Larousse. <http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/p%C3%A9riurbain/78523>

17. *ibid.*

Chapitre 1 : définitions des concepts

ambiguë. L'effet de porte d'entrée est atténué et il est difficile de distinguer une ville d'une autre, ou une ville de son contexte périurbain. L'entrée est donc devenue un événement s'étirant le long de la route, rendant le concept même d'entrée de ville complexe à définir ¹⁸

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

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

Figure n°10 : Un exemple d'étalement urbain autour de l'autoroute 15 et 40 à Montréal



Source : www.concordia.ca. Photos de Craig Townsend

18.Lessard et coll., 1998

- La lisière urbaine :

La ville moderne est en évolution continue et cela s'effectue par plusieurs phénomènes et parmi les plus influents on trouve l'étalement urbain, qui suit en général les grands axes routiers et donc les entrées de ville et dans ce parcours on est confronté à un paysage complexe dont les lisières urbaines sont des éléments fondamentaux. La **lisière** est une frontière entre deux milieux, dont l'un est le plus souvent une forêt. Ce milieu est donc particulier puisqu'il possède des conditions climatiques et écologiques propres et qu'il accueille à la fois des espèces des deux types de milieux, ainsi que certaines spécifiques à la lisière.¹⁹

2.3) Seuil de la ville :

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

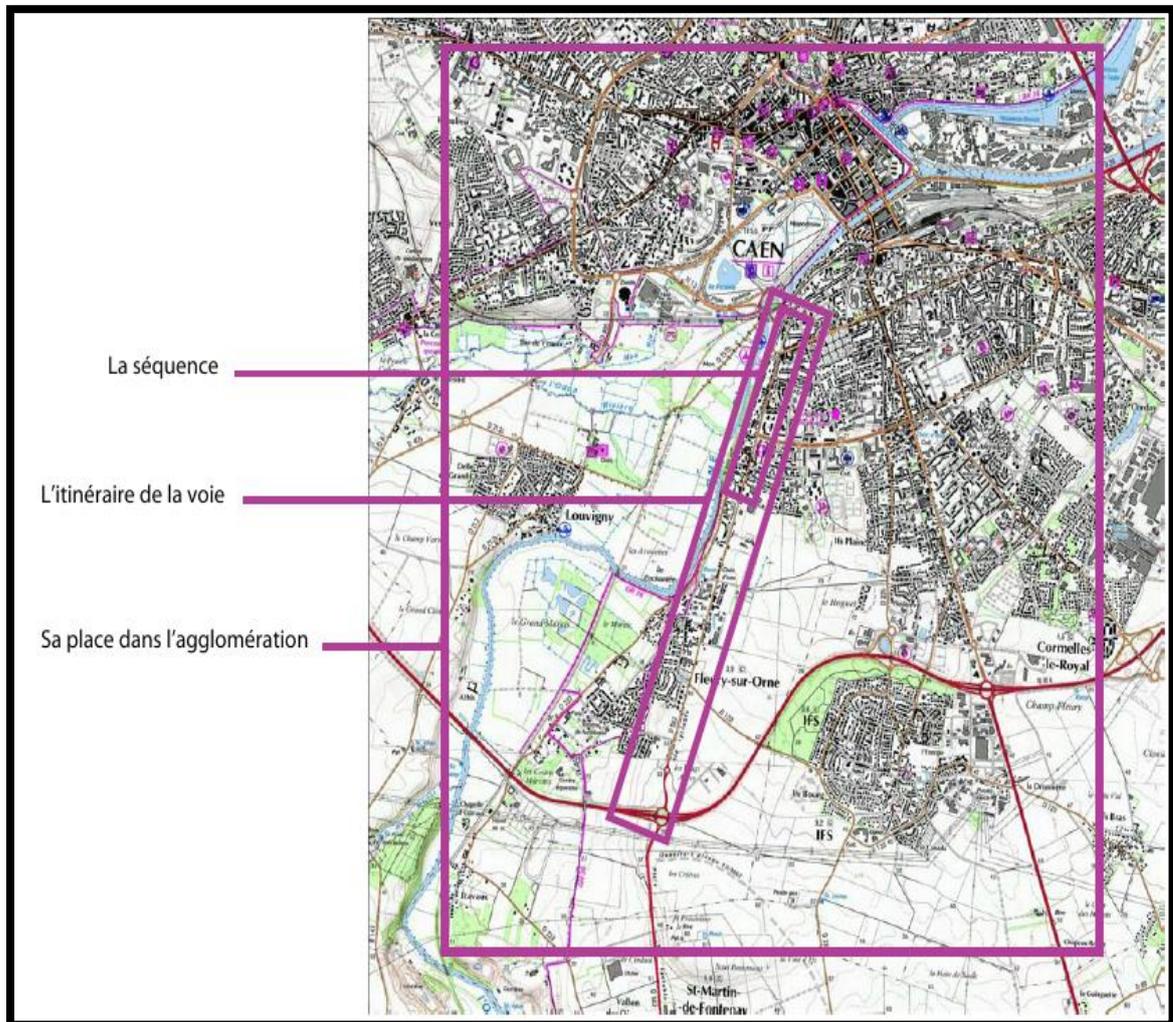
3) Les critères des entrées de villes :

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

19.<http://www.futura-sciences.com>

Chapitre 1 : définitions des concepts

Figure n°11 : Les entrées de ville de Caen-Métropole



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

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

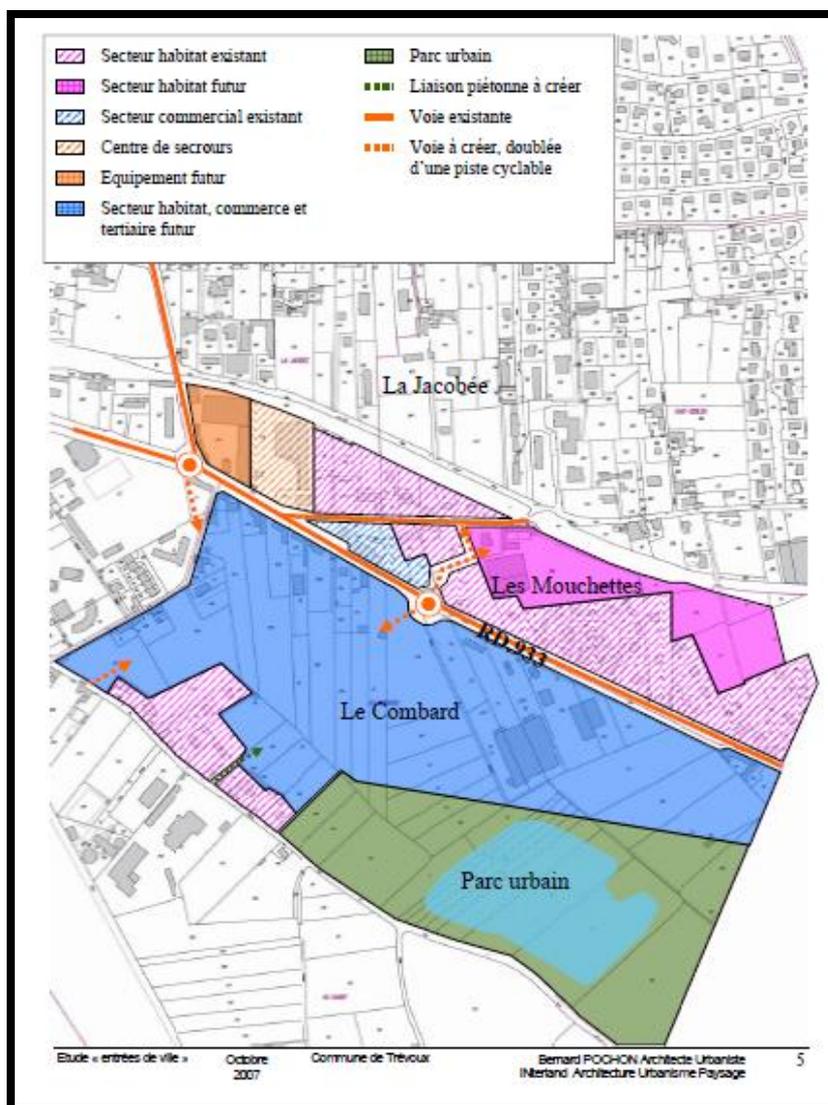
S'il est difficile de préciser les limites d'une entrée de ville, elle peut cependant être caractérisée, de prime abord, comme un lieu de transition entre deux milieux contrastés,

Chapitre 1 : définitions des concepts

urbain et rural, et comme une entrée en ville par la vie sociétale que l'on y découvre tout le long. La multiplicité de signes livre une première image identitaire de la ville significative du passage de la route à la rue et parfois sa multifonctionnalité (économique, de loisirs, culturel, d'activités, sportif,...) donne l'assurance au citoyen d'y trouver presque tout ce qui lui est utile au quotidien sur un même lieu pas trop éloigné du centre-ville.

Dans ce parcours qui représente l'entrée de ville on y trouve plusieurs critères qu'on doit identifier :

Figure
ville :
Trévoux



n°12: Entrée de
commune De
France

Source : Bernard POCHON Architecte Urbaniste INterland Architecture Urbanisme Paysage Etude « entrées de ville » Octobre Commune de Trévoux 2007

3.1) Symbolique des « entrées de ville » :

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

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

parf
ois
elle
pren
d
des
sym
bole
s
relig
ieux
auss
i.

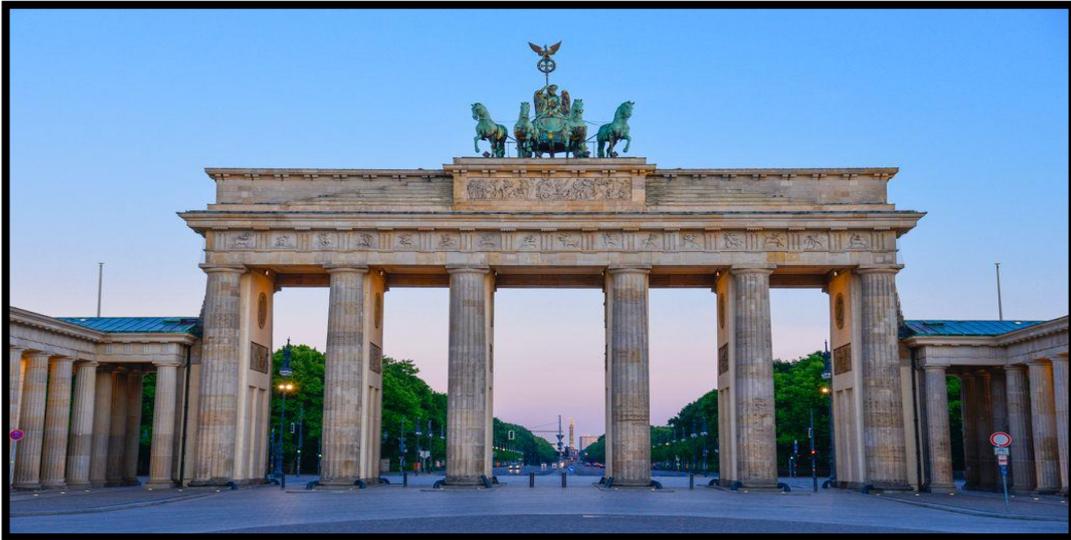


Figure n°13 : La Porte de Brandebourg à Berlin, symbole de la réunification.

Source : <http://www.jacquesbonnet.fr>

Par contre les entrées de ville du parcours, Avant même l'arrivée à destination, la phase d'approche et ses conditions (vitesse, dégagement de la vue, perceptions sonores ou olfactives, etc.) offre un aperçu singulier de la ville, celui de sa ligne panoramique ou d'un quartier particulier, influençant les premières impressions, sans être représentatif de l'agglomération à découvrir. Selon le lieu d'origine du déplacement (petite ou grande ville, étrangère ou pas, banlieue), sa fréquence et ses raisons (travail, tourisme, exil, émigration, etc.), les perceptions de l'arrivée en ville se trouveront également affectées. Voyageant d'une ville à l'autre, quittant son référentiel urbain pour le confronter à d'autres environnements, celui qui se déplace acquiert de nouvelles expériences à travers sa mobilité et redéfinit ainsi le regard qu'il pose sur les cités visitées.

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

3.2) L'Orientat

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

Chapitre 1 : définitions des concepts

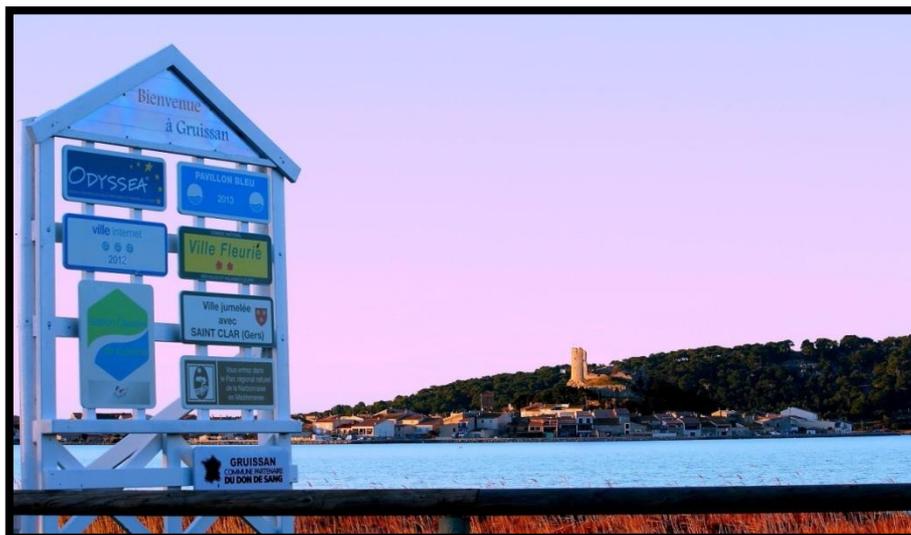
passer de la campagne à la ville, de la route à la rue et dont la fonction circulatoire n'est qu'une composante.

Figure n°14 : Panneau d'entrée de ville

Source : <http://www.villes-internet.org>

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

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



Chapitre 1 : définitions des concepts

3.3) Le front urbain :

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

Concernant les « espaces urbanisés [existants] à optimiser, [...] les limites de l'urbanisation existante doivent être aménagées afin de constituer un front cohérent, espace de transition et de valorisation réciproque entre ville et nature »²⁰

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

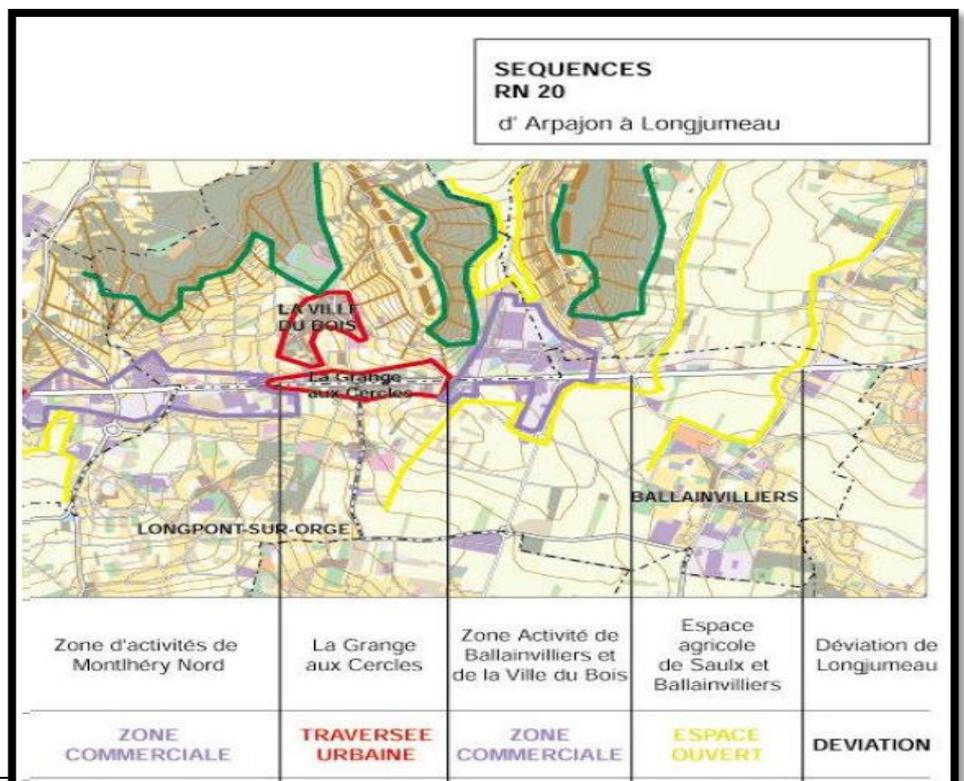
Figure n°15: Exemple des différentes zones en entrée de ville et les fronts urbains qu'elles représentent

Source : IAURIF, DIREN ÎLE-DE-FRANCE. RÉHABILITATION DES ENTRÉES DE VILLE

3.4) La publicité :

La publicité extérieure ; enseigne, pré-enseigne et toute « inscription, forme ou image (ou leur support) destiné à informer le public ou attirer son attention »²¹

On peut aussi la définir comme l'ensemble « des supports



20. Comment traiter les fronts urbains? IAU île-de-France - mars 2010

21. Loi française du 19 décembre 1979

Chapitre 1 : définitions des concepts

publicitaires qui s'inscrivent dans le paysage.

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

Figure n°16 et 17 : Les panneaux publicitaires aux abords des routes

Source : <http://www.leberry.fr> source : <http://www.sppef.fr>



3.5) Les repères :

Les repères visuels bâtis sont des marqueurs d'identité aux entrées De ville.

Chapitre 1 : définitions des concepts

Un repère est un objet qui relevé de la perception par un observateur d'un ensemble urbain ou bien qui se situe dans le domaine de l'espace vécu de proximité promeneur il convient aussi de considéré l'itinéraire qui conduit un visiteur a une adresse grâce au repère qui jalonnent ce trajet.

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

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

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

Figure n°18 : Repère du grand paysage en entrées de ville



Source : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France

Cathédrale de Meaux (A140).

La perspective pourrait être affirmée
en étant encadrée par des plantations
D'alignement

3.6) La qualité de l'urbanisme :

Il s'agit là d'apprécier la logique urbaine générale. L'urbanisme qui s'inscrit dans les entrées de ville doit être en continuité des quartiers alentours existants et prévoir des connexions et du

Chapitre 1 : définitions des concepts

lien avec le paysage urbain environnant. La forme urbaine recherchée doit permettre des potentialités d'évolution et de mutabilité à long terme.

