

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

République Algérienne Démocratique et Populaire

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique



Mémoire de Master

Présenté à l'Université 08 Mai 1945 de Guelma

Faculté des Sciences et de la Technologie

Département de : Architecture

Spécialité : Architecture

Option : ARCHITECTURE PROJET URBAIN ET DURABILITE

Présenté par : Bessioud Sara

Thème : ville et paysage

**Requalification d'entrée de ville cas : entrée Nord-Est
Guelma**

Sous la direction de : Mme Chouahda Amina

Juin 2017

Résumé:

Penser les entrées de villes, c'est réfléchir sur l'image de la ville et sur les complémentarités et les solidarités entre ses différents quartiers, sur les interactions entre la ville centre et la périphérie de la ville dans laquelle elle s'inscrit.

La politique des entrées de ville vise à requalifier le paysage des périphéries urbaines, dégradées par des zones d'activités diverses et une urbanisation mal maîtrisée.

Ce travail a pour objectifs attirer l'attention sur la problématique qui constitue l'impact de la dégradation de paysage de ces espaces et de cerner en particulier l'image que renvoie l'entrée de ville par rapport à la ville.

C'est avec une vision de requalification que cette étude aborde la nécessité de préserver les valeurs identitaires de l'entrée de ville par des stratégies qui visent l'élaboration de moyens pour affirmer la position de cet espace comme une forme d'aménagement urbaine et paysagère particulière qui subit un développement anarchique.

Le cas de l'entrée Nord-Est de la ville de Guelma est un cas parmi l'autre, bien qu'il représente des particularités à plusieurs échelles. Elle se trouve confrontée à une banalisation du paysage et une image d'abandon dévalorisant par la même image de la ville.

L'intérêt de cette étude est de trouver des solutions adéquates à cette vision de requalification.

Mot clé : entrée de ville, image, paysage, périphérie, identitaire, requalification.

Abstract:

Thinking of the city's entrance is a reflection on the image of the city and on the complementarities and solidarities between these districts, on the interactions between the city center and the periphery of the city aims to reclassify the landscape of urban peripheries, Degraded by zones of diverted activities and an urbanization badly mastered.

This work aims to attract the attention on the problem that constitutes the impact of the degradation of the landscape of these spaces and to identify in particular the image that refers the entry of city in relation to the city.

It is with a vision of requalification that study first the necessity of preserving the identity values of the entry of city by strategies that aims at the elaboration of means to affirm the positions of this space as a form of urban and landscaping Which has undergone anarchic development.

The case of the north-east entrance of Guelma is a case of the other, although it represents peculiarities in several scales. It is confronted with a banalization of the landscape and an image of abandon devalorization by the same image of the city. The interest of this study and to find adequate solutions to this vision of requalification.

Key words: city's entrance, picture, landscape, periphery, identity,

Requalification

ملخص:

التفكير في مدخل المدينة هو التأمل في صورة المدينة والتكامل والتضامن بين مختلف مهامها و مختلف أحيائها, على التفاعل بين وسط المدينة و ضواحيها التي تدخل ضمنها.

ان السياسة العامة التي تتبعها مداخل المدينة تهدف الى تحسين المناظر الطبيعية لضواحيها العمرانية, المتدهورة بفعل مناطق الخدمات المتنوعة و التحضر العشوائي.

و يهدف هذا العمل الى لفت الانتباه الى الاشكالية التي تتمثل في الاثار الناتجة عن تدهور المناطق المحيطة بالمدينة و خاصة الصورة السلبية التي تعكسها على المدينة نفسها.

تتناول هذه الدراسة الحاجة الى الحفاظ على قيم و هوية مدخل المدينة, بالاستراتيجيات التي تهدف الى استخدام جميع الوسائل الكفيلة بإعادة احياء و تطوير هذه المناطق من مناطق فوضوية الى فضاء للتنمية الحضرية.

ان المدخل الشمالي-الشرقي لمدينة قالمة حالة من عدة حالات أخرى, على الرغم من أن لديها خصوصيات على عدة مستويات, غير أنها تواجه حالة من الازمة مما ينعكس سلبا على صورة المدينة, فالهدف من هذه الدراسة هو ايجاد الحلول المناسبة من أجل استعادة هذه الرؤية. .

كلمات مفتاحية: مدخل المدينة, صورة, صور الطبيعة, ضواحي المدينة, الهوية, إعادة التأهيل

REMERCIEMENT

En premier lieu, Je remercie dieu Le Tout puissant. Et à notre prophète
Mohamed صلى الله عليه و سلم

Je tiens à exprimer tous mon remerciement et mon considération à tous ceux
qui m'aidés à réaliser ce travail.

Je tiens sincèrement à remercier mon encadreur :

M^{me} Chouahda Amina

Pour son aide et son assistance

Permanente ainsi que ses fructueux conseils, qui nous a forgée une discipline
rigoureuse et qui nous a non seulement guider mais elles sont fait preuve de
beaucoup de sympathie à notre égare

Je n'oublie pas de présenter mon Remerciement

À tous mes professeurs et tous l'équipe de départements d'architecture de
Guelma et spécialement le chef de département : Mr Boudjahem Rafik le

Finalemnt un grand merci aux mes amies les étudiants de la promo

2017

Bessioud Sara

DEDICACE

Je dédie cet humble travail pour lequel je me suis tant sacrifié, à tous ceux qui ont contribué à ma réussite, particulièrement à mes chers parents : Mohammed et Saliha