La vision d'ensemble qu'offre l'organisation du front urbain le long de l'axe, de l'ordonnancement du bâti, de la position et l'agencement des constructions sur le site est garante de la qualité paysagère.²²

3.7) La qualité des paysages :

Le paysage s'entend à la fois en termes de nature (grand paysage) et de paysage urbain. Il s'agit de l'identité visuelle du site. La qualité paysagère est, au même titre que pour la qualité de l'urbanisme, garantie par l'organisation d'ensembles et l'agencement des constructions sur le site. Les aires de stationnement, les espaces publics, les espaces libres ou de lisières ont un rôle important et doivent faire l'objet d'une composition paysagère qualitative (mobilier urbain, éclairage etc.). La dimension paysagère est également prise au regard du traitement des espaces libres et des espaces de lisières pour la perception visuelle au sein du site (essence des plantations, multiplicité des strates végétales, etc.). Il en va de même quant à la perception extérieure et la vue du site depuis la route et son insertion dans le grand paysage.²³

3.8) La qualité architecturale :

La qualité architecturale est qualifiée grâce à deux composantes : d'une part, par souci de composition urbaine qui donne une identité au site par la qualité des projets architecturaux et la qualité du secteur dans sa globalité. C'est un critère qui vient compléter la qualité de l'urbanisme (qui relève davantage de l'ordonnancement et du fonctionnement du site) ; d'autre part, cela s'entend également par la qualité de l'aspect extérieur des constructions pour gérer au mieux l'impact visuel du bâti (choix des matériaux, des couleurs, des formes) et de la route.²⁴

4) Le concept d'entrée de ville selon l'approche française et américaine dans la littérature :

La littérature traitant des entrées de ville est nettement plus abondante en France qu'aux États-Unis ou au Canada où cette question est très rarement abordée. Cela peut s'expliquer par le

22. Document de Travail, PLU, *Entrée de ville*, - MARS 2015

23. *ibid.*

24. *ibid.*

Chapitre 1 : définitions des concepts

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

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

L'approche qu'ont élaborée les chercheurs qui se sont intéressés aux entrées de ville est assurément urbanistique et centrée sur le projet et la nécessaire reconfiguration des environnements périphériques; elle s'inscrit clairement dans une perspective critique de l'automobile, à cause des mutations paysagères que cette dernière induit sur les territoires traversés, mais également à cause des transformations dans les comportements et des conséquences sur les espaces centraux, notamment sur l'activité commerciale qu'on y trouve.²⁵

Une approche américaine, peut-être davantage pragmatique, où l'entrée de ville ne semble pas véritablement exister. Les auteurs américains qui s'intéressent aux entrées de ville traitent davantage des vues des corridors autoroutiers, d'où une littérature abondante sur les avenues-jardins (parkways). L'approche américaine s'intéresse peut-être moins aux entrées de ville qu'au réseau routier et à son impact sur la mobilité et l'aménagement du territoire. La perspective adoptée ici n'est pas d'abord critique : il ne s'agit pas tant de rejeter l'automobile que de tenter d'aménager l'espace pour favoriser les autres modes de transport. L'automobile entraîne peut-être une dépendance, mais elle ne saurait être remise en question. Cela n'interdit pas, toutefois, de tenter d'améliorer la banlieue, notamment par des aménagements que l'on qualifie parfois de nouvel urbanisme ou encore de « transit-oriented development ».²⁶

5- Les éléments d'identification de l'entrée de ville :

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

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

26. *ibid.*

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

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

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

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

L'entrée en agglomération suppose un changement de comportement entre la pratique rurale de la route et l'usage de la rue. On introduit ainsi, la notion de « zone d'approche » en amont du panneau d'entrée d'agglomération, de « rupture » au niveau de la porte associée à ce dernier et de zone de transition en aval du panneau d'entrée d'agglomération pour inciter l'usager à maintenir une vitesse modérée²⁷

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

²⁷ CERTU 2008

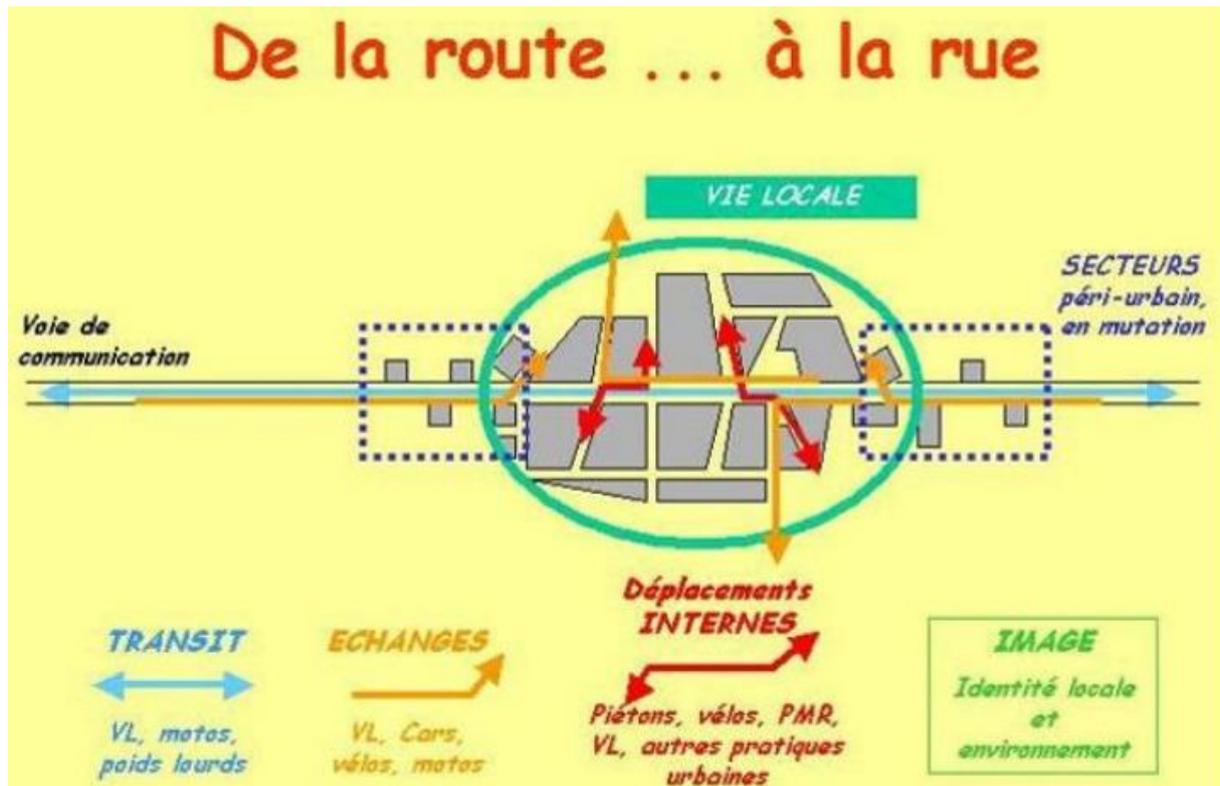


Figure 19 : L'entrée de ville de Chisinau capitale de la Moldavie.

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

Le changement de comportement attendu entre les deux milieux rencontrés ne peut être seulement écrit par la règle. Il faut que l'environnement perçu soit le fondement de la règle pour assurer le respect de celle-ci²⁸. Le passage d'un espace extérieur à un autre intérieur de la ville marqué par l'entrée devrait répondre à des exigences d'implantation, d'environnement et de paysage dans le but d'une mise en valeur d'une séquence visuelle liée à d'autres pour un éventuel parcours urbain.

5.2. Le séquençement :

Selon certains urbanistes, la ville est un milieu vivant et hétérogène, elle présente donc une différence de rythme, de fonction, d'environnement et d'image entre les éléments qui la composent, ce qui induit des séquences visuelles variées. Les entrées de ville sont considérées comme la première séquence visuelle du parcours urbain. Les entrées de ville sont la première image que donne la ville à celui qui y pénètre par la route²⁹

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

²⁸ Ibid.

²⁹ Les paysages d'île de France. Les cahiers de l'aurif, N° 117-118, 1997, p.236.

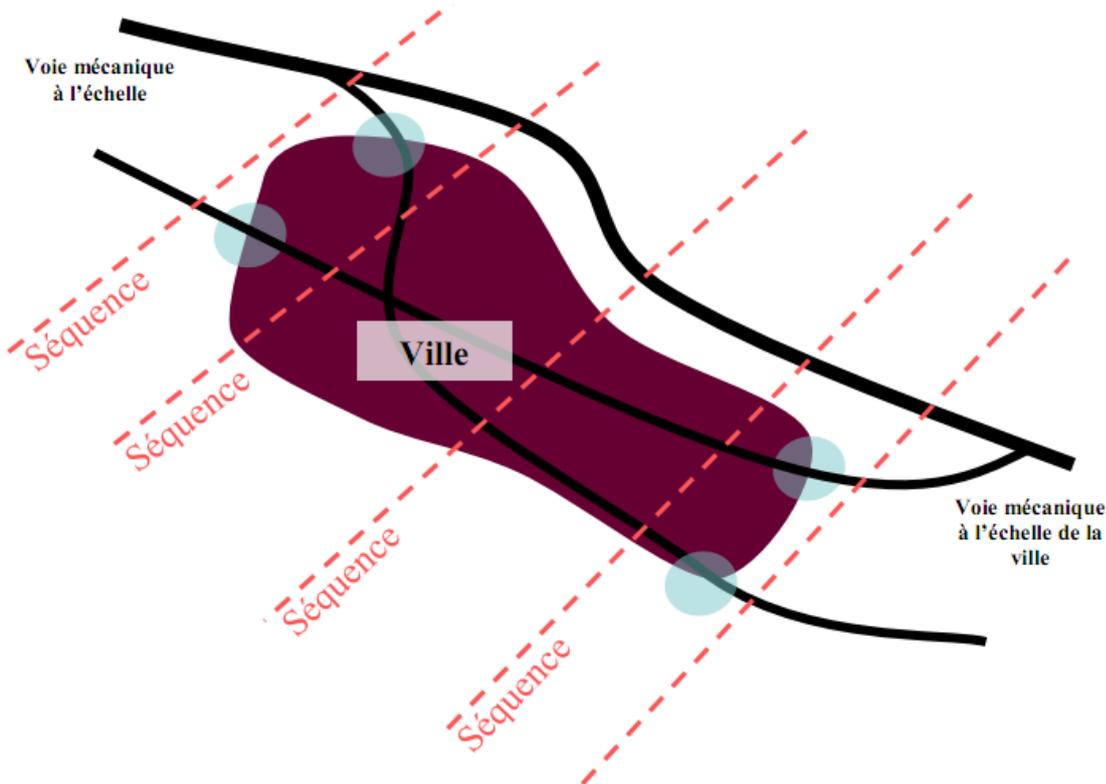


Figure 20 : Schéma montrant la place de la séquence « entrées de ville » par rapport aux autres séquences de la ville.

Source : l'auteur.

Conclusion :

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

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

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

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

CHAPITRE 02 :

Evolution historique des Entrées de ville.

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

Introduction :

«Une ville ne peut se comprendre dans la dialectique trop simple de l'immobilité spatiale et de la linéarité des changements. Il y a plus à attendre du repérage des multiples décalages chronologiques qui caractérisent les formes, les usages et les projets urbains, et de l'analyse des effets de composition de ces mouvements asynchrones. Projet difficile, on en conviendra »³⁰

Dans cette démarche, et Afin de bien cerner le concept des entrées de ville on doit forcément s'intéresser à la dimension historique de ces espaces, et qui font partie des villes et comme d'autres espaces de la ville, L'entrée de la ville a sa propre histoire et rythmes qui il faut comprendre, et un lieu d'accumulation d'événements marquant de l'histoire auxquels ses espaces témoignent.

La notion de l'entrée de villes a été utilisée depuis l'antiquité jusqu'à notre ère, en passant par toutes les époques de l'histoire, et chaque civilisation a su interpréter ce concept selon sa propre manière, et elle la traduit selon son savoir-faire, de manière à exprimer une symbolique et une fonction spécifique que représentent ces espaces et cette évolution.

L'utilisation de ce concept a été de manières différentes, et cela on peut le voir à travers l'utilisation de différentes notions pour le qualifier, en passant de la porte de la ville jusqu'à la prise de conscience du concept, comme autant d'entrée de ville, autrement dit le concept a connu une évolution dans son utilisation, et cela en allant de l'entrée ponctuelle autrefois à l'entrée de parcours actuellement, donc on peut définir cette évolution historique comme étant un passage de l'entrée ponctuelle à l'entrée de parcours.

30...AESC, tome 43, 1988, p. 548. LEPETIT (Bernard) et PUMAIN (Denise).

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

I. Les entrées de la ville circonscrite (les portes) :

Les entrées de ville, prises ici tout d'abord au sens le plus strict et restreint du terme, ne sauraient être réduites à de simples marqueurs visuels, destinés à marquer le franchissement d'une limite et à délimiter un territoire. Bien souvent, les accès urbains sont partie prenante du « portrait » de ville et en constituent des signes identitaires, que l'on retrouve sur les allégories antiques comme sur les sceaux médiévaux. Parmi eux, les portes ont longtemps été les plus courantes et il convient d'ailleurs de rappeler que, depuis le latin porta, le mot était en principe réservé aux ouvertures aménagées dans l'enceinte d'une ville au-delà des facilités de circulation, la multiplication des entrées – dans les périodes sans risques – confirme, s'il en était besoin, que ces dernières s'inscrivent parmi les traits saillants de la personnalisation, voire de la personnification de la ville. La forme architecturale, excessive, peut être sans aucune commune mesure avec l'entrée utile, de dimensions réduites. De tels constats ne valent pas seulement pour les portes de l'enceinte, facilement installées en symbole de la ville.³¹

Autrement dit les entrées de la ville délimité ou circonscrite été concrétisé de manière physique et concrète, par des portes qui sont des éléments identitaires de la ville, en plus de leurs fonction de limite un passage obligatoire pour entrer ou sortir de la ville qui été entouré par des murailles, et de sécurité en périodes instables elles été un symbole de la ville avec son aménagement spécifique et un portrait de sa culture.

Dans les villes traditionnelles, les entrées étaient relativement faciles à identifier, vu leur Positionnement clair et distinct. Elles étaient soit fortifiées, et ainsi munies de véritables portes d'entrée, soit marquées par une transition évidente entre le milieu rural et le milieu urbain. L'entrée établissait donc une limite entre la ville et la campagne, et on va essayer de déchiffrés les déférents types de porte à travers les l'histoire de cette notion³²

31- Jean-Pierre GUILHEMBET, Entrer en ville : interrogations et perspectives.

32 . S. Rocher .L'expérience du piéton en entrée de ville : Le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec, Janvier 2013.

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

1. Les entrées des villes antiques

1.1. Les entrées de la ville Babylone :

« Babylone, la capitale de Hammourabi dont le plan fut conçue vers 2 000 Av. J-C, est un grand rectangle de 2 500 sur 1 500 mètres, divisé en deux parties inégales par l'Euphrate. La surface comprise à l'intérieur des murs est d'environ 400 hectares, et une autre enceinte plus extérieure comprend une surface presque double [...] ; la ville est formée d'une série d'enceintes, les plus extérieures ouvertes à tous, les plus intérieures réservées au roi et aux prêtres » (Benevolo et Peyre, 1983).

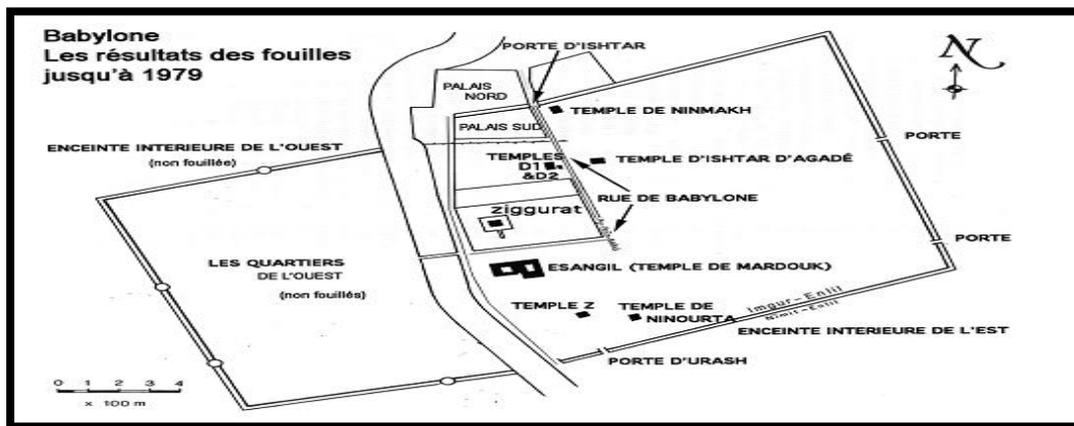


Figure n°19 : plan de la ville Babylone
source : klouky.free.fr

La ville Babylone est une ville mésopotamienne, ses murailles internes étaient percées par huit portes, qui avaient un rôle défensif et monumental³³, quatre d'entre elles, situées dans la moitié occidentale, ont été dégagées et identifiées, les autres portes, sont situées dans la partie orientale, La plus célèbre est la porte d'Ishtar, sans doute le monument le mieux conservé de l'ancienne Babylone, transportée et reconstituée au musée Pergamon de Berlin par les archéologues allemands.



Figure n°20 : Maquette de la porte d'Ishtar, Pergamon Museum de Berlin
Source : flickr.com

33. Le tueur de dragons sur <http://www.sden.org>

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

1.1. La porte d'Ishtar :

La porte d'Ishtar se situe au nord de la ville, elle fut construite en -580 sur ordre du roi Nabuchodonosor, cette porte est dédiée à la déesse Ishtar (Déesse de l'amour et de la guerre, de la vie, de la mort et de la procréation chez les Assyriens et les Babyloniens).³⁴

La porte se composait en réalité de deux portes, Chacune d'elles, est reliée aux murs de la ville, la première porte (intérieure) fait 28 m de large, et 11 m de long, elle est flanquée de deux tours de part et d'autre du passage,

la seconde porte (extérieure) est la plus grande, elle est encastrée dans le rempart intérieur, et flanquée de deux tours de 9,50 m de haut



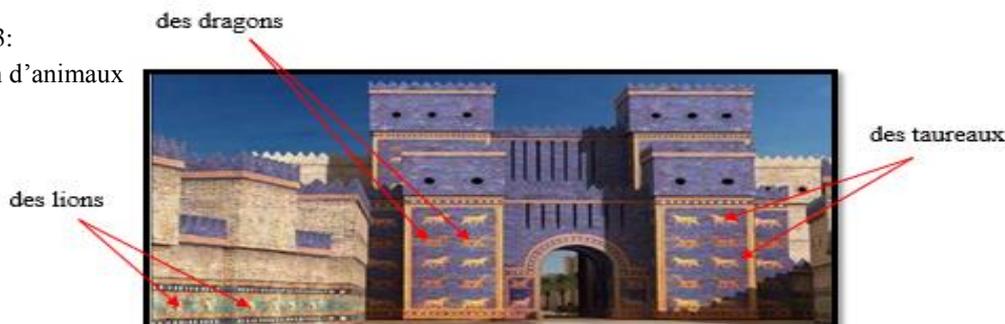
Figure n°21: la porte d'ishtar
Source : lankaart.org.



Figure n° 22: la composition de la porte d'Ishtar
Source : Raymond Balestra, porte d'Ishtar.

La porte d'Ishtar est une porte monumentale ornée par des sculptures d'animaux en relief, chaque animal a un symbole (des taureaux : symboles du dieu Adad, le dieu de l'orage et de la foudre), (des dragons : symboles du dieu Marduk, le dieu protecteur de Babylone), (des lions: symbole de la déesse Ishtar).

Figure n° 23:
présentation d'animaux
en reliefs



34. (Porte d'Ishtar, www.ac-nice.fr/ia06/eac/file/PDFAV/.../La%20porte%20d%20Ishtar%20Light.pdf)

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

2. Les entrées de la ville égyptienne :

Pour la civilisation égyptienne, il est important de souligner que la muraille ne faisait pas partie des principes de fondation de la ville, comme nous le rappelle Mumford dans ces propos « *Il est vrai que l'on ne trouve pas en Egypte l'archétype de la cité historique avec son enceinte de murailles, ses puissants ouvrages fortifiés que les siècles ne sauraient réduire.* » (Lewis Mumford, 1963). La question qui se pose c'est que pourquoi les premières villes d'Egypte n'avaient pas eu de limites et murailles ?

D'après Mumford, la protection de la cité égyptienne n'était pas nécessaire, et par conséquent la construction de la muraille n'était pas une utilité « *le roi n'avait aucunement besoin de bâtir des murailles pour affirmer la réalité de son pouvoir, quand le peuple reconnaissait en lui un dieu vivant* » (Lewis Mumford, 1963).

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

Dans les villes antiques de la civilisation égyptienne, l'entrée était marquée par des aménagements d'accès tels que l'allée des sphinx protecteurs. (Extrait du "Vocabulaire français de l'Art urbain", par Robert-Max Antoni, sur www.arturbain.fr)



Figure n° 24: Entrée par une allée des sphinx
Source : ouzonico.my.tripper-tips.com.

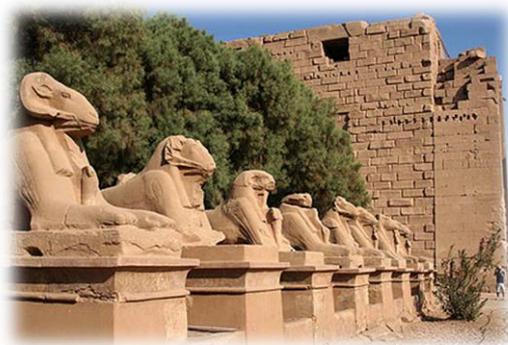


Figure n° 25: des sphinx
Source : wikimapia.org

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

Le sphinx avait un rôle sacré de surveillance et de protection, il avait le corps d'un lion et la tête d'un bélier ou de faucon ailé, et à partir de la IV^e dynastie, les sphinx ont gardés la forme du corps d'un lion mais avec une tête humaine représentant la nature solaire du pharaon.



Figure n° 26: Représentation de sphinx avec une tête humaine
Source : wikipedia.org

Le sphinx est chez eux (les égyptiens) un symbole de la force, associée à la sagesse, car il a le corps d'un lion et le visage d'un homme.³⁵

3. Les entrées de la ville grecque :

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

35 .Ernst CZERNY, à propos du sphinx quelques remarques sur un être bien connu.

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

3.1. Les propylées de l'acropole d'Athènes :

L'acropole : Le mot "Acropole" signifie ville à l'écart, et il existe de nombreuses acroplites dans toute la Grèce. Elles ont toujours été situées sur un endroit élevé, et ont souvent servi de lieu de refuge et de défense contre les divers ennemis. Celle d'Athènes est la plus connue de toutes, et elle est donc souvent dénommée «l'Acropole».³⁶

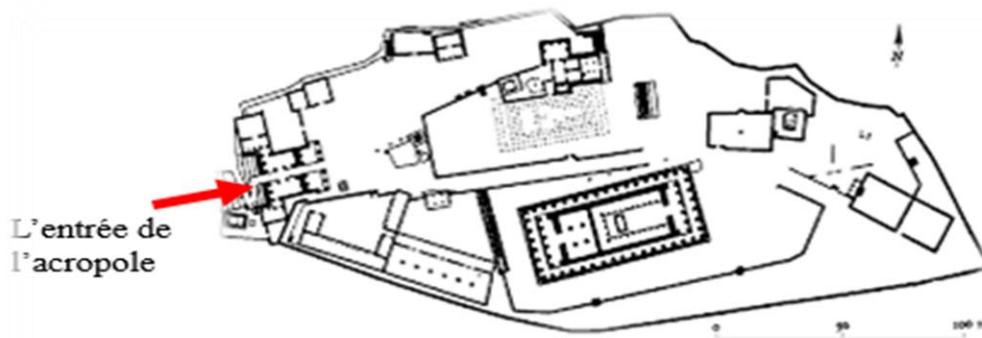


Figure n° 27: Plan de l'acropole d'Athènes
source : www.cityzeum.com

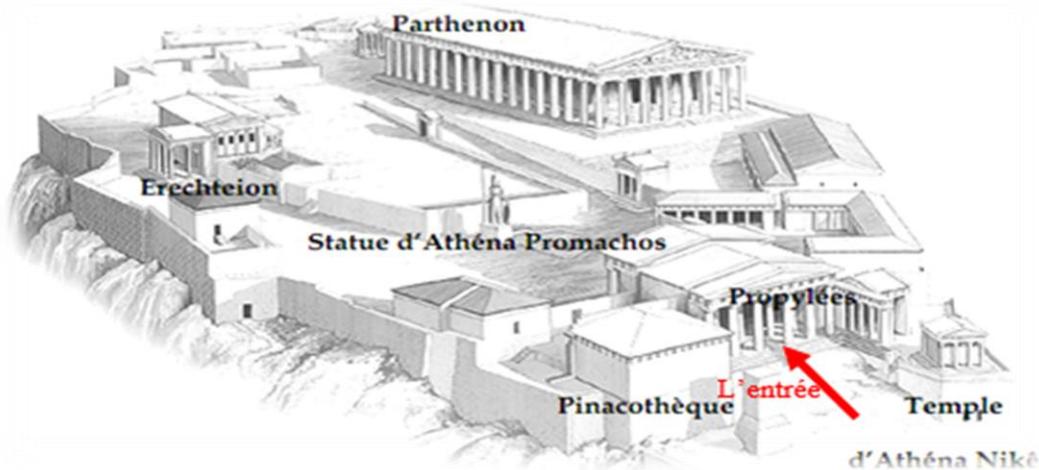


Figure n°28: Les éléments constituant l'acropole
Source : Larousse.fr

Les propylées :

Dans la Grèce ancienne, le mot au singulier, un propylée, désignait un vestibule simple situé en avant d'une entrée de sanctuaire de palais, au pluriel, des propylées sont des entrées monumentales de structure beaucoup plus complexe. Les Propylées de l'acropole d'Athènes sont un monument constituant l'entrée principale de l'acropole, entrée monumentale. Construits en marbre du Pentélique, les Propylées forment une entrée composée d'un corps

36 .L'Acropole d'Athènes sur lewebpedagogique.com/par_lonsen/files/2012/05/acropole.pdf

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

central et de deux ailes, elles ont été construites entre 437 et 432 Av.j-c, ce bâtiment mesure 18 mètres sur 25.³⁷ L'entrée de l'acropole composée d'un escalier de sept marches au début de l'entrée, et suite à cet escalier, on trouve un palier qui marque le début de l'entrée des propylées avec un escalier composé de plusieurs marches.

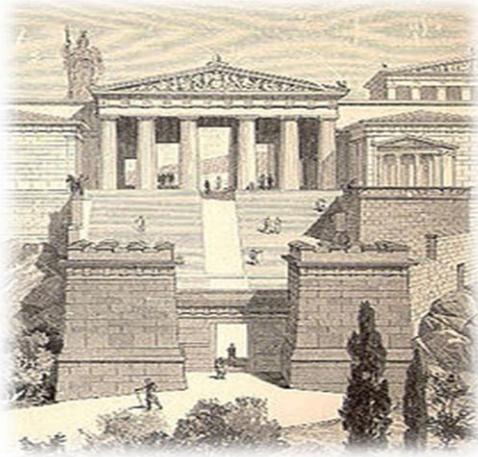


Figure n°29: Représentation des propylées
source : wikipedia.org

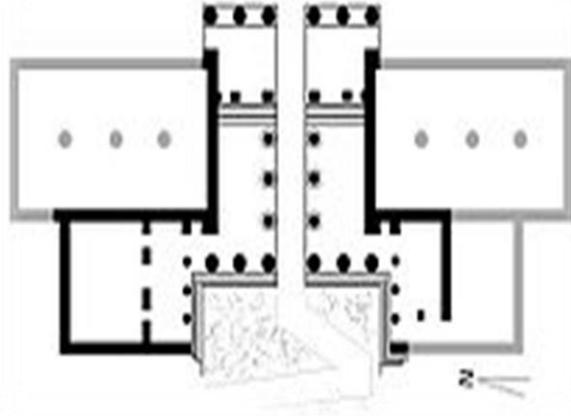


Figure n°30: plan des propylées
source : wikipedia.org

4. les entrées de la ville romaine :

Les villes romaines ont été entourées par des murs d'enceintes appelés rideau qui se composent de deux parements de maçonnerie séparés par un intervalle rempli de terre provenant des fossés et de blocailles bien pilonnées. L'épaisseur du mur varie entre 2m et 6m avec une hauteur de 10m. La partie supérieure du mur constitue le chemin de ronde, ce dernier est doté d'un parapet percé d'ouverture (créneaux) et des merlons qui protègent le corps de défenseurs. Les rideaux ont été renforcés par des tours³⁸.

Les portes de la ville romaine sont placées dans le prolongement du cardo (rue principale nord-sud), et le decumanus (rue principale est-ouest), elles représentent le plus souvent une ou deux grandes baies en plein cintres, et elles sont flanquées par deux tours monumentales³⁹.

Les portes fortifiées de villes présentent les caractères d'une issue percée dans une enceinte de la ville, serviront pour la défense. C'est ainsi qu'elles seront renforcées (tours, vantaux, verrous, gardes et même chicanes). Au niveau symbolique, «*ces fortifications donnaient une valeur de puissance à la ville. Les cités étaient jugées à la beauté, à la*

37 .Charles ERNEST, L'acropole d'Athènes, 1862

38. Jean-Denis and G.G. Lepage, Castles and Fortified Cities of Médiéval Europe, an Illustrated History, p : 06

39. Ibid. p : 07

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

robustesse et au nombre de leurs portes». (Racine, 1993 : 44). Effectivement, par ses proportions et sa beauté, la porte doit chercher à donner à celui qui la franchit l'idée de puissance et de grandeur de la ville qui l'accueille. Symbole de la ville, diverses cités peignirent sur leurs armes leur porte ou leur enceinte.

4.1. La porte de Saint-André, à Autun, France :

Les premières antérieures à l'établissement du christianisme ; celles d'Autun datant de IV^e au V^e siècle. Les portes sont toutes dressées à peu près sur un même plan. Elles consistent en deux issues, l'une pour l'entrée, l'autre pour la sortie des chariots, et en deux passages pour les piétons ; elles sont flanquées extérieurement de deux tours semi-circulaires formant une saillie prononcée. La porte de Saint-André, à Autun, est surmontée, au-dessus des deux arcs donnant passage à travers l'enceinte, d'un chemin de ronde à claire-voie, qui pouvait servir au besoin de défense. Les baies, s'ouvrant sur la voie publique, n'étaient fermées que par des vantaux de menuiserie, sans herses ni ponts mobiles⁴⁰.

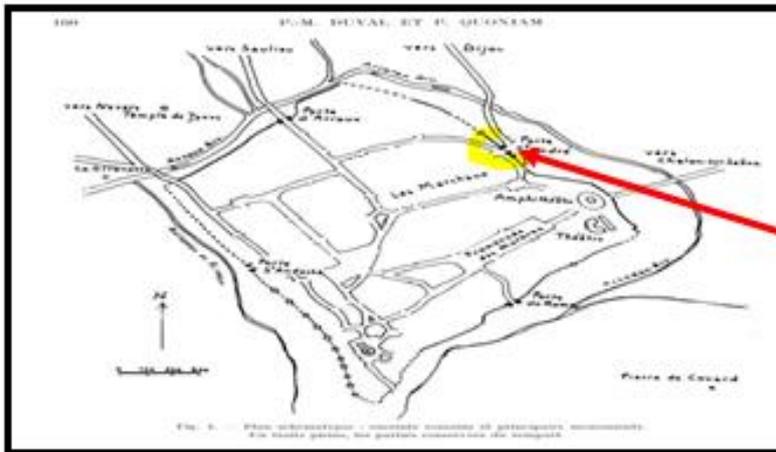


Figure n° 31: plan de la ville d'Autun
Source: www.persee.fr

Elle est l'une des plus complètes de toutes celles qu'elle existe en France, et se rapproche de l'époque du moyen âge. Elle est d'ailleurs entièrement tracée sur le modèle antique, et possède deux voies, deux issues pour les piétons, deux tours servant de postes militaires, avec leurs deux escaliers, montant aux étages supérieurs au-dessus deux autres étages, réservés à la défense, l'un couvert par une voûte, et le dernier à ciel ouvert. On y a double rampe indiqués sur le plan.

⁴⁰https://fr.wikisource.org/.../Dictionnaire_raisonné...l'architecture_française.../Porte

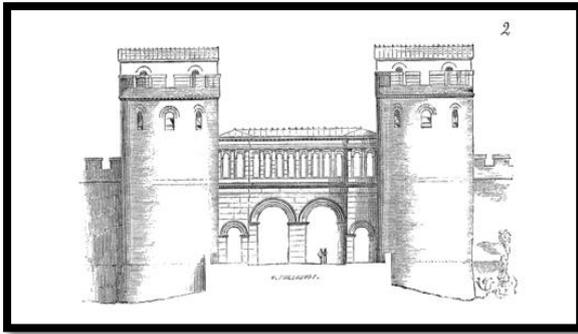


Figure n°32: schéma de la porte Saint André
source : www.persee.fr

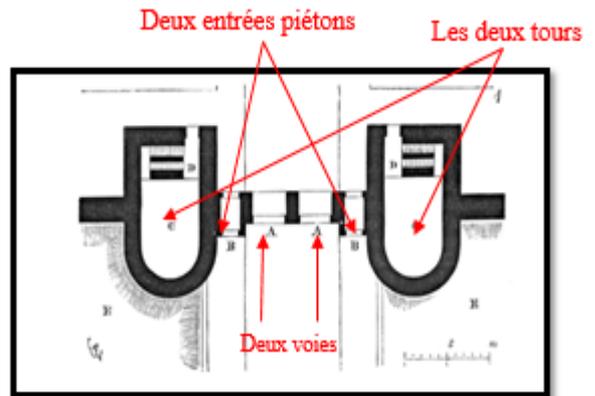


Figure n°33: plan de la porte Saint André
source : www.persee.fr

2. Les Entrées de ville du moyen Age :

Les portes fortifiées de villes présentent les caractères d'une issue percée dans une enceinte d'une ville, au Moyen-âge serviront pour la défense. C'est ainsi qu'elles seront renforcées (tours, vantaux, verrous, gardes et même chicanes,) pour plus de sécurité. Au niveau symbolique, «ces fortifications donnaient une valeur de puissance à la ville. Les cités étaient jugées à la beauté, à la robustesse et au nombre de leurs portes»⁴¹. Effectivement, par ses proportions et sa beauté, la porte doit chercher à donner à celui qui la franchit l'idée de puissance et de grandeur de la ville qui l'accueille. Symbole de la ville, diverses cités peignirent sur leurs armes leur porte ou leur enceinte ».et aussi l'apparition des ponts levis pour plus de sécurité « Dès les années 1350, du fait de la guerre de Cent Ans, les principes de fortification des entrées vont se modifier d'une façon spectaculaire. Les sas imaginés au XIIIe siècle contribuaient à augmenter notablement la surface, le volume et aussi le coût des ouvrages, ce qui était totalement incompatible avec le besoin considérable en fortification neuves sur toute l'étendue du royaume. Dans ces années devait faire son apparition le pont-levis a flèches, qui par sa fiabilité et sa simplicité d'emploi, allait se généraliser d'une façon foudroyante, reléguant au second plan tout autre type de défense. » Jean MESQUI ; 1981

Nous citons donc a titre d'exemple les porte suivant :

- La porte saint-Lazar d'Avignon en France.
- La porte de Saint-Denis Paris.

41.Racine, 1993: 44

2.1. La porte saint-Lazar d'Avignon en France :

Les remparts d'Avignon furent élevés de 1348 à 1364. Ils étaient percés, soit du côté du Rhône, soit du côté de la plaine, de plusieurs portes, parmi lesquelles nous choisirons la porte Saint-Lazare, l'une des mieux conservées et sur laquelle nous possédons des documents complets ^[26]. La porte Saint-Lazare d'Avignon fut détruite, ou du moins fort endommagée par une inondation formidable de la Durance en 1358. Elle fut reconstruite sous Urbain V, vers 1364, avec toute la partie des remparts qui s'étend de cette porte au rocher des Doms, par l'un des architectes du palais des Papes, Pierre Obreri, si l'on en croit la tradition.



Figure n°34: Carte de la ville Avignon

Source : cartesfrance.fr



Figure n°35 : La porte Saint-André

Source : Wikipedia.org

Les arrivants se présentaient par une voie sur le flanc du châtelet ; ils devaient franchir un premier pont-levis, traverser l'esplanade du châtelet diagonalement, se faire ouvrir une barrière ; passer sur un second pont-levis, entrer dans un ouvrage avancé fermé par le pont-levis et défendu par deux échauguettes avec mâchicoulis ; se présenter devant la porte protégée par une ligne de mâchicoulis supérieurs, par une herse et par un second mâchicoulis percé devant les vantaux. Le châtelet était complètement entouré par un fossé rempli d'eau, de même que le grand fossé protégeait les remparts. Ces fossés étaient alimentés par les cours d'eau naturels qui cernent la ville sur toute l'étendue des murailles ne faisant pas face au Rhône.⁴²

42.[https://fr.wikisource.org/.../Dictionnaire raisonné...l'architecture française.../Porte](https://fr.wikisource.org/.../Dictionnaire_raisonné...l'architecture_française.../Porte)

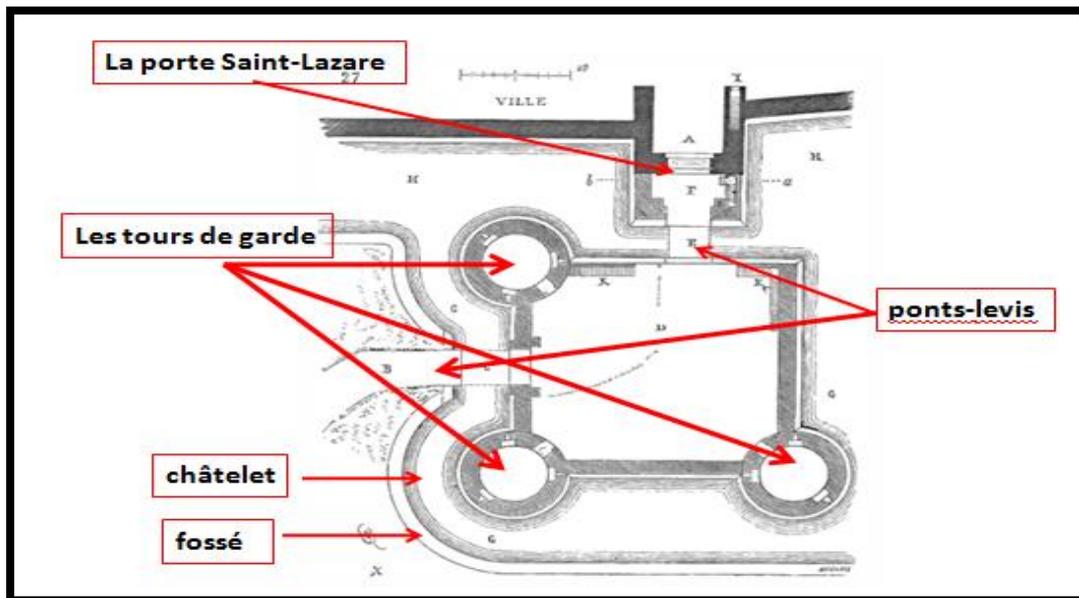


Figure n°36: plan de la porte

Source : Dictionnaire raisonné de l'architecture française

Trois tours peu élevées flanquaient le châtelet. On montait à l'étage supérieur de ces tours et aux crénelages des courtines par les escaliers. Une vue cavalière, prise du point de notre plan, fera saisir l'ensemble de cette porte avec ses défenses antérieures. Les trois tours du châtelet étaient voûtées et couvertes par des plates-formes dallées à la hauteur du crénelage..

Le châtelet était ouvert à la gorge et commandé par l'avant-porte, de même que cette avant-porte était commandée par la tour carrée couronnant la dernière entrée. Cet ouvrage était donc déjà construit suivant cette règle de fortification, que ce qui défend doit être défendu.

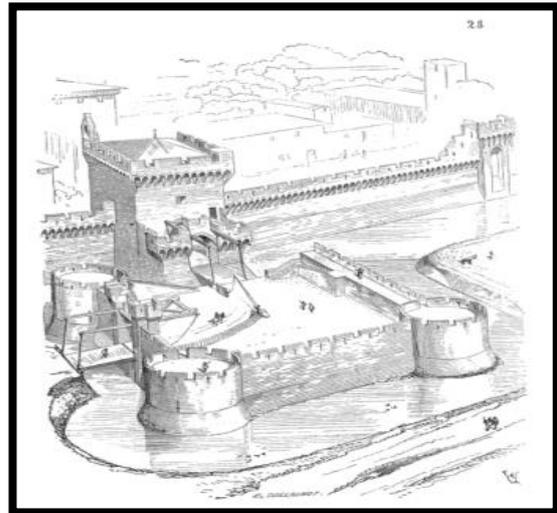


Figure n°37: perspective de la porte
Source : Dictionnaire raisonné de l'architecture française

2.2. La porte de Saint-Denis Paris :

En 1374, le roi Charles V fit refaire l'enceinte de Paris sur la rive gauche, en reculant les murs fort au-delà des limites établies sous Philippe-Auguste. Cette nouvelle enceinte suivait à peu près la ligne actuelle des boulevards intérieurs et était percée de six portes, qui étaient, en partant d'amont, les portes Saint-Antoine, du Temple, Saint-Martin, Saint-Denis, Montmartre, Saint-Honoré. La plupart de ces portes étaient établies sur plan carré ou barlong avec tourelles

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

flanquâtes. L'une des plus importantes, et dont il nous reste des gravures, était la porte Saint-Denis.⁴³

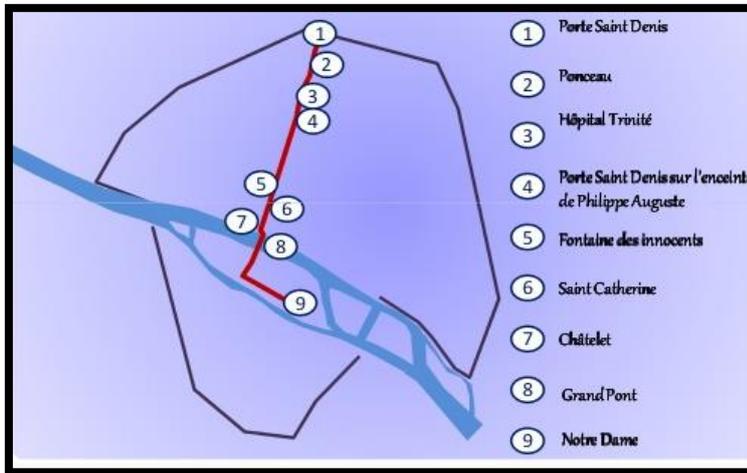


Figure n°38: schéma de l'enceinte de Paris et l'emplacement de la porte Figure n°39: vue de la porte Saint-Denis
Source : les_mystères_des_entrées_CharlesVIII.com Source : wikipedia.org

La vue cavalière de l'ancienne porte Saint-Denis construite sous Charles V constitue la grande saillie que présentait cet ouvrage sur les courtines donnait un bon flanquement pour l'époque, et avait permis l'établissement d'une fausse braie, avec petit fossé intérieur entre ces courtines et le large fossé qui était alimenté par des cours d'eau, aujourd'hui en partie perdus sous les constructions modernes de la ville⁴⁴.

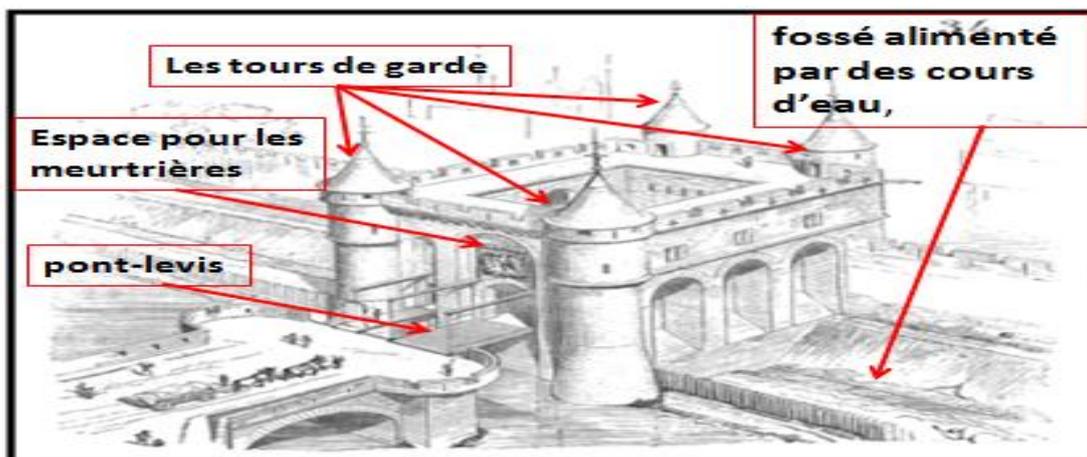


Figure n°40: vue cavalière de la porte de Saint-Denis, Charles V
source : klouky.free.fr

43 .https://fr.wikisource.org/.../Dictionnaire_raisonné...l'architecture_française.../Porte

44.Dubuc, Alfred. Histoire de la Révolution de Juillet 1830 Paris. 1833

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

La petite cour intérieure, qui était nécessairement entourée de meurtrières au premier étage, de façon à couvrir de projectiles les assaillants qui auraient pu forcer le pont-levis. Le premier étage contenait ainsi des salles sur les quatre côtés de la cour, pouvant renfermer une assez nombreuse garnison. Deux escaliers pratiqués dans les tourelles en arrière-corps desservaient ces salles et l'étage supérieur crénelé, couvert en terrasse. Probablement les arcades latérales étaient percées de larges mâchicoulis, et dans leurs murs de fond donnant sur la cour s'ouvraient des meurtrières enfilant l'intervalle entre la fausse braie et la courtine⁴⁵ En dehors, des barrières et palissades défendaient les approches du ponceau, protégé lui-même par un crénelage et deux échauguettes.

Cette porte possèdent ce caractère monumental, qui indiquait la grande ville. fut restaurée ou plutôt modifiée au XVI^e siècle dans les crénelages supérieurs furent remplacés par des parapets destinés à recevoir de l'artillerie. Fut érigée en 1672 par l'architecte François Blondel et le sculpteur Michel Anguier, Elle fut démolie sous Louis XIV, pour être remplacée par l'arc triomphal qui existe encore aujourd'hui et qui se reliait à un système de courtines et de bastions non revêtus.⁴⁶

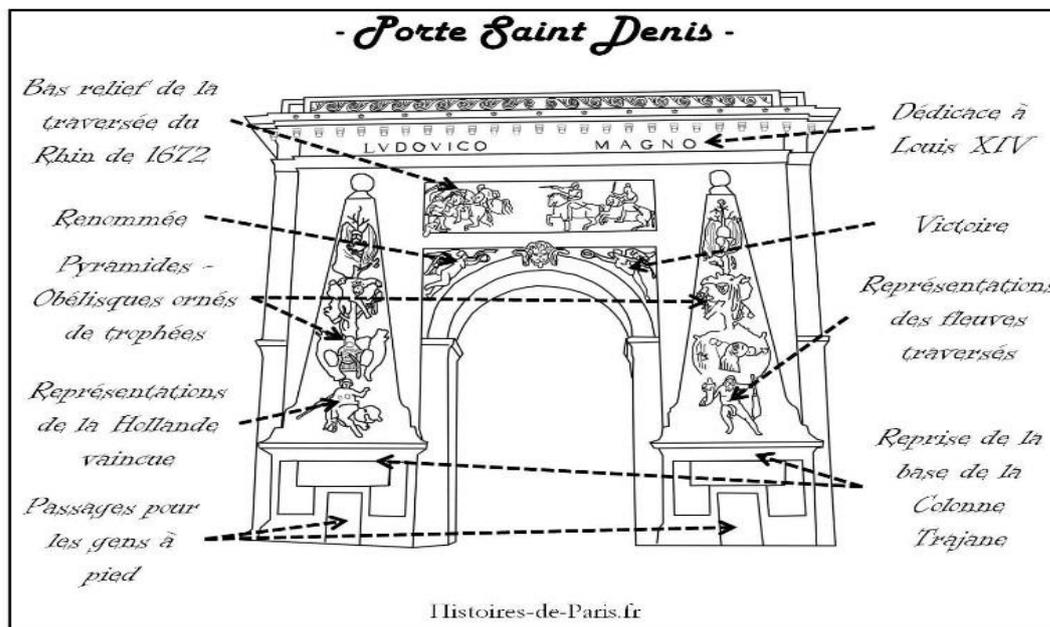


Figure n°41: porte de Saint Denis, Description de l'arc de la porte Saint Denis de François Blondel
Source : Dictionnaire raisonné de l'architecture française

45 .<http://www.histoires-de-paris.fr/porte-saint-denis/>

46. Ibid.

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

2.3. Bâb al-Yaman :

Les portes de Sanaa apparaissent dans les textes dès le début de l'ère islamique, Bâb al-Yaman, l'une des portes de la ville de Sanaa : « Bâb al-Yaman, porte méridionale de la ville de Sanaa, est devenue, un siècle après sa reconstruction, à la fois le symbole d'une identité urbaine héritée et l'emblème de la vitalité politique et culturelle du Yémen » (Roman Stadnicki ; 2006).



Figure n°42 : Bab al yaman dans la vieille ville de Sanaa.
Source : cy.revues.org.



Figure n°43 : Bab al yaman depuis l'extérieur de la ville.



Figure n°44 : Bab al yaman depuis l'intérieur de la ville.

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

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

revendication et support de projets municipaux par les acteurs institutionnels » (Roman Stadnicki;2006)⁴⁷

Synthèse :

D'après les différents exemples qu'on a vu des entrées de ville ponctuelle, on constate que dans les premières villes à l'époque antique, l'entrée à la cité était soit matérialisée par une porte monumentale tel que la porte d'Ishtar de Babylone, soit par un accès marqué par des aménagements spécifiques tel que l'allées des sphinx précédant la porte de la ville funéraire égyptienne. L'entrée de la ville grecque était marquée par les propylées tel que l'acropole d'Athènes, ensuite avec les romains, les entrées de la cité étaient marquées par des arcs de triomphe tel que la porte de Saint-André. Mais ces portes n'étaient pas suffisamment couvertes, fermées et défendues pour résister à une attaque régulière, donc pour plus de sécurité les porte de la ville du moyen âge ont connu la création d'un système plus défensif par des ouvrages avancée comme des fossés, des châtelets et des avants-portes et aussi la création des pont-levis, tel que la porte de Saint-Lazar d'Avignon, et la porte de Saint-Denis à Paris. Et pour les portes de l'ère islamique on a vu à travers bab el Yaman que les portes étaient un symbole d'une identité urbaine héritée et l'emblème de la vitalité politique et culturelle.

Pour conclure on peut dire que les entrées de ville ponctuelle été matérialisées par des portes concrètes, qui en plus de leur rôle défensif était aussi un symbole de la ville et la première image concertée de celle-ci.

Dans la suite de ce chapitre nous allons montrer comment les entrées et les limites de ville vient de perdre leur identité de délimitation et de structure urbaine suite à la croissance des villes, leur étalement et leur extension grâce à la révolution industriel et l'apparition des modes de transport, ce qui fait que la ville sort de sa limite.

47. <https://cy.revues.org>

II. processus de formation de l'entrée parcours de la ville moderne :

Sur la base de constatations et de lectures, Nous avons arrivé à formulé une hypothèse sur la formation actuelles des entrées de ville, sur le fait que le secteur d'entrée de ville était caractérisé par l'hétérogénéité des formes urbaines présentes, et que celles-ci ne sont pas intégrées dans une structure d'ensemble mais sont juxtaposées, est cela sur la base de quatre formes urbaine qui ont participé a structuré l'entrée de ville aujourd'hui , et nous avons met l'hypothèse qui il s'agissait

- du faubourg
- de la zone industrielle,
- de la zone commerciale d'entrée de ville
- du lotissement de maisons individuelles

Pour résumer, Les entrées de ville accueillent une plus grande diversité d'activités humaines qu'il n'y paraît au premier abord et présentent un paysage urbain d'une grande complexité à cause de la juxtaposition d'ensembles construits répondant chacun à leur propre logique de fonctionnement, elles sont soit assimilées à de nouveaux faubourgs soit vue sur l'angle exclusif de leurs fonctions commerciales.

1. Les faubourgs :

Du point de vue historique, les premières constructions qui se sont installées hors des murs été les faubourgs, par conséquent ils sont les premiers espaces qui ont contribués a structuré les entrées de ville actuelles, ces faubourgs sont installées sur les axes routiers qui aboutissent directement au portes des villes.

« Nom masculin (ancien français forsborc, de fors, hors de, et borc, bourg, avec l'influence de faux) »

Il désigne :

- Partie d'une ville située en dehors de l'enceinte.
- Nom conservé par un quartier situé jadis en dehors de l'enceinte de la ville : Le faubourg Saint-Antoine.
- Quartier situé à la périphérie d'une ville ; banlieue (surtout pluriel) : On aperçoit les faubourgs de Lyon.
- Vieux. Quartier populaire périphérique ; population ouvrière de ce quartier (surtout pluriel).⁴⁷

Au Moyen Age, l'entrée de ville renvoyait à une situation géographique restreinte symbolisée par une porte, représentation physique du passage d'un état à l'intérieur des murs, *intramuros*, à une situation à l'extérieur des murs, *extra-muros*. La porte, passage obligé, que l'on veuille entrer ou sortir de la cité représentait, physiquement un seuil, un espace de transition d'une largeur très courte, mais cependant très marquant sur la différenciation de la

47. Dictionnaire de la langue française .Larousse . <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/faubourg/32991>

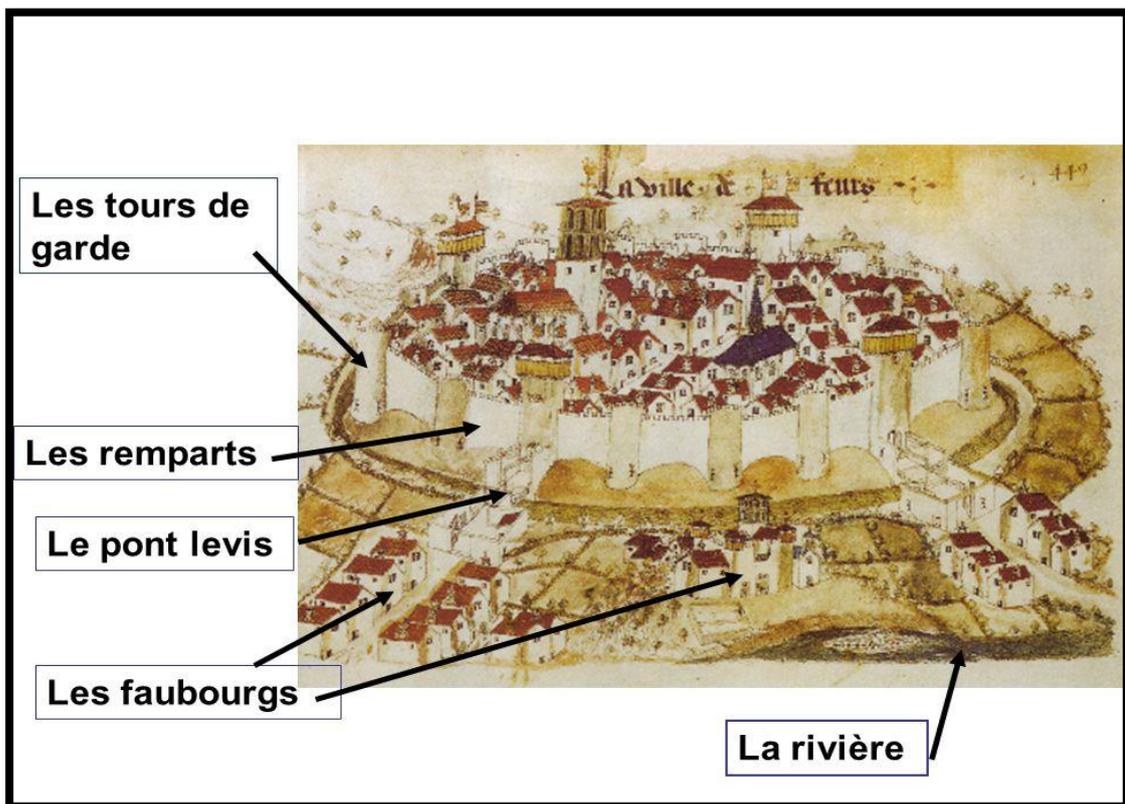
Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

nature et de la perception de ces deux espaces mitoyens. Les murs d'enceintes isolent la cité, « la civilisation » de l'en dehors, du monde barbare, lieu de vie du peuple, des agricultures et éleveurs.⁴⁸

La constitution de la ville est déjà régie par des manières visant à exclure de son sein les populations et activités que les dirigeants jugent ingrates, sales, encombrantes... et de ne garder à l'intérieur des murs que ceux que l'on nomme parfois les bourgeois (étymologiquement les habitants du bourg), à savoir les détenteurs d'une charge, les commerçants, les artisans, auxquels il faut les serviteurs.

A partir du XIV^{ème} siècle, les villes ont du mal à contenir à l'intérieur de leurs limites physiques l'ajout continu d'activités et de populations. Petits artisans, jardiniers, maraîchers et vigneron, pour bénéficier de l'espace nécessaire à leurs activités, font le choix ou sont contraints de venir installer leurs activités et leurs logements hors des limites de la ville.

Figure N° 45: les faubourgs dans la ville antique



Source : Les villes au moyen âge. http://images.slideplayer.fr/12/3694680/slides/slide_2.jpg

La ville commence à s'étendre hors ses murs, fréquemment cela se traduit par l'extension du bâti en bandes formées de logements et d'ateliers mitoyens le long des voies commerciales historiques qui relient les villes et par l'appropriation de terrains afin d'y développer son activité. C'est donc par ce mouvement migratoire et « agro-industriel », traduit par l'installation de logements et d'activités hors la ville que naissent les faubourgs.

48. Nicolas Novarina . ENTRÉE DE VILLE UN TERRITOIRE SOUS TENSION

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

Fait urbain nouveau, la ville s'étend de manière spontanée et les terres agricoles deviennent une sorte de « réserve foncière », la ville s'étend et s'invite dans un paysage rural. Le faubourg est primitivement un quartier « hors le bourg », cela vient du vieux français fors issu du latin « foris », qui signifie « en dehors » et de bourg. Spatialement le faubourg se localise en dehors des murs d'enceinte, donc en dehors des portes de la ville.

Les faubourgs sont attirants pour le fait de la disponibilité du foncier et les dimensions offertes. Mais également pour, ce que traduit l'implantation du bâti le long d'axes important de communication, le passage de population qui en fait des lieux de rencontre et du fait de « point de passage obligé », qui perdura pendant des siècles et qui, aujourd'hui encore, demeure la raison principale du choix d'implantations des activités en limite des villes. Les faubourgs se constituent généralement autour de lieux ecclésiastiques qui assurent un certain nombre de services pour les faubouriens.

La constitution du faubourg à la périphérie des villes, n'est pas uniquement due à l'espace disponible et à la fréquentation des voies sur lesquelles il s'établit. Mais également pour la géographie et la présence de cours d'eau et aussi l'éloignement vis-à-vis de la ville constituée dans le cas de la pratique d'une activité provoquant des nuisances.

Les bouleversements économiques qu'a connus le monde depuis la fin de la deuxième guerre mondiale ont considérablement influé sur l'aménagement des villes. Elles durent s'adapter à l'évolution du niveau de vie des habitants, qui désormais possédaient deux voitures et souhaitaient s'offrir une parcelle en « périphérie » pour y construire, le plus souvent se faire « assembler », une maison avec un jardin. Ces évolutions de la société se sont traduites aussi morphologiquement, l'urbanisation s'étend dans le prolongement des axes de la ville ancienne, qui sont connectés aux voies rapides ou aux autoroutes. Les opérateurs immobiliers ont tout à fait su répondre à la demande de logements individuels avec un jardin. Les enseignes de la grande distribution comprirent rapidement que ces nouvelles poches résidentielles constituaient une formidable réserve de client potentiel, c'est pourquoi ils vinrent également installer de nouvelles grandes surfaces et hyper marchés en contact direct avec ses échangeurs auto routier où ils bénéficient du flux de personne passant par ces axes pour regagner leur logement pavillonnaire et d'un maximum de client de passage. C'est à partir de ce moment de l'Histoire que les paysages ruraux à l'extérieur vont être modelé par opérations successives et non planifiées pour en arriver au constat alarmant que nous faisons aujourd'hui des entrées de villes, et plus largement de la péri-urbanité, en totale rupture avec la ville anciennement constituée.

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

2. La zone d'activité :

La ville a évolué hors de ces murs et elle s'est étendue sur tout l'espace périphérique qui l'entour et surtout sur les grands axes qui assurent sa liaison avec d'autres villes, après les faubourgs et les extensions qui l'ont suivit, on assiste a un nouveau phénomène qui a apparu avec la révolution industrielle, celui de la zone d'activité.

Le terme de zone d'activité (ZA) est ici générique, il renvoie à plusieurs types de zones de nature différentes, mais qui morphologiquement produisent des effets comparables. Nous entendrons donc par zone d'activité une expression renvoyant aux différentes natures des zones comme la zone industrielle, la zone logistique, la zone d'activité technologique, la zone commerciale, la zone mixte ... Ce qui nous intéresse ici n'est donc pas le type d'activité présent sur ces zones mais bien ce que leur mise en place et leur exploitation a provoqué en termes de mutation morphologique urbaine et mutation d'usage de ces espaces.

Après la deuxième guerre mondiale, la France et la majorité des pays européens souhaitent moderniser leur industrie et faciliter la création de nouvelles entreprises afin de relancer leur économie nationale. Donc les états ont soutenus les commune dans leur développent économique, par d'un réseau routier suffisamment maillé pour assurer une distribution efficace et rapide du territoire. Les collectivités locales ont alors en charge d'assurer la croissance économique par la création d'emplois se traduisant par la création d'entreprises locales ou par le fait de favoriser l'implantation de groupes, précédemment créés, sur leur territoire. Les communes comprirent que pour créer de l'emploi, elles devaient mettre en place des mesures visant à faciliter l'installation d'activités sur leur territoire. La gestion du sol étant du ressort des collectivités territoriales, ces dernières dédièrent de larges tènements voués à recevoir l'implantation d'activités. Afin d'attirer de grands groupes industriels, les communes durent aménager des espaces répondant aux besoins de l'industrie, c'est-à-dire, l'espace nécessaire pour l'installation des équipements de production, de logistique, de bureaux, mais également, dans un souci de rationalisation des coûts, des espaces connectés au réseau routier national et européen. Contrairement à ce qui a pu se passer en matière d'habitat, l'aménagement des zones industrielles s'est limité à la réalisation de lotissements, avec des infrastructures se réduisant à une desserte par la voirie et les réseaux techniques. Les parcelles sont ensuite vendues aux industriels qui les aménagent à leur guise. Il en résulte une grande diversité architecturale et urbaine.⁴⁹

49 .LINOSSIER R., NOVARINA G., SEYGNEURET N., TROTTA-BRAMBILLA G., Les espaces économiques de la ville. Spécialisation et intégration, Grenoble, Institut d'Urbanisme de Grenoble, UMR PACTE, Plan Urbanisme Construction et Architecture, juin 2014.

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

Figure n° 46: exemple La-zone-industrielle-de-la-Begaudière



Source : www.saintgillescroixdevie.fr

Pour répondre à ces besoins, les communes créèrent ces zones d'activités en s'appuyant sur le principe du zoning et en ayant comme facteur pour le choix de la localisation la disponibilité d'un foncier important et vaste mais également la proximité de ce foncier au réseau routier de voies rapides et au réseau de voies ferrées dans le meilleur des cas. Or ces dispositions induisent de fait le choix de l'installation des zones d'activités aux franges de la ville qui sont vendues aux industriels à des prix bas pour leur faciliter l'implantation sur la commune. Cependant, les élus poussés par la volonté, louable, de créer de la richesse sur leur commune ont amorcé une réelle mutation parcellaire en remembrant des parcelles qui firent muter l'îlot du faubourg au secteur de périphérie⁵⁰

Nous assistons donc à un changement d'échelle provoqué par un changement d'acteur économique, du faubourg de la petite bourgeoisie industrielle nous passons à la zone industrielle des grands groupes internationaux du capitalisme mondialisé même si, l'auteur nous précise, que les deux acteurs peuvent encore se côtoyer sur ces espaces.

Et pour conséquent à ces mutations de Ces mutations du foncier ont littéralement bouleversé la morphologie des entrées de ville, qui sont passées d'une urbanisation de faubourg linéaire fait de constructions mitoyennes alignées sur la rue à une urbanisation de secteurs enclavés reliés à la désormais route par des voies en antenne, avec des constructions de hangars aux coûts le plus bas apposés selon des logiques optimales de distribution. Il en résulte une rupture du tissu urbain de la ville historique dense autrefois prolongée par un tissu de faubourg conservant les traits d'une urbanité à un tissu lâche d'installation industrielle où la rue a disparu, chassant ainsi le piéton de ces zones et tout ce qui faisait encore du lien avec la ville.

50. MANGIN.D, la ville franchisée formes et structures de la ville contemporaine, Paris, Editions de la Vilette, 2004,396

3. Les entrées de ville commerciales :

Nous entendrons par les entrées de ville commerciales, les boulevards urbains qui font rentrer à la ville, et qui abritent du commerce.

C'est avec l'ouvrage *Boulevards urbains* de 1989 que l'urbaniste D. Dubois-Taine, qu'on assiste à la première études sur le sujet, ou l'auteur étudie l'importance économique des axes routiers a force trafics dans le fonctionnement de la ville. Dans lequel l'auteur nous présente les différentes « identités » que peuvent revêtir ces fameux « boulevards urbains », dans notre cas l'attention se portera plus précisément sur les grands axes pénétrants devenus des « Boulevards commerçant pour voiture »⁵¹ et à partir de ses premiers mot, il se dégage, donc de fait, une localisation géographique de nos propos, qui se concentreront sur les entrées de ville commerciales puisque les caractéristiques citées plus haut supposent une situation aux abords de la ville, support d'un trafic important et qui sont prédominants dans l'économie urbaine.⁵²

Figure n° 47: boulevard commerciale



Source : www.leberry.fr

Ses caractéristiques cités si dessus (situation en franges, support d'un grand trafic et fonction économique) qu'on retrouve aussi dans la définition de bureau d'étude économique tétra en 1991 qui définit « les entrées de ville se réfèrent espaces tangents au tissu urbain ou aggloméré ou continu, traversés par une voirie de contournement.

51 ..DUBOIS-TAINE.G, *Boulevards urbains - contribution à une politique de la ville*, Paris, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1990, 175 p.

52 .Nicolas Novarina . *ENTRÉE DE VILLE UN TERRITOIRE SOUS TENSION*. Op ,cité

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

À ce titre « l'entrée de ville » est irriguée par des flux importants d'hommes et de marchandises »⁵³

En plus de la proximité des grands axes routiers structurants pour les mêmes raisons que l'industrie : accessibilité optimale pour un approvisionnement à moindre coût et foncier vaste au prix bas, le commerce de grande distribution ne peut se contenter de ces deux seules données pour pouvoir se développer, mais aussi il a besoin de visibilité c a dire être visible pour pouvoir exister.

Donc l'entrée de ville s'impose comme un choix logique pour l'implantation du commerce de grande distribution puisque celle-ci répond à trois critères prépondérants dans le choix de la localisation :

- la zone de clientèle et le potentiel du marché visé,
- la visibilité et l'accessibilité,
- le regroupement entre concurrents de manière à favoriser les complémentarités.

« Face à l'imprécision de l'étude de la zone de chalandise, le facteur de la visibilité et de l'accessibilité est devenu primordial. Il ne suffit plus d'être installé dans une agglomération de grande taille, il faut aussi être au bon endroit »⁵⁴ donc les entrées de ville présentent un lieu favorable pour le commerce de la grande distribution, pour les avantages que ses espaces offrent.

a) Zone de chalandise :

Tout d'abord, c'est une zone de chalandise grâce à l'implantation sur les grands axes routiers et donc la minimisation de la durée du trajet en voiture, c-a-dire une proximité offerte par les déplacements en voiture.

b) La visibilité :

Tout point de vente pour pouvoir subsister doit être visible de loin, rapidement identifiable et facilement accessible, il semble donc cohérent que les acteurs de la grande distribution choisissent les entrées de ville comme lieu de préférence pour y installer leurs grandes surfaces.

On peut juste dire que L'entrée de ville offre, une infrastructure routière déjà existante sur laquelle venir se greffer et un prix du foncier très attractif, mais aussi elle est un espace qui est traversé quotidiennement par de nombreux flux routiers qui ont une vue directe sur les magasins.

53. Propos recueillis dans le rapport d'étude de FROBERT.S, *Dossier bibliographique des entrées de ville*, Collections du CERTU, 1999, 82 p

54. MOATL.P., POUQUET L., *Stratégies de localisation de la grande distribution et impact sur la mobilité des consommateurs*, Rapport de recherche Predit / Drast, Département « dynamique des marchés », Paris, 2000, 120 p.

c) **Le regroupement entre concurrents :**

Le regroupement entre des enseignes concurrentes et complémentaires n'est pas, contrairement à ce que nous pourrions penser, une situation dommageable à éviter pour les acteurs de la profession. En effet lorsque les principales zones d'implantation sont couvertes, une enseigne est alors souvent obligée de s'installer dans une zone de chalandise préalablement occupée par un concurrent. Or l'enseigne qui souhaite s'implanter ne va pas chercher à s'éloigner de son concurrent mais plutôt de s'en rapprocher eu sein d'une même zone afin de bénéficier de l'effet de concentration. Le fait de se réunir entre magasins concurrents et complémentaires à pour effet de spécialiser une zone (ou une rue) dans un domaine et ainsi de rendre son attractivité encore plus forte auprès des clients, qui, attirés par l'image de qualité / notoriété (dégagé par la spécialisation) dans le domaine recherché viendront toujours plus nombreux. Le commerce procède ainsi depuis toujours, il suffit de regarder dans nos villes comment se sont réunis en quartier les cordonniers, les brocanteurs et antiquaires ... (ex : quartier des antiquaires à Grenoble, boulevard du meuble à Lyon). En plus de bénéficier de la notoriété induite par la concentration, les enseignes cherchent également à s'implanter à proximité d'une enseigne (concurrente ou complémentaire) locomotive, c'est-à-dire d'une enseigne dont on est sûr qu'elle drainera beaucoup de clients. Les clients venus pour cette locomotive seront plus facilement attirables dans les locaux d'une enseigne située à proximité, les magasins tireront donc profit des flux présent grâce à la locomotive. Les activités de loisirs comme les bowlings ou les multiplex sont généralement à proximité des zones commerciales pour ces mêmes raisons, en définitive nous pourrions dire que le commerce attire du monde qui de fait attire le commerce et ainsi de suite.

4. Lotissement d'habitat individuel :

Le développement de l'industrie puis du commerce en franges de la ville s'est notamment aussi accompagné de l'implantation de logements, généralement individuels, pensés par des promoteurs qui répondaient à une demande et qui leur proposaient un modèle de maison avec jardin loin des inconvénients du centre ville mais à proximité des commerces et activités grâce à la connexion au réseau routier. Ces opérations qui se sont fait au coup par coup et au gré des opportunités n'ont pas été pensées dans une logique de projet urbain avec une vision sur le long terme. Il en résulte alors une urbanisation qui répond à des considérations pratiques et économiques plutôt qu'à des considérations urbaines de la fabrique de la ville et qui aujourd'hui nous conduit à dresser un constat alarmant sur ces espaces.

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

Figure n° 48: exemple d'un lotissement de maison individuelle



Source : Quimperlé, Bretagne. Photographie de Jean-Pierre Ferrand. Entrée de ville, un Territoire sous tension Nicolas Novarina

Synthèse :

Les entrées de ville accueillent donc une plus grande diversité d'activités humaines qu'il n'y paraît au premier abord et présentent un paysage urbain d'une grande complexité à cause de la juxtaposition d'ensembles construits répondant chacun à leur propre logique de fonctionnement.

Les entrées des villes contemporaines sont le fruit d'un processus qui a commencé à partir du franchissement des limites de la ville circonscrite (les faubourgs) et s'est suivis en accueillent une diversité d'activités humaines qui ne trouvent plus leur place dans la ville et cela par :

- la délocalisation des activités économiques (hier de production, aujourd'hui de logistique) qui ne trouvent plus leur place en ville,
- l'accueil de nouvelles formes de commerces et de services (l'on peut citer à ce propos la réparation automobile et les garages)
- l'implantation de lotissement de maisons individuelles pour des ménages à revenus moyens qui ne trouvent plus à se loger dans les villes-centre à cause du prix élevés de l'immobilier

III. Diagnostic de la situation actuelle des entrées de ville actuelle :

Les entrées de ville constituent depuis cinquante ans une véritable contrainte urbanistique et architecturale, partout dans les villes du monde on retrouve les mêmes bâtiments, les mêmes parkings, les mêmes enseignes, les mêmes formes, partout l'architecture est devenue enseigne ou on a posé dans l'espace une série d'objets de mauvaises qualités.

L'évolution d'entrées de ville suit l'évolution de la ville qui passé d'une ville entourée et délimitée par des murs a une ville éclatée sans limites actuellement, dont les entrées de ville participent a cet éclatement donc les entrées de ville en passé Des quartiers structures ceints de murs du XVIIIème siècle, frontières symboliques, aux lieux actuels d'extensions industrielles, commerciales et d'habitat, la ville a vu sa forme évoluer entre le XIXème et Le XXème siècle ⁵⁵.

Une évolution spontanée basé sur la superposition et la juxtaposition qui a comme conséquence qu'aujourd'hui ces espaces n'ont pas retrouvé une qualité paysagère et architecturale, ni une cohérence de fonctionnement, ni un espace de vie préconisés par les lois successives concernant ses problématiques : la plupart de ces espaces sont toujours déconnecté du centre-ville et des quartiers proches et offre une vision d'éléments disparates sans qualité ni lien entre eux, une situation critique qu'on va exposé :

1. Standardisation architecturale :

Nous savons que le développement de l'urbanisation se fait aujourd'hui en majeure partie sur les communes périurbaines car elles disposent d'une offre foncière et immobilière économiquement plus intéressante. Un tiers des logements neufs, construit ces dernières années, se trouve dans de petites communes de quelques milliers d'habitants et parmi ces logements, la plupart sont des maisons individuelles. Un grand nombre de ces nouvelles constructions de logements individuels ont été faites au mieux dans le cadre de lotissements sans qu'aucune procédure d'aménagement ne vise à les insérer dans le tissu existant et dans le paysage.

55 . CETE Normandie-Centre – DADT Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle - 2012

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

Ce mode de croissance non cohérent et dispersé impacte et désordonne lourdement le paysage. Ce phénomène de construction étalé non maîtrisé a donné jour à des villages résidentiels où la mixité fonctionnelle est absente et où l'espace public se résume aux voiries. Cependant la construction de logements individuels en diffus reste majoritaire mais n'est pas le plus problématique en terme architectural. En effet, les communes souhaitant conserver leur population et attirer de nouveaux arrivants ont trouvé dans la procédure de lotissement une solution simple à mettre en place, mais qui a des effets négatifs sur les paysages. Le problème ne vient pas de la procédure de lotissement mais des formes architecturales répétées et standardisées qui en découlent. Ce mode de développement uniforme de constructions individuelles bâties au milieu d'une grande parcelle, se fait en incompatibilité avec les exigences actuelles de réduction de la consommation foncière, ainsi le paysage se banalise avec des lotissements aux constructions standardisées, reproduites en grande quantité et à l'identique sur tout le territoire. De ce fait, l'identité de ces communes se perd car la diversité du territoire n'est pas prise en compte et que le patrimoine local est lui aussi oublié ou mal identifié, or la prise en compte de ces données territoriales sont le terreau d'une architecture cohérente et locale.

Cette réponse unique d'un habitat reproduit à l'identique ne peut satisfaire l'évolution des besoins des individus ni la diversité de leurs attentes durant le parcours d'une vie où les modifications sociétales et économiques sont importantes (la construction en plein milieu de la parcelle interdit toute possibilité d'extension, diversification des trajectoires familiales et individuelles, baisse de revenus des ménages...). Cette urbanisation généralisée a donc des incidences, depuis les premières couronnes des agglomérations jusqu'aux communes rurales, sur l'impact environnemental et paysager et sur la pauvreté architecturale, banalisant et uniformisant les entrées de ces communes.⁵⁶

Figure n° 49: Exemple de lotissement en entrées de ville



Source : France périphérique : l'insupportable uniformisation des paysages
www.lefigaro.fr/vox/societe

56 .CETE Normandie-Centre – DADT Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle - 2012

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

Et En ce qui concerne les constructions à usage industriel ou commercial, là encore triomphe la banalisation. La logique de minimisation des coûts, nécessaire à l'équilibre des entreprises, conduits à rechercher des bâtiments préfabriqués qui au mieux répondent à des exigences de fonctionnement de l'activité industrielle et commerciale. On parle à ce propos de « boîtes » pour caractériser les bâtiments commerciaux présents dans les entrées de ville.

La volonté exclusive d'attirer une clientèle motorisée implique la réalisation de parkings devant le bâtiment d'activités. Ces deux exigences, associées à une signalétique omniprésente (pour intensifier les effets de visibilité) conduisent à une médiocre qualité architecturale

Figure n° 50: exemple de répétition de boites commerciales et industrielles en entrées de ville



Source : <http://immobilier.lefigaro.fr/article/les-architectes-pensent-avoir-la-solution-pour-eviter-une-france-moche>

2. Des espaces monofonctionnels :

Il serait cependant injuste de réduire les entrées de ville à un phénomène économique, car elles sont aussi la conséquence des politiques d'aménagement du territoire et de l'évolution de nos modes de vie de ces dernières années et l'on doit prendre conscience que ce sont aussi nos mouvements qui font et ont fait la ville. Leur développement reste concomitant à la croissance des villes et des populations urbaines, à celui du réseau routier et à celui de l'équipement automobile des ménages, bref, à l'extension de notre aire de vie et de notre mobilité quotidienne.

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

Mais le développement de ces zones en entrées de ville s'est fait de manière fonctionnaliste en spécialisant ces lieux davantage qu'en mixant les différentes fonctions qui composent la ville-même. De fait, on constate que la fonction économique prédomine souvent ces espaces périurbains et que la diversification des fonctions (habitat/activités/commerces/emploi) semble avoir été oubliée par les acteurs. Ainsi, le fait de disposer sur un seul lieu de l'ensemble des fonctions nécessaires à la vie en ville, qu'elles soient résidentielles, économiques, politiques, administratives, culturelles, de mobilité, de loisirs..., n'est pas la priorité des différents acteurs. L'économie résidentielle (éducation, santé, culture, loisirs, tourisme, logement, et activités de services associées) est aussi un apport pour le développement territorial, notamment par la création et le maintien de l'emploi, et l'un des enjeux des prochaines années pour les territoires sera bien l'articulation entre l'économie résidentielle et l'économie de production.

La question de la mixité fonctionnelle s'applique donc sur ces espaces et la définition de critères d'évaluation de cette notion, qui pourraient la rendre plus opérationnelle, permettrait aux collectivités territoriales de se fixer des objectifs précis à atteindre que ce soit en matière d'extension urbaine, de réhabilitation de friches, de construction d'ensembles, ceci à différentes échelles (quartier, îlot, agglomération...). 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 pôle d'emploi ou un lieu résidentiel.

Il est donc important de savoir comment se structure le territoire dans ses différentes composantes spatiales et de comprendre également son évolution au cours de son urbanisation, les espaces qui s'urbanisent le plus connaissant de profondes mutations socio-économiques. Par exemple, l'arrivée de nouvelles populations génère des besoins en équipements et services que la collectivité doit satisfaire et, pour répondre aux besoins de la population, il est indispensable de pratiquer une utilisation rationnelle de l'espace pour optimiser l'accès aux services et aux équipements.

3. Une banalisation du paysage :

L'idée que la vision de la ville que l'on avait au milieu du XIX^{ème} siècle, définie comme un univers minéral en opposition à un univers végétal – la campagne – est, aujourd'hui, complètement désuète. L'aménagement du territoire ayant évolué par l'urbanisation grandissante des territoires ruraux, l'entrée de ville peut être désormais considérée comme un espace entre deux entités que sont « la ville » et le « hors ville », la transition entre deux mondes, deux occupations du territoire : ville/campagne ; ville dense/ville lâche ; ville habitée/zone industrielle.⁵⁷

57 .Le sénateur Gérard Larcher, lors du colloque sur l'avenir des espaces périurbains du 10 février 1999,

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

L'entrée de ville est alors devenue une frontière lâche, en mouvement et banalisée où le paysage n'est pas ou très peu pris en compte, bien que ce soit un élément caractérisant fortement l'espace, en allant du grand paysage à la séquence, et qui structure le territoire. La première image que l'on a à l'approche d'une ville est le paysage, les entités paysagères qui caractérisent un lieu et renseignent sur son histoire (les vignes indiqueront un passé viticoles, un terroir indiquera un passé d'exploitation minière...ou tout autre signe identitaire propre à une ville comme le relief, une vue panoramique, un massif boisé...). De nos jours, les entrées de villes se ressemblent pour beaucoup, les logiques d'aménagements de ces espaces n'ont pas su conserver ou mettre en valeur les particularités géographiques de chaque territoire. Même au contraire, ces espaces ont été voulus aseptisés pour plaire au plus grand nombre mais également, par un effet de mimétisme, signalé aux clients qu'ils sont bien dans un environnement où leurs attentes consuméristes seront satisfaites ou aux futurs habitants que leur idéal du logement individuel est bien le même que celui qui les avait faits tant rêver. Ce qui avait été alors perçu comme des éléments contraignants à l'aménagement (topographie, cours d'eau, bois...) sont de réelles opportunités pour la préservation ou la mise en place de continuités écologique, d'espace ouvert permettant des échappées visuelles, de continuité de chemins piétons et donc de l'affirmation du paysage qui forme un équilibre entre l'urbain et le rural.

4. Pollution visuelle par une publicité envahissante :

L'entrée de ville est par définition la première image, positive ou négative, que l'on perçoit de la commune que l'on s'apprête à traverser. De plus, nous avons vu précédemment que l'entrée de ville est aussi le lieu de prédilection des enseignes de la grande distribution venues s'implanter ici pour profiter de la visibilité offerte depuis les voies de circulation et des règles d'urbanisme peu contraignantes sur ces espaces, devenus franchisés par la multiplication des installations d'affichages publicitaires et des enseignes des magasins. Le vingtième siècle a vu l'importance grandissante des images qui en sont venues à devenir une des caractéristiques de notre époque, il n'est alors pas étonnant que l'affichage publicitaire, qu'il soit papier ou numérique, soit devenu un des médias le plus répandu et le plus présent dans notre société. Or, avec la colonisation des franges de la ville par les fonctions liées au commerce de détail et poussés par l'opportunité des milliers d'automobiles circulant sur les axes traversant ces pôles, les acteurs de la grande distribution ont souhaité ne pas se contenter du seul effet de vitrine mais d'ajouter à cela des dispositifs installés le long des voies dans le but de capter un plus grand nombre de clients par l'affichage des promotions. Cette surabondance d'affichage liée à la multiplicité des dispositifs (enseignes, panneaux au sol ou au mur, panneaux) renvoie une image de la ville incompatible avec les considérations de préservation du paysage d'aujourd'hui. La multiplication de l'affichage publicitaire en bordure de voirie pose autant un problème de protection du paysage que de sécurité. En effet,

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

la surabondance d'affichage, permise par le laxisme sur le respect des règles sur le sujet, le long du front bâti discontinu viens s'ajouter à celui de la signalisation routière, l'œil de l'automobiliste a alors du mal à dissocier les panneaux d'ordre commerciaux de ceux d'ordre sécuritaires, ce qui a pour effet de rendre les automobilistes moins alertes aux éventuels dangers.

Figure n° 51: pollution visuelle en entrée de ville (affichages publicitaires)



Source : www.20minutes.fr - entrée de ville Saint Denis

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

Figure n° 51: un paysage avant et après l'invasion de l'affichage publicitaire



Vue de la cathédrale de Montauban (82) dans les années 1970



Vue de la cathédrale de Montauban après l'arrivée massive de l'affichage publicitaire

Source : CETE Normandie-Centre - DADT
Définition et méthode d'analyse des entrées de ville
dans un contexte post-grenelle - 2012

5. Des espaces pensés pour l'automobile :

Le redéploiement des activités dans les espaces péricentraux de la ville a fait apparaître des pôles périphériques et monofonctionnels accueillant respectivement de l'habitat, des loisirs, des services et le plus souvent du commerce.

Cette réorganisation des activités sur le territoire est facteur d'un bouleversement dans nos manières de se déplacer, l'usage de la voiture devient indispensable pour se rendre sur les différents sites commerciaux en frange mais également pour se déplacer d'un « magasin » à l'autre sur un site.

L'usage de la voiture étant grandement facilité par les facilités d'accès et les généreuses nappes de parkings mises à disposition des clients, l'attractivité des commerces en périphérie n'a cessé de croître au détriment des commerces centraux, qui peu à peu perdent des clients jusqu'à la fermeture d'un certain nombre d'entre eux, laissant vacant des rez-de-chaussée en centre ville. Cette modification de nos comportements d'achat a eu aussi l'effet pervers de nous rendre de plus en plus dépendant de la voiture dans notre pratique de la ville.

Figure n° 52: Facilité de stationnement



Figure n°53 : Concentration en périphérie de la ville



Source : CETE Normandie-Centre - DADT

Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle
- 2012

Les zones commerciales situées en périphérie des villes ont été conçues dans une vision de la ville polycentrique, elles s'adressent donc aux habitants de la ville-centre, mais aussi aux habitants des autres communes, incluses dans la zone de chalandise. Implantées le long des infrastructures routières, elles incitent fortement les résidents de ces communes périphériques à s'y rendre en voiture du fait de la pauvreté des offres de transports en communs bien plus présents en centre-ville que dans les territoires périurbains. Les transports en communs ont été, aux aussi, oubliés lors de l'aménagement des zones commerciales périphériques puisque de toute manière le traitement des voiries a été pensé uniquement en termes d'accessibilité automobile. Au regard des priorités dans le choix de l'implantation du commerce en frange,

Chapitre 2 : évolution historique des entrées de ville

les acteurs de l'aménagement ont donc calibré les voiries afin de permettre une accessibilité la plus aisée et fluide possible. De larges bandes roulantes, interdisant le partage de la voirie avec les autres utilisateurs, ont définitivement exclu de ces pôles les autres moyens de transport notamment les modes actifs.

Qu'il s'agisse des zones industrielles ou des zones commerciales, rares sont celles dans lesquelles les circulations piétons ou cycles ont été intégrées. Les voies de desserte, comme les voies internes à ces parcs d'activités ont été pensées uniquement pour l'automobile et les camions de livraison. Elles sont par conséquent dépourvues d'aménagements tels que les trottoirs ou les pistes cyclables. Par ailleurs, devant les bâtiments commerciaux, de vastes parkings sont installés sans que les circulations piétonnes soient matérialisées. Ces espaces sont enfin dépourvus de parkings sécurisés pour les deux roues. Cette mono-fonctionnalité de l'espace explique la prédominance de l'usage de la voiture qui se fait donc au détriment des mobilités dites actives⁵⁸.

Conclusion :

Nous avons vu que l'entrée de ville a eu depuis toujours un emplacement stratégique, qui a travers le temps a passé d'une logique de défense militaire et de protection grâce aux murailles d'enceintes, à un espace où se développent les activités économiques que la ville ne souhaite pas ou ne peut pas accueillir. La notion de porte a donc lentement disparu au profit d'un espace devenu de plus en plus lâche dû aux modifications du parcellaire et du réseau viaire et aussi aux activités qui se sont implantées aux seins de ses espaces. Nous avons vu que au fil du temps ces espaces se standardisent et se spécialisent on se consolidant uniquement autour de la desserte automobile.

Au cours de leur histoire les territoires d'entrée de ville étaient concernés par des processus d'urbanisation beaucoup plus diversifiés qu'il n'y paraît au premier abord, du faubourg traditionnel, structuré le plus souvent de part et d'autre d'une rue, se superposent progressivement des formes urbaines qui apparaissent comme des ensembles au fonctionnement autonome, il s'agit de La zone industrielle, la zone commerciale et le lotissement de maisons individuelles.

La séparation des différents fragments que sont le faubourg, le lotissement, la zone industrielle et l'ensemble commercial rend impossible la continuité de l'espace public et explique l'accroissement des distances entre lieu de résidence, lieu de travail, commerces et services, ce qui rend difficile les déplacements piétons ou cycles. L'effet de fragmentation est renforcé par la diversité architecturale et le foisonnement des panneaux publicitaires et tout ceci contribue à une banalisation du paysage.

58. CETE Normandie-Centre - DADT

Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle – 2012. OP, Ct

CHAPITRE 03 :

Evolution et analyse des Entrées de ville de Bejaia.

I. la ville de Bejaia et ses entrées :

Introduction :

A travers l'ensemble de recherche théorique élaboré dans les deux chapitres précédents, nous allons réaliser une analyse de notre cas d'étude sur les entrées de la ville de Bejaia.

Dans les temps les plus reculés le site de Bejaia était lieu de passage de plusieurs civilisations, la ville de Bejaia a évolué dans le temps par juxtaposition et superposition des différentes trace appartenant aux différentes civilisations de la méditerranée. Les phéniciens, les romains, les vandales, les dynasties Hammadides, almohades et Hafside, les espagnoles, les turcs puis les français, qui ont marqué non seulement l'espace urbain de la ville de Bejaia, mais aussi ses entrées avec la création des entrées (portes) et démolition des autres qui existait déjà avec l'extension qui a connu la ville à l'époque française.

En premier lieu nous allons présenter la ville de Bejaia et son centre ancien en mettant l'accent sur la morphologie particulière de son site (un site accidenté plongeant dans la mer et surplombé par le mont Gouraya). Puis nous allons passer à l'étude de l'évolution de ses entrées à travers l'histoire jusqu'à son état actuel. Et en deuxième lieu l'analyse diagnostique de ses entrées actuelles.

1. présentation de la ville de Bejaia :

La situation géographique de Bejaia est l'une des plus stratégiques que compte le nord algérien, elle est aussi une ville côtière sur le front Sud du bassin méditerranéen. Elle est implantée au nord de l'embouchure de la Soummam sur le versant sud de la montagne de Gouraya ⁵⁹son site est composé de deux parties de nature différente. Une partie très accidentée sur laquelle s'est développé le noyau historique de la ville, elle est formée de deux contreforts séparés par un ravin appelé «ighzerabzaz», elle se présente sous forme d'un amphithéâtre dont la scène est le golfe de Bougie.

À l'Ouest se développe ce que les Français appelaient « la plaine » qui avait contenu l'extension de la ville depuis la deuxième moitié du XIXe siècle. Elle est limitée au Nord par les piedmonts de Gouraya, au Sud par la mer et à l'Ouest par la rivière « assif de la Soummam », l'une des grandes voies de pénétration à travers le Tell. Elle était aussi traversée en son milieu, par une autre rivière beaucoup moins importante que la première « assif Ameziane »⁶⁰.

Il constitue le point de convergence de trois routes nationale qui sont :

59. Amsafer, guide touristique de Bejaia, 2006

60. Pour la sauvegarde et la mise en valeur de la médina de Bejaia, rapport rédigé par Eva CAILLART, Pierre CUISENIER et Kamel BAZIZI

Chapitre 3 : Evolution et analyse des entrées de ville de Bejaïa

- La RN 09 : longeant le long du littoral en passant par Tichy vers Sétif
- La RN 26 : longeant la Vallée de la Soummam en passant par Akbou vers Alger à 240 km
- La RN 12 : vers Tizi-Ouzou en passant par El Kseur à 133 km.



Figure 54: carte géographique de la ville de Bejaïa
Source : www.kabyle.com



Figure 56 : vue aérienne de Bejaïa
Source : Amsafer, guide touristique de Bejaïa.2006

2. Evolution des entrées de ville de Bejaïa :

2.1. Les portes historiques de la ville :

La ville de Bejaïa dispose de sept portes répertoriées dans les manuels historiques, percées sur les enceintes de différentes époques (romaine, Hammadite, espagnole, turque et française), mais seules deux résistent encore et témoignent pour l'éternel des grandes dynasties qui les ont conçues, la porte sarrasine, et Bab El Fouka.

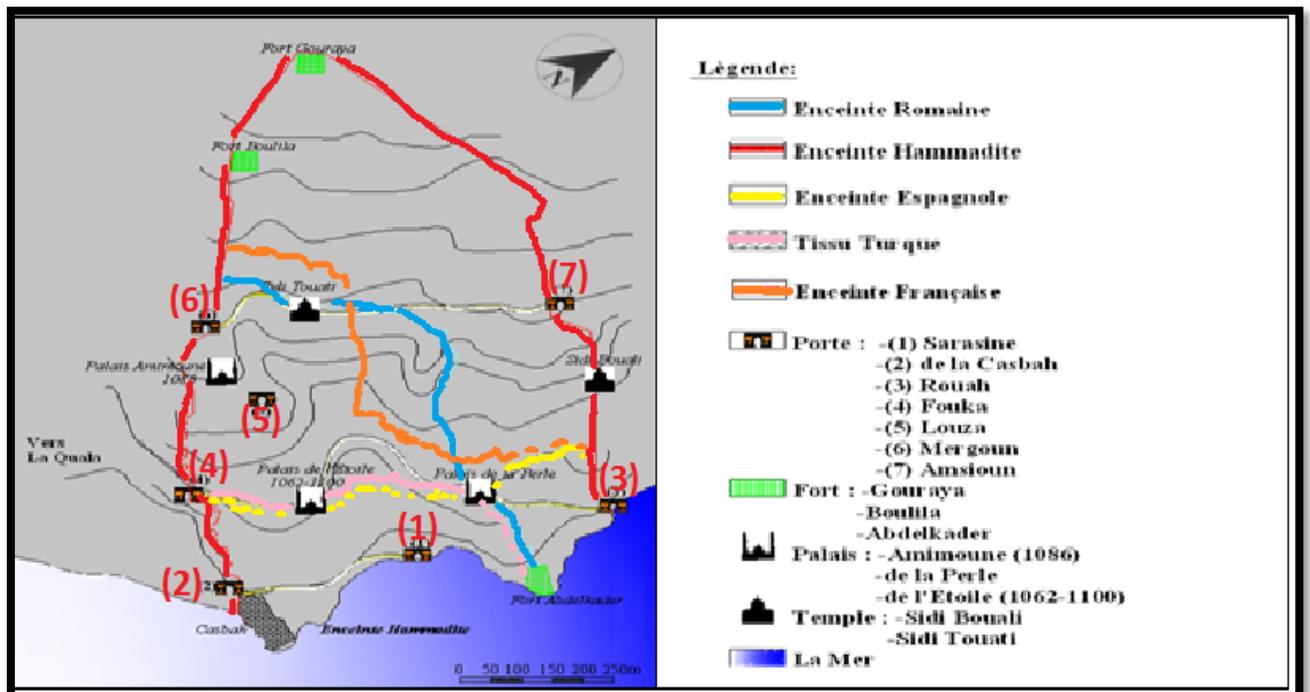


Figure 56: carte de Bejaïa.
Source : Bureau d'urbanisme + travail personnel

2.1.1. Bâb El-Bahr :

Bâb El-Bahr à l'époque hammadite, et porte sarrasine à l'époque française qui vient du mot sarrasin, que les français donnaient aux habitants de Bougie qui veut dire arabe⁶¹

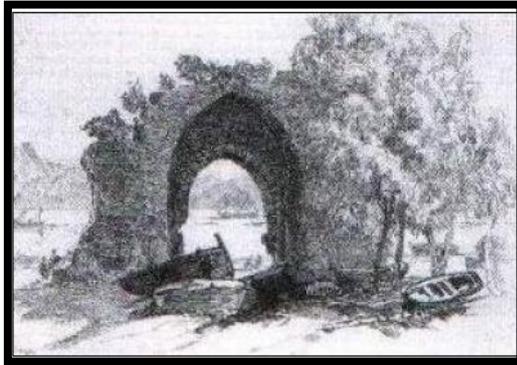


Figure 57 : porte sarrasine 1893
Source : www.Bgayet.net

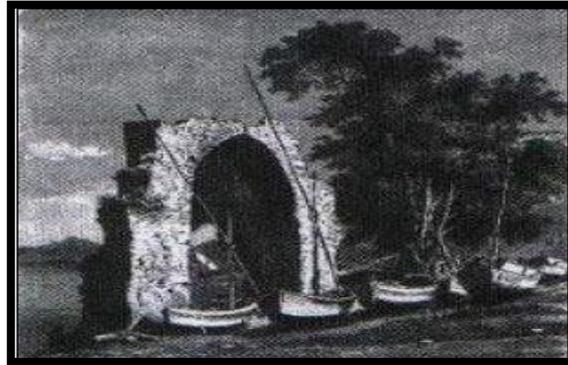


Figure 58 : porte sarrasine 1899
Source :www.Bgayet.net

Ancienne porte du port, située au milieu du front de mer, et monuments classé en 1990, construite sous le règne Hammadite par le sultan En-Nacer vers 1070, La porte sarrasine était l'endroit de transition de toutes les marchandises venant par la mer, C'est à partir de la porte qu'elles étaient acheminées vers les magasins de la ville , et l'endroit où les pêcheurs se regroupent pour parler de la pêche et de la mer,

Prise de Bejaïa par les français, la gravure d'Horace Vernet nous montre le débarquement de l'armée française sous la porte sarrasine⁶².



Figure59:Prise de Bejaia par l'armée français
Source : www.Bgayet.net

C'est une porte non flanquée, établie dans l'épaisseur de la courtine. Les deux murs flanquant qui forment deux avancées en grande partie ruinée, jouaient sans doute un rôle de contreforts destinés à assurer plus la solidité de la porte (Figure 06), ils sont composés de couche alternative de briques et de moellons.

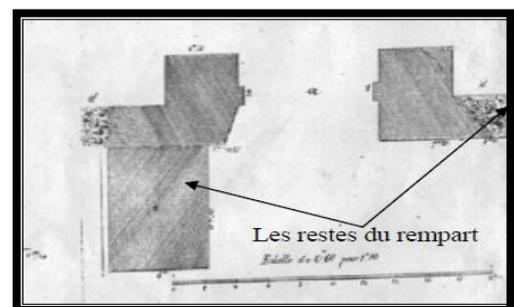


Figure 60 : plan de porte sarrasine
Source : www.Bgayet.net

61.Rachid bouriouba, l'architecture militaire de l'Algérie médiévale, p :80.

62.Circonscription archéologique de Bejaia, BEJAIA, ville d'histoire et de savoir, juin 2002.

La porte est composée de deux arcs brisés, le premier qui fait face à la mer est entièrement composé de briques plates, pleines, disposées en lits horizontaux jusqu'à une hauteur de 1,50m environ, puis en arc rayonnant pour former la voute, repose sur des pieds droits en retrait sur la retombée de l'arc, une pierre taillée, probablement remploi de vestiges antiques, forme un encorbellement et relié ainsi les lits de briques a la maçonnerie de moellons, l'arc est surmonté d'un mur épais éparpillé de lits de briques ou de pierres plates, forme un décrochement sur la façade de la porte et supporte une lourde maçonnerie que devrait surmonter le chemin de ronde⁶³, la deuxième arc est parallèle au premier composé de briques plates convenablement alignées, forme un décrochement sur la façade de la porte et supporte une lourde maçonnerie que devait surmonter le chemin de ronde, ce second arc en voute retombe sur le mur d'enceinte.

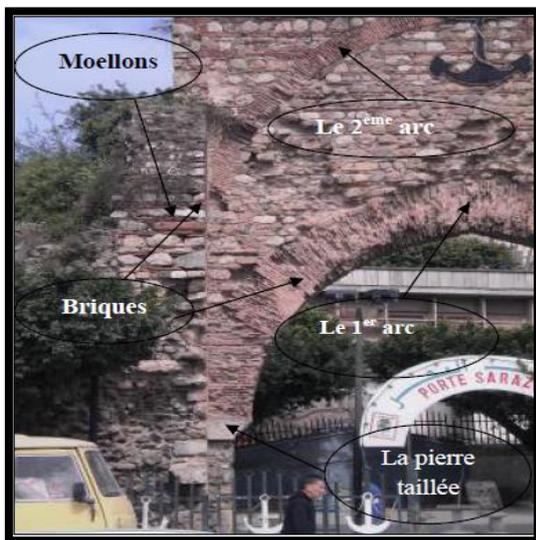


Figure 61: vue sur la porte sarrasine
Source : www.Bgayet.net



Figure 62: Vue sur le 2ème arc de la porte sarrasine
Source : www.Bgayet.net

2.1.2. La porte des étendards : Bab El Fouka :

Bab El-Bounoud à l'époque hammadite, la porte des étendards à l'époque coloniale et Bab El Fouka actuellement.

La porte est percée dans le rempart ouest de la ville, elle était l'issue principale de la citée, surmontée d'un prétoire royal ou le sultan hammadite s'asseyait sur son trône pour jouir du spectacle de caravanes chargées de richesses qui entraient dans sa ville, elle se trouve à

63. Rachid bourioub, l'architecture militaire de l'Algérie médiévale, p :83

Chapitre 3 : Evolution et analyse des entrées de ville de Bejaïa

l'entrée ouest de l'ancienne ville, à côté du bois sacré, construite en l'an 1070 par le sultan Hammadide en même temps que les cinq autres portes qui perçaient le mur de l'enceinte⁶⁴.

C'est une porte monumentale de deux issues (l'une est percée par les français), composées d'un arc en plein cintre, surmontée d'un chemin de ronde, garnie de grandes lames, et se trouvait encadrée par deux bastions, elle est flanquée de deux tourelles pentagonales, formant une saillie et qui renforcent la défense de la porte, elles sont composées de couches alternatives de moellons et de pierres, ces tours sont surmontées de meurtrières en briques plates, dépassant le mur de 2m.

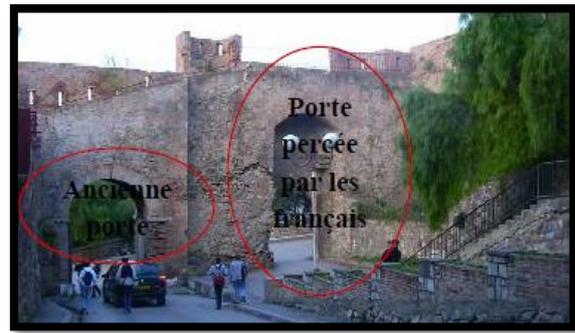


Figure n°63: Vue sur la porte Fouka (coté ext de la ville) Figure n°64: la porte Fouka (coté intérieur de la ville)
Source : bougiefrançaise.skyrock.com

La porte ancienne est composée d'un arc en plein cintre qui repose sur des pieds droits, construite entièrement en briques plates, surmontée d'un mur épais appareillé de lits de moellons alignés, alternant de pierres plates, cette maçonnerie est surmontée d'un chemin de ronde.



Figure n°65 : vue sur les deux issues de la porte Fouka
Source : bougiefrançaise.skyrock.com

A l'époque française cet ouvrage a été fortement transformé. Il y a eu percement d'une nouvelle porte à proximité de l'ancienne et la construction d'une tour carrée pour remplacer la tour pentagonale qui a disparu. La deuxième porte est construite en pierres taillées, amas de l'ancien matériau de l'époque romaine.

64. Ibid., p :85

2.1.3. Porte de Gouraya :

La porte de Gouraya est percée dans le rempart nord-ouest de la ville, elle était l'issue principale de la ville vers le mont Gouraya, construite entre 1871 et 1892 après l'élargissement du périmètre de l'enceinte, à l'époque coloniale. Elle est percée dans l'épaisseur du mur d'enceinte, et composée de deux piliers, cornée à la fin par assemblage de briques rouges.



Figure n°66 : la porte de Gouraya
Source : www.mapio.net

2.1.4. La Porte de la Casbah :

Porte de la casbah à l'époque turque et la porte de la citadelle à l'époque coloniale, construite à l'extrémité d'une belle anse sur les assises du vieux port romain.

La porte de la casbah est une porte non flanquée percée dans l'épaisseur du rempart extérieur, composée de trois arcs en plein cintre, surmontée d'un chemin de ronde, et décorée par deux colonnes qui supportent un fronton.⁶⁵



Figure n°67: la porte de la casbah vue intérieur et extérieur
Source :www.apcbejaia.org

2.1.5. Porte Rouah(Bab El-Marsa) :

Elle se trouve dans la région de Bridja inférieure, elle s'ouvre sur le port et l'anse de Sidi Yahia, son emplacement est probablement entre Bab Amsioun et le fort Abd el Kader. Cette porte peut-être identifiée avec Bab Es-sadat, citée par Féraud⁶⁶, dont on peut retrouver l'emplacement en suivant le chemin qui va du fort Abd-el-Kader au port de Sidi Yahia.

65. Robert Hermann, plan de sauvegarde du centre historique de Bejaia, UNESCO, 1980, p : 4

66. Charles Féraud, revue africaine N 70 ? P : 252

2.1.6. Bab El-Mergoum :

(porte de la campagne) que mentionne Ibn Khaldoun et qu'on peut identifier avec Bab El-Barr, située à hauteur de la koubba de Sidi Mohamed Amokran.

2.1.7. Bab Amsiouen :

Elle est située à la périphérie, sur les hauteurs de la ville dans le rempart Est, aux premières pentes du mont Gouraya à moitié route de Sidi Yahia, au dessus de l'hôpital militaire⁶⁷. Elle était détruite par les frères Arroudj lors de l'intervention turque en 1515 contre les espagnoles.

2.2. Les entrées de la ville de la période coloniale :

2.2.1. Les entrées de la ville à la période de (1833-1871) :

Les entrées de la ville dans cette période étaient assurées par quatre portes : la porte sarrasine, la porte el fouka, la porte de vieillards, la porte de la casbah.



Figure n°68 : plan cadastral de Bejaïa en 1871
Source : service de consultation des plans cadastraux de Bejaïa

67.Naima Mahindade, essai de restitution de l'histoire urbaine de Bejaïa, thèse magister EPAU, 2002, p : 95.

2.2.2. Les entrées de la ville à la période de (1871-1891) :

L'étendue de l'enceinte agrandie était importante. Elle faisait, d'après le plan de Bejaïa en 1891, le double de l'enceinte réduite, Un agrandissement qui eut pour effet, l'apparition de nouveaux quartiers (faubourg), comme le quartier des « cinq fontaines », dont le projet de sa création remonte à 1855, mais retardé à cause du rejet de l'agrandissement de l'enceinte à cette époque⁶⁸.(figure15) dont l'apparition des deux parcours, boulevard de la mer et boulevard du colonel Amirouche dans les deux cotés du faubourg comme deux entrées de ville principale.

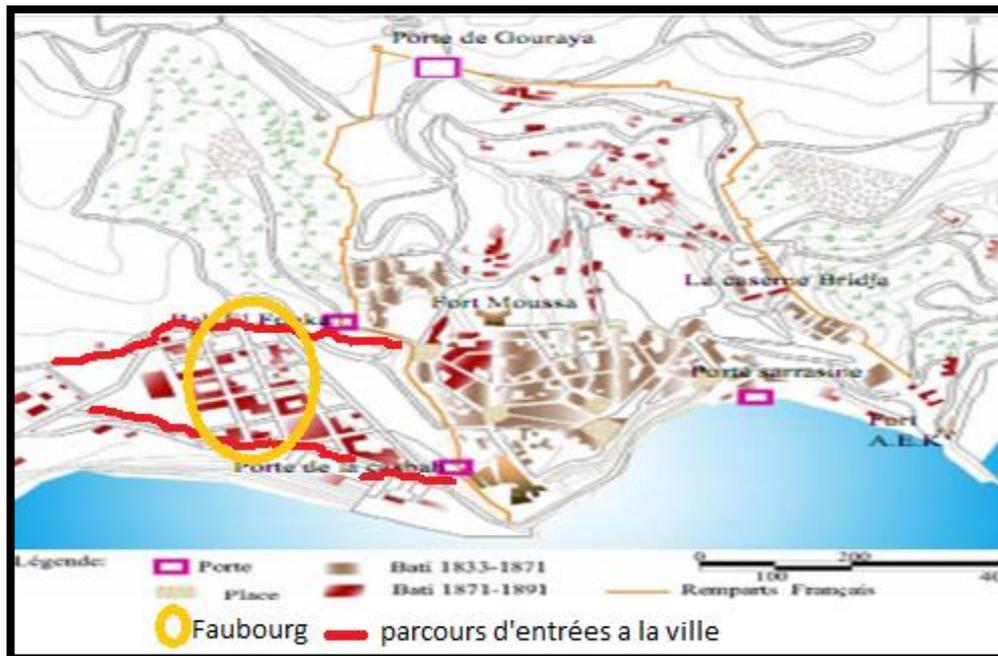


Figure n°69 :plan cadastrale de Bejaïa 1891

Source : service de consultation des plans cadastraux de Bejaïa

2.2.3. Les entrées de la ville à la période de (1891-1962) :

L'édification d'un deuxième quartier dans la plaine structuré par les deux axes porteurs de la croissance ; deux anciens chemins de l'exploitation agricole .Le tracé de ce nouveau quartier est en damier et est en continuité avec le précédent (se superpose avec le tracé agricole). L'articulation entre les deux quartiers est assurée par la place de square.

Densification des deux quartiers de la plaine ; ce qui va entraîner l'extension de la ville et le déplacement de l'entrées de ville suivant les parcours suivant :

- Route de l'arrière port qui relie la porte sarrasine et la RN n : 09.
- Boulevard de la Soummam qui relie la RN n :12.
- Rue de la liberté qui relie la RN n : 24.

68. Ibid.,p :84

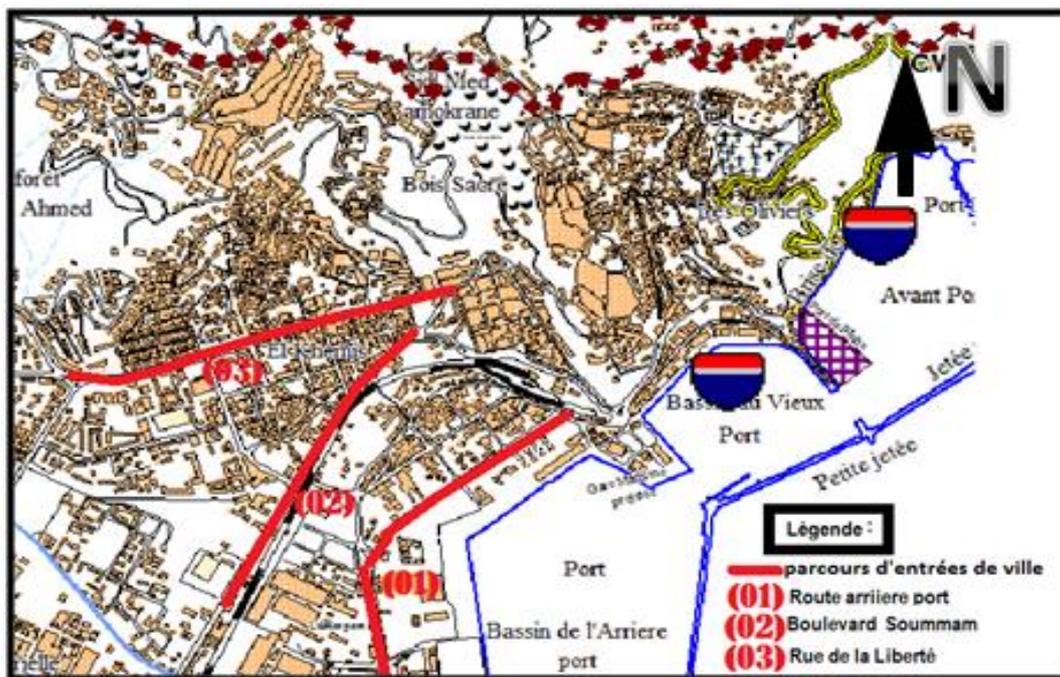


Figure n°70 : Les entrées de la ville de Bejaïa (1891-1962).Source Bureau d'urbanisme+ travail personnel

2.3. Les entrées de la ville de la période post coloniale :

Après la densification de la ville (1920- 1953), et la création de nouveau quartier des autochtones au bout de la rue de la liberté, et aussi dans le cadre de l'application du plan de Constantine qui adopte les principes de la charte d'Athènes (1953- 1962), et suite à l'éclatement de la ville : (1962- jusqu'à l'état actuel) qui montre une extension linéaire, le long de l'avenue de la liberté qui relie Bejaïa vers Tizi-Ouzou par la RN 24 par simple addition des structures les unes à côté des autres, une autre extension a été remarquée le long du boulevard de la Soummam qui était un ancien chemin de l'exploitation agricole, Cet axe relie Bejaïa à Sétif par la RN 09, et à Alger par la RN 12.

Donc l'apparition de ces trois entrées principale :

La route Nationale n° : (09).

La route nationale n° : (12).

La route nationale n° : (24).

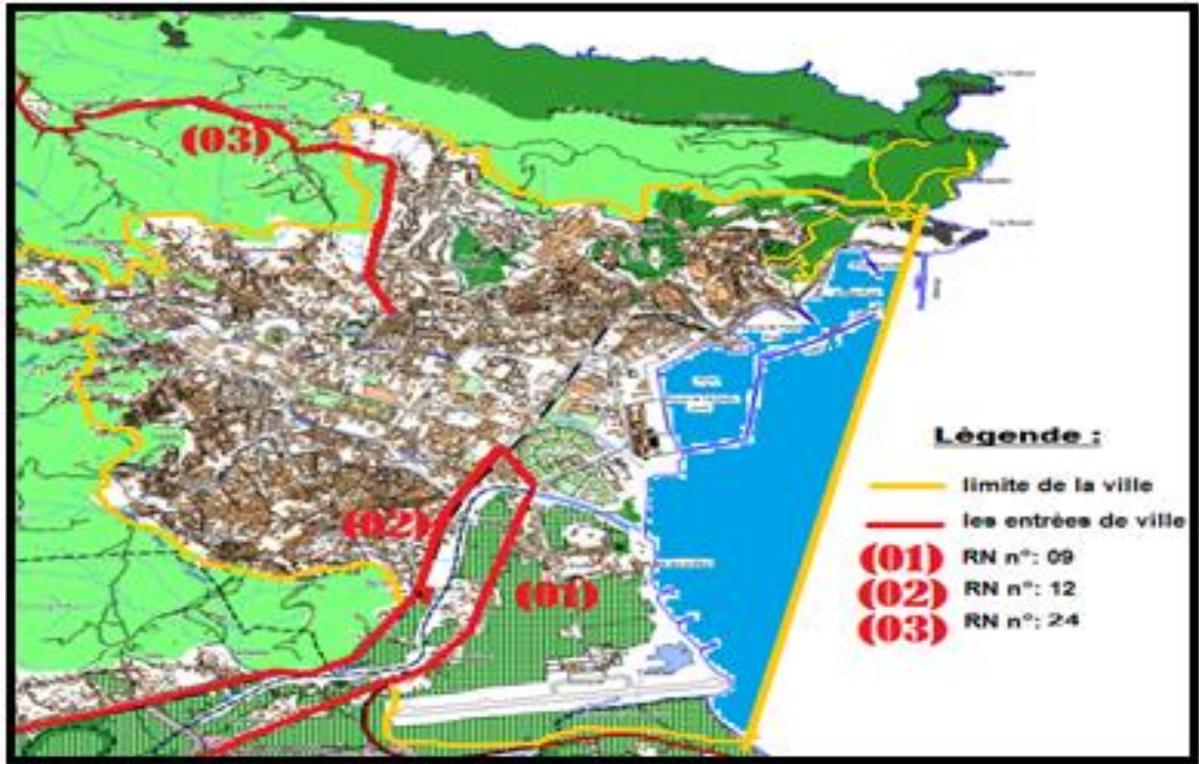


Figure n°71: carte de la ville de Bejaia

Source : PDAU de Bejaia

Synthèse :

A travers cette étude de l'évolution historique de la ville de bejaia, on a constaté que les entrées de ville de bejaia ont connu belle et bien des transformations par rapport a chaque période et que l'entrée été un reflet de la période et de ses circonstances, on a vu que chaque civilisation passé par la ville a laissé ses traces dans ces espaces, par l'élimination ou l'ajout de portes d'entrées, arrivant a la périodes coloniale française on assiste au franchissement des murailles et l'apparition du nouveau type d'entrée, qui est celui du parcours, et avec l'évolution de la ville a la période post coloniale les parcours ont suivit cette évolution jusqu'à le maintien des trois entrées principale devenues routes nationale actuellement.

II. Analyse des entrées actuelles de la ville de Bejaïa :

A travers l'étude d'évolution des entrées de la ville de Bejaïa élaborées précédemment, il nous reste à analyser la manière dont ses dernières se présentent et leurs perceptions par les habitants de la ville, et d'élaborer quelques constats sur leurs états actuels, en se basant sur un diagnostic urbain.

1. Identification des entrées actuelles de la ville de Bejaïa :

L'entrée actuelle de la ville de Bejaïa est assurée par trois routes nationales :

- La route nationale n° :09.
- La route nationale n°12.
- La route RN n° :24.

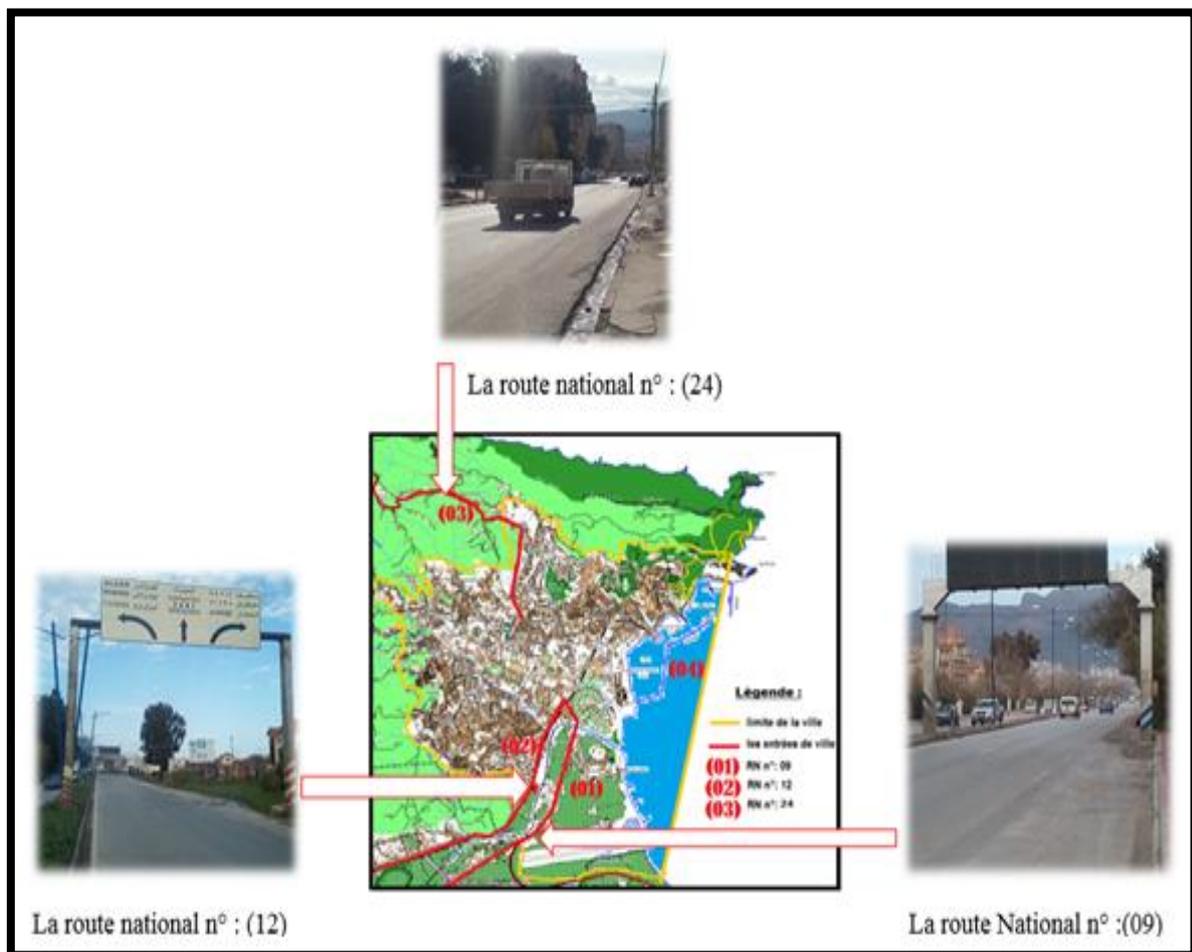


Figure72 : carte de Bejaïa et ses entrées
Source. Bureau d'urbanisme + travail personnel

1.1. Entrée de la ville par la RN 09 :

La RN 9 constitue la liaison principale de Bejaïa avec la région Est algérienne. C'est un axe à haute valeur économique dont la part des échanges est de l'ordre de 33 % pour les voyageurs et de presque la moitié pour les marchandises, notamment avec Sétif. Son point de départ se situe aussi à coté de la gare routière et traverse des communes très importantes telles que Tychy, Souk El-Thonine et Kherrata. Son importance économique et touristique devrait conduire à la modernisation au niveau de leurs entrées à la ville de Bejaïa.

1.1.1. Délimitation du périmètre d'étude :

Notre périmètre d'étude de l'entrée est de la ville de Bejaïa par la RN n° :09 commence de l'intersection des deux routes nationales : RN n° :09 et RN n° :75. Jusqu'au carrefour quatre chemins.

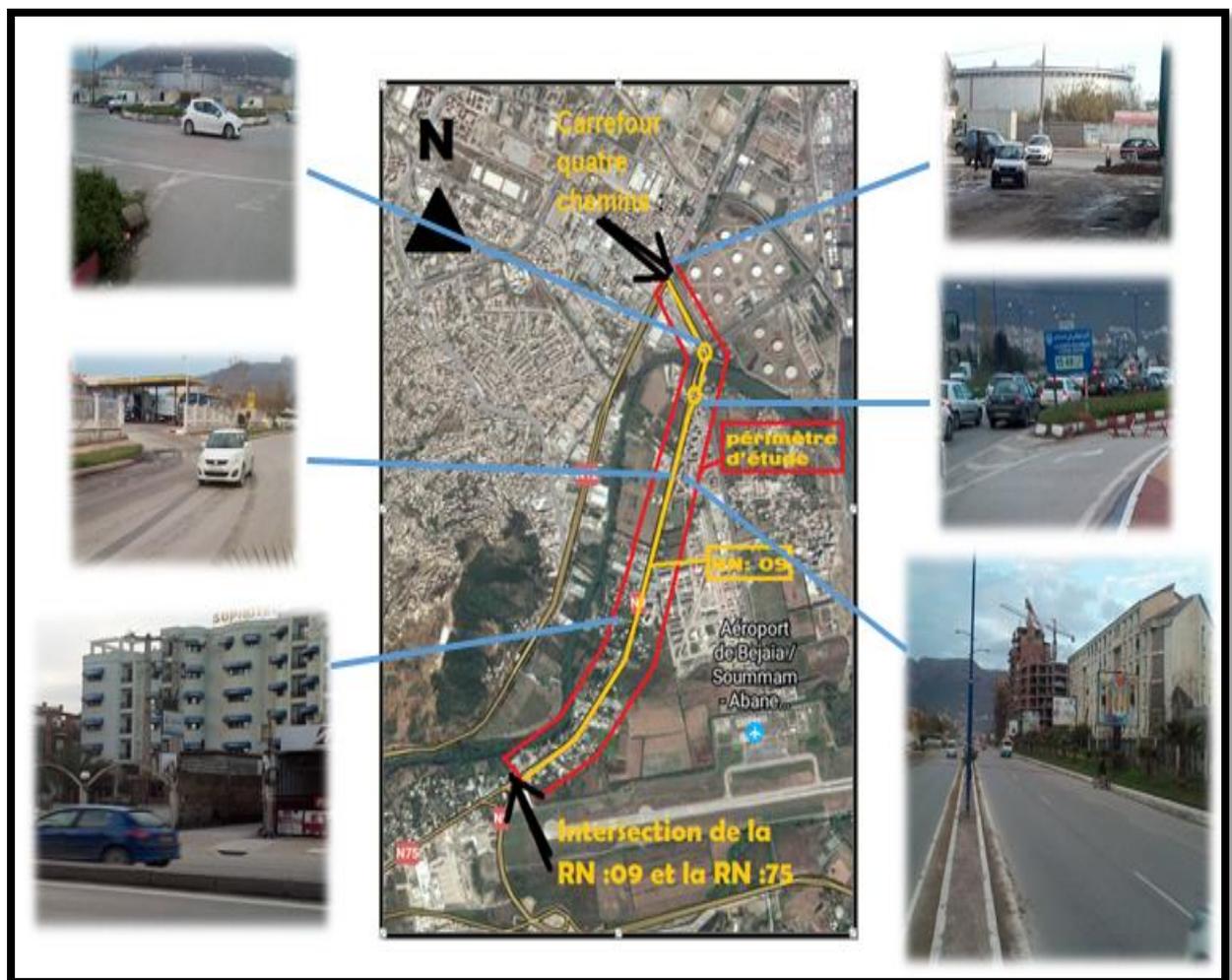
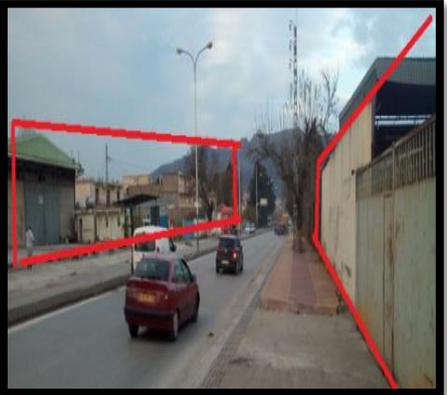


Figure 73 : carte de la RN 09,
source : Google earth.

1-1-2-Analyse de la première entrée (RN 09) :

| Les critères | Diagnostic | photo |
|---|---|--|
| <p>Lisibilité et de l'architecture</p> | <p>-l'entrée est perceptible premièrement par le panneau de la bienvenue, et ensuite par les deux giratoires du pont scala, et en fin le carrefour quatre chemin.</p> <p>-pas de traitement spécifiques tel que rétrécissement de voie, bâti continue...</p> <p>-Pas de traitement de l'aspect extérieur de certaines constructions (pas de choix de couleurs, des matériaux et des formes.</p> <p>-une mauvaise image d'un front bâti.</p> |  <p>Photo01 : vue sur le panneau de bienvenue</p>  <p>Photo02: vue sur l'aspect des construction (le front bâti).</p> |
| <p>Symbolique</p> | <p>-Pas de symbolique, et l'absence des éléments qui font de l'entrée de ville un lieu marquant dans l'histoire de Bejaia (les monuments).</p> <p>-ya seulement un panneau qui montre que la ville possède un parc national de Gouraya, placé dans le coté de la voies de sortis de ville (coté du pont scala).</p> |  <p>Photo03 : vue sur le panneau de parc national de Gouraya</p> |

Chapitre 3 : Evolution et analyse des entrées de ville de Bejaïa

| | | |
|--|---|---|
| <p>Publicité et information</p> | <ul style="list-style-type: none"> -La publicité est présente d'une manière réglementaire au bord de la route. - Pas de publicité anarchique. |  <p style="text-align: center;">Photo04 :vue sur les panneaux de publicité</p> |
| <p>Orientation et repères</p> | <ul style="list-style-type: none"> -présence de panneaux d'orientation vers la ville de Bejaia sur le long de ce parcours. -Le panneau de localité et de bienvenue est un signe d'entrée à la ville. - La lisibilité de cette entrée est marquée par les ralentisseurs et les panneaux de limitation de vitesse qui obligent les véhicules pour entrer dans le premier giratoire avec un barrage policier (avant le pont de scala et le 2ème giratoire (après le pont de scala) - Le carrefour des quatre chemins constitue le premier marqueur de l'entrée à la ville qui marque le passage de l'espace extérieure à l'espace intérieur de la ville qui est le Boulevard de la Soummam. -le mont de Gouraya constitue un repère naturel comme guide de l'entrée à la ville. |  <p style="text-align: center;">Photo05 : vue sur le panneau d'orientation</p>  <p style="text-align: center;">Photo06 : vue sur le panneau de bienvenue</p>  <p style="text-align: center;">Photo07 :vue sur le mont de Gouraya</p> |

| | | |
|---|--|---|
| | <p>- l'hôtel le sarrasin peut être considéré comme repère visible depuis le giratoire de scala.</p> |  <p>Photo08 :vue sur l'hotel sarrasin</p> |
| <p>Paysage et qualité de l'urbanisme</p> | <ul style="list-style-type: none"> -Absence de tout traitement de la voirie, qui désigne l'entrée de la ville. -Absence d'alignement d'arbres, et de ceinture verte au bord et au milieu de cette route. -absence d'éclairage pour les trottoirs, on les trouve juste sur la bande axiale de la route. - un grand encombrement sur cet axe dû à la présence du barrage policier et aussi au mauvais état de la voirie et l'absence des aires de stationnements qui dégrade ainsi la qualité de paysage. -la séquence de la voie à côté de la résidence universitaire Irayahen est bien traitée par la présence de ceinture verte avec un alignement d'arbres. - pas de continuité urbaine par la présence des vides entre le bâti, et l'incohérence du bâti sur cet axe. -présence de cheminement piétonnier. -Pas de voies pour les bus ni pour les vélos, -L'étroitesse des trottoirs. -Des chaussés et trottoirs abandonnés et ravinés par les pluies et les divers travaux de branchement de tuyauterie. |  <p>Photo09 : absence d'alignement d'arbre et la ceinture verte</p>  <p>Photo10 : présence d'alignement d'arbres et la ceinture verte</p>  <p>Photo11 :vue sur les deux façades urbaines</p> |

| | | |
|------------------------|---|---|
| | <p>-Absence des espaces de stationnement à proximité du carrefour des quatre chemins ce qui a engendré un grand embouteillage au niveau de cette entrée.</p> <p>-la présence de l'usine de Sonatrach sur l'axe dégrade l'image et la qualité de l'urbanisme.</p> |  <p>Photo12 : vue sur l'usine de Sonatrach</p> |
| <p>Sécurité</p> | <ul style="list-style-type: none"> -absence de traversé piétonne sur la route. -aucun traitement pour les arrêts de transport. - l'absence d'une hiérarchisation claire (priorité) en particulier pour les voiries. - pas de marquage au sol pour indiquer les parties de la chaussée réservées aux différents sens de la circulation, ainsi que les flèches de sélection. -absences et étroitesse des trottoirs dans différente séquence de la voie. -pas de piste cyclable. |  <p>Photo13 : vue sur le trottoir (étroit) :</p>  <p>Photo14 :vue sur le carrefours Quatre-chemins (sans signalisations)</p> |

1.2. Entrée de ville par la RN 12 :

La RN 12 qui démarre à l'emplacement de l'actuelle gare routière accapare environ 20 % des flux de voyageurs et 25 % du transport des marchandises vers Alger qui est classée deuxième en termes d'échanges commerciaux avec Bejaia après Sétif. A souligner qu'outre son rôle économique, cet axe routier jouit d'une vocation touristique car il traverse le forêt de

Chapitre 3 : Evolution et analyse des entrées de ville de Bejaïa

Yakourene, connue à l'échelle nationale. C'est l'axe par excellence qu'empruntent notamment les habitants d'Alger pour leurs vacances d'été mais aussi pour des sorties de week-end à Bejaia.

La présence du prison de Oued Ghir marque un point noir pour l'entrée de ville et dégradant aussi l'image de la ville de ainsi qu'il créent une façade urbaine une façades aveugle au niveau de cette axe tels que cette entrées au niveau de Birslam, la présence du puits antique ou les pèlerins faisaient leurs ablutions avant de partir pour la Mecque qui donnent à la ville de bougie une image et une identité d'un lieu sacré.

1.2.1. Délimitation du périmètre d'étude :

Notre périmètre d'étude de l'entrée est de la ville de Bejaia par la RN n° :12 commence de la limite d'Ibachirene et BirSlam. Jusqu'au carrefour quatre chemins.



Figure74: carte de la RN 12,
source : Google Earth.

1-2-2-analyse de la deuxième entrée (RN 12):

| Les critères | Diagnostic | photo |
|---|---|---|
| <p>Lisibilité et qualité de l'architecture</p> | <p>-l'entrée est perceptible premièrement par le panneau de la bienvenue, et à la fin le carrefour des quatre chemins.</p> <p>-pas de traitement spécifiques tel que rétrécissement de voie, bâti continue...</p> <p>-Pas de traitement de l'aspect extérieur de certaines constructions (pas de choix de couleurs, des matériaux et des formes.</p> <p>-une mauvaise image du front bâti.</p> <p>-Pas de liaison et de cohérence entre les constructions.</p> <p>-Présence de la façade aveugle de l'usine Candia.</p> |  <p>Photo 15: vue sur le panneau de la bienvenue.</p>  <p>Photo 16 :vue sur l'aspect des constructions.</p>  <p>Photo 17 : vue sur l'usine candia</p> |
| <p>symbolique</p> | <p>Pas de symbolique, et l'absence des éléments qui font de l'entrée de ville un lieu marquant dans l'histoire de Bejaia (les monuments).</p> <p>-ya seulement un panneau qui montre que la ville possède d'un parc national de Gouraya, placé dans le cote de la voies de sortis de ville (coté du pont scala).</p> |  <p>Photo 18 : vue sur le panneau symbolique</p> |

Chapitre 3 : Evolution et analyse des entrées de ville de Bejaïa

| | | |
|--|---|--|
| <p>Publicité et information</p> | <p>-La publicité est présente d'une manière anarchique au bord de la route.(pas d'alignement, de différentes taille et formes aussi ils sont en mauvaise états) gênant aussi le stationnement de voiture.</p> |  <p>Photo19: vue sur les panneaux publicitaire</p> |
| <p>Orientation et repère</p> | <p>-l'orientation est ils bien marquée dans cette entrée par la :</p> <ul style="list-style-type: none"> -présence de panneaux d'orientation vers la ville de Bejaia sur le long de ce parcours. - La lisibilité de cette entrée est marquée par les ralentisseurs et les panneaux de limitation de vitesse oblige les véhicules pour entrer dans le barrage policier - Le carrefour du quatre chemin constitue le premier marqueur de l'entrées a la ville qui marque le passage de l'espace extérieure à l'espace intérieur de la ville qui est le Boulevard de la Soummam. -le mont de Gouraya constitue un repère naturel comme guide de l'entrée à la ville. - l'hôtel le sarrasin peut être considéré comme repère de l'entrée à la ville. |  <p>Photo20: vue sur le panneau d'orientation</p>  <p>Photo21 :vue sur le barrage policier.</p>  <p>Photo22 :vue sur le repère (montagne Gouraya)</p>  <p>Photo23 :vue sur l'hôtel le sarrasin.</p> |

**paysage et
qualité de
l'urbanisme**

- La qualité du paysage dans cette entrée est désagréable, par l'anarchie de la publication et aussi la pollution sur les rives de l'axe, et par les déchets des passagers et aussi la présence de la voie ferrée à proximité qui a causé le non urbanisation sur ce coté, Avec aucun traitement de la voie ferrée, et aussi la présence de l'usine Candia qui dégrade l'image de la ville avec la pollution atmosphérique et visuelle quel engendre.
- une Absence totale du traitement de la voie qui désigne l'entrée de ville.
- Absence d'alignement d'arbres et de ceinture verte au bord et au milieu de cette route.
- absence d'éclairage pour le trottoir, ont les trouve juste sur la bande axial de la route.
- un grand encombrement sur cette axe due et la présence de station pour Taxi et au mauvaise état de la voirie et l'absence des aires de stationnements qui dégradent ainsi la qualité de paysage.
- la séquence de la voie à côté de la résidence universitaire Iriyahan est bien traitée par la présence de ceinture verte avec un alignement d'arbres.
- absence d'urbanisation du côté droite de cet axe par la présence de la voie ferrer.
- un urbanisation anarchique du côté gauche de l'axe par des constructions illicites et usine.
- Absence d'équipement attractive
- Pas de voies de bus ni de vélos.



Photo24 :vue sur les déchets au bord de la route

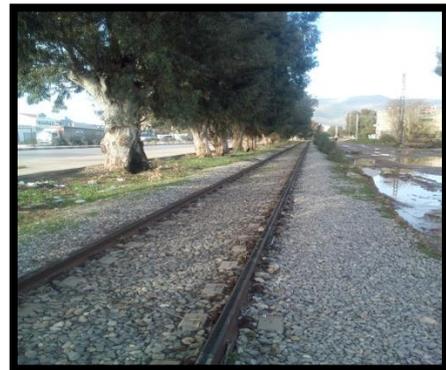


Photo25 :vue sur la voie ferré.



Photo26 : vue sur l'usine.



Photo27 : vue sur la qualité du paysage.

| | | |
|------------------------|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> -L'élargissement des trottoirs et revêtement. -Des chaussées et des trottoirs abandonnés et ravinés par les pluies et les divers travaux de branchement de tuyauterie. -Absence des espaces de stationnement à proximité du carrefour de quatre chemins ce qui a engendré un grand embouteillage au niveau de cette entrée. - absence de commerce sur le long de cette axe. |  <p>Photo28 : vue sur les construction.</p> |
| <p>Sécurité</p> | <ul style="list-style-type: none"> - la présence de la voie ferrée sur la rive de la voie à proximité du trottoir constitue un danger pour les piétons. - pas d'aménagement des deux Carrefour BirSlam, et quatre chemins. -absence de traversé piétonne sur la route. -aucun traitement pour les arrêts de transport. -De l'absence de hiérarchisation claire (priorité) en particulier pour les voiries. - pas de marquage au sol pour indiquer les parties de la chaussée réservées aux différents sens de la circulation, ainsi que les flèches de sélection. -absences et étroitesse des trottoirs dans déférente séquence de la voie. -pas de pistes cyclables. |  <p>Photo29 : vue sur le carfour</p>  <p>Photo30 :vue sur le trottoir.</p> |

1.3. Entrée de ville par la RN 24 :

La RN 24 qui a son point de départ la jonction des boulevards Krim Belkacem, et Hassiba Ben Bouali et de l'ALN, est un itinéraire côtier qui traverse toute la côte ouest et se prolonge jusqu'à Tizi-ouzou et Alger. Elle permet le désenclavement de la partie ouest de la ville dont l'aspect sauvage contraste avec la partie Est, plus urbanisée et plus ouverte à la région. Elle offre une opportunité de développement d'un tourisme de qualité naturelle exceptionnelle par son site faiblement urbanisé, presque vierge. Mais, son tracé et ses dimensions ne sont pas adaptés à la dynamique de liaison qu'il peut développer par le littoral avec Alger. Son état rudimentaire fait qu'elle est aujourd'hui sous-exploitée (à peine 3 % des flux vers Bejaïa).

1.3.1. Délimitation du périmètre d'étude :

Notre périmètre d'étude de l'entrée est de la ville de Bejaïa par la RN n° :24 commence de la limite de Tala Ouariène. Jusqu'au rond-point d'Aamriw.

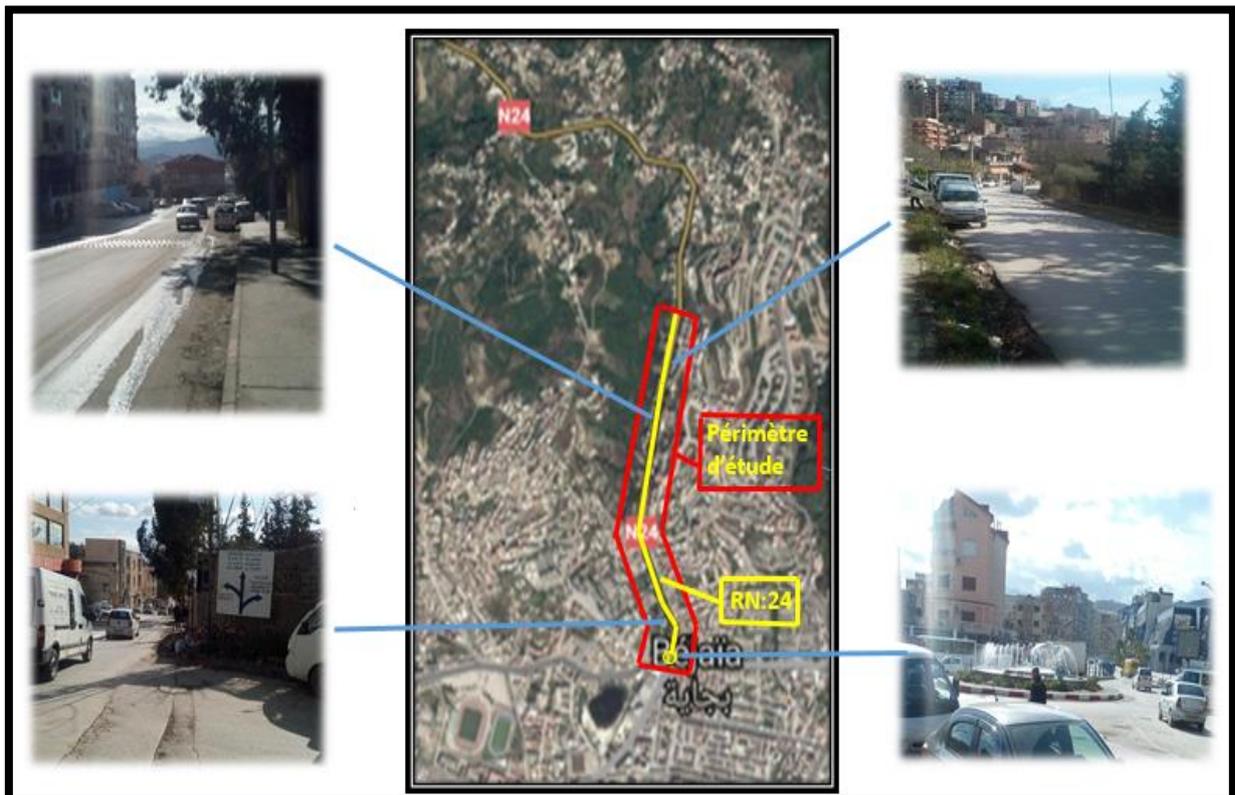


Figure75 : carte de la RN 24,
source : Google earth.

1.3.2. Analyse de la troisième entrée (RN 24):

| Les critères | Diagnostic | photo |
|---|--|---|
| <p>Lisibilité et qualité de l'architecture</p> | <ul style="list-style-type: none"> -pas de signes et panneaux qui marquent l'entrée à la ville de Bejaia. -Pas de traitement de l'aspect extérieur de certaines constructions (pas de choix de couleurs, des matériaux et des formes. -habitats non homogènes, ce qui donne un front bâtis anarchique -Pas de liaison et de cohérence entre les constructions. |  <p>Photo31 : vue sur les façades des construction.</p> |
| <p>Symbolique</p> | <p>Pas de symbolique, et aucun signe ou éléments qui montrent l'identité de la ville.</p> | |
| <p>Publicité et information</p> | <p>Pas de publicité à cet axe.</p> | |
| <p>Orientation et repère</p> | <ul style="list-style-type: none"> -l'orientation est marquée anarchiquement dans cette entrée par : -la présence de panneaux d'orientation vers la ville de Bejaia sur le long de ce parcours. -Le Rond-point de Aamriw, le premier marqueur de l'entrée à la ville se trouvant aussi a centre de la ville, marque le passage de l'espace extérieure à l'espace intérieur de la ville. - aucun repère qui guide à la ville. |  <p>Photo32 : Vue sur le panneau d'orientation.</p>  <p>Photo33 :vus sur le rond-point d'Amriw.</p> |

| | | |
|---|--|---|
| <p>Paysage et qualité de l'urbanisme</p> | <p>-le paysage de cette entrée est dominé par la construction illicite illégale et son réglementation. -mauvaise état de la voie avec la négligence de l'accès piéton dans cette entrée.</p> <p>- une urbanisation anarchique sur le long de l'axe par des constructions illicites. -l'axe de cette entrée est construit seulement de deux voies, une pénétrante et l'autre sortante, et très étroite. -absences de la continuité du bâti.</p> |  <p>Photo34 : vue sur la route.</p>  <p>Photo35 : vue sur le rive de la voie.</p>  <p>Photo36 : vue sur les constructions.</p> |
| <p>Sécurité</p> | <p>-absence de traversé piétonnes sur la route. -aucun traitement pour les arrêts de transport. - pas de marquage au sol pour indiquer les parties de la chaussée réservées aux différents sens de la circulation, ainsi que les flèches de sélection. -absences et étroitesse des trottoirs dans déférente séquence de la voie. -pas de pistes cyclables.</p> |  <p>Photo37 : vue sur le trottoir</p> |

3.2. Caractérisation des entrées de la ville de Bejaia :

Les entrées de la ville de Bejaia sont :

- 1- caractérisées par une absence d'élément reflétant l'identité de la ville, seul les panneaux de bienvenues permettent de remarquer l'entrée de la ville.
- 2- banalisées avec un état chaotique et dégradé de son paysage.
- 3-sont perçues plus avec un changement du milieu et de paysage urbain que par des panneaux de signalisation et de bienvenues.
- 4-représentent une pollution visuelle et olfactif

3.3. Recommandations et Objectifs :

| | Recommandations et Objectifs : |
|------------------------------------|---|
| Recommandation | <ul style="list-style-type: none"> -Aménagements urbains durable avec l'insertion des trottoirs, élargissements de la voies, crier des pistes cyclable, implantation ses alignements d'arbre et des ceinture verte, implantation des panneaux d'orientations et signalisation-requalification et rénovation des façades .-travailler sur la diversité morphologique et typologie du bâti avec une meilleure qualité. - travailler avec les principes de composition urbaine : par l'harmonie des hauteurs, continuité des parcours, respect de l'alignement -Création de commerces de proximité et d'activités tertiaires. -Aménagement de la voie et des zones. -Création d'espaces pour les piétons et cycles avec un cheminement piéton continu et sécurisés. -Aménagement, adaptation de la vitesse .-Application de la réglementation, instauration de règlement de publicité. -Aménagement de la voie ferrer. -traitement paysagère. -Création des espaces de stationnements. - implantation de différent équipement de services et de loisirs pour créer une mixité urbaine. |
| Les objectifs à atteindre : | <p>1-L'attractivité des entrées de ville : Réfléchir sur une bonne maitrise de la qualité paysagère des entrées de ville de Bejaïa pour assurer une meilleur attractivité de la ville dans l'extérieur par l'implantation de nouveau équipements attractive, des parcs d'attractions aussi des monuments historiques, et aussi par la continuité urbaine au niveau de ses entrées.</p> <p>2-La discontinuité urbaine des entrées de ville jouant le</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>rôle des seuils urbains : Penser les entrées de ville de Bejaia comme espace délimitant la ville et contrôlant son étalement.</p> <p>3-l'identité : reconnaître la ville par l'image de ces entrées : Traitement par des aménagements spécifiques les entrées de ville de Bejaïa pour qu'elle soit l'image qui reflète l'identité et le caractère de la ville. Par l'implantation des équipements touristiques qui reflètent la ville touristique et aussi des monuments historiques qui reflètent la ville historique dans les entrées de la ville.</p> |
|--|---|

Conclusion :

La ville de Bejaia a connu une transformation à travers l'histoire, d'une ville limitée par une enceinte percé par des portes qui marquent les entrées de ville pendant une longue période où la ville a connu la colonisation ou l'occupation par plusieurs civilisation à travers l'histoire , chaque civilisation passé a modifié ou à criées des entrées selon son besoin.

À une ville étalée sans limites claire à partir du franchissement des enceintes de la ville a l'époque coloniale française, ou l'étalement suit les principale axes qui représentent les entrées de ville actuelle, et à travers l'analyse que nous avons fait de ces entrées actuelle selon les déférentes critères qu'on a désigné dans le chapitre 1, nous avons dressé un état des lieux et un constat sur le niveau d'impact de cette état sur la qualité paysagère, architectural, urbaine, on constate que les entrées de la ville actuelle de Bejaïa ne représentent aucune identité de la ville ainsi qu' un paysage banalisé ou toute politique de gestion n'est présente, autrement dit on ne peut se repéré au sein de ses espaces que par des panneaux de signalisation et de bienvenue.

Conclusion générale :

Conclusion générale

Conclusion générale :

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

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

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

Tout ce qu'on nous avons appris et traités a travers l'approche théorique, nous le avons concrétisés a travers l'analyse de notre cas d'étude des entrées de ville de bejaia avec une analyse approfondie de l'évolution historique de ses entrées et une analyse de l'état actuelle, ou on a constaté que bejaia ne fait pas une exception sois dans le processus de formation qui

Conclusion générale

est lui aussi comme d'autre ville est passé de l'entrées ponctuelle a l'époque de la ville circonscrite a l'entrées parcours après l'arrivé des français et a suivis une évolution sans logique claire avec une juxtaposition de forme hétérogènes qui a comme conséquences des espaces en mauvaise états et non aménagés, ou l'absence d'une organisation règne.

Bibliographie :

➤ **Ouvrages :**

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

➤ **Documents et sites internet :**

- AUCAME : Agence d'urbanisme de Caen-Métropole (2013), Les entrées de ville : Une grille de lecture, Caen, En ligne : http://www.aucame.fr/web/publications/carnets/fichiers/carnet02_Entreesville.pdf.
 - FROBERT, Stéphanie. Entrées en ville.[document électronique],Lyon,1999, <http://urbamet.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Urbamet/0224/Urbamet-0224511/CETTEXCE000498.pdf>
 - LUR (Ligue Urbaine et Rurale); Fédération Patrimoine-Environnement LUR (Ligue Urbaine et Rurale); Fédération Patrimoine-Environnement (2013) Concours national des entrées de ville. En ligne : http://www.amf.asso.fr/partenariat/fiche.asp?par_n_id=534 . consulté le 1 janvier 2016.
 - Guilhembet, Noelle Dauphin et Françoise, Michaud-Fréjaville, coord.: Entrer en ville: Presses Universitaires de Rennes. En ligne : <http://books.openedition.org/pur/7872#bodyftn5>, consulté le 7 décembre 2016.
 - Senat (2009) La gestion des espaces périurbains. Le Sénat de la République Française (Le Sénat), éd, En ligne : <http://www.senat.fr/rap/r97-415/r97-4159.html#toc35>, consulté le 15 décembre 2016 ;
 - DDT du Cher. Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte poste-grenelle-[document électronique], Normandie Centre, 2012, http://www.cher.gouv.fr/content/download/8160/50529/file/Entree_ville_contexte.pdf.
 - Frobert, Stéphanie, Entrées en ville, [document électronique],Lyon,1999, <http://urbamet.documentation.developpement-durable.gouv.fr/document/Urbamet/0224/Urbamet-0224511/CETTEXCE000498.pdf>.
-

- Les cahiers N°159. Le paysage, du projet à la réalité. [document électronique], ile de France, 2011,
http://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_862/Cahier_n_159.pdf.
- SCHNEEBERGER, Ludovic. Pour une géographie des entrées de ville : Les leçons du contexte lausannois Essai d'urbanologie critique. [document électronique]. Lausanne, 2007,
http://doc.rero.ch/record/7982/files/678_SchneebergerLudovic_memoire.pdf.
- CERTU(2008) Savoirs de base en sécurité routière. Les définitions de l'urbain. Fiche N°08 Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques. En ligne : http://www.maine-et-loire.gouv.fr/IMG/pdf/8-Definition_milieu_urbain_cle118f65.pdf.
- Dormoy, Cécile ; Fondriest, Margaux ; Palud, Myriam ; Trejbal, Sébastien ; Briaud, Valérie ; Dormoy, Cécile ; Fondriest, Margaux ; Palud, Myriam ; Trejbal, Sébastien ; Brillaud, Valérie (2012) Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte poste-grenelle. Département Aménagement Durable des territoires, éd. En ligne :
http://www.cher.gouv.fr/content/download/8160/50529/file/Entree_ville_contexte.pdf . consulté le 25 décembre 2016.

➤ **Direction et bureau d'étude :**

- Direction des travaux publics de la wilaya de Bejaia.
- Direction des travaux publics de la wilaya de Bejaia.
- Service technique d'APC de Bejaia

➤ **Thèse de doctorat :**

- Option : Aménagement de l'espace, Urbanisme.
- Thème : Centralités urbaine et développement touristique à Bejaia
- Réalisé par : Aouni Mehenna

Université de Reims compagne-ARDENNE.

➤ **Mémoire de magister :**

Option : Architecture et patrimoine

Thème : La sauvegarde et la réutilisations des monuments du système défensif de la ville de Bejaia

Réalisé par : Korichi Amina

Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou.

➤ **Mémoire de fin d'étude :**

Option : géographie et aménagement du territoire.

Thème : « La croissance urbaine de la ville de Bejaia

Réalisé par : Abousamra (k).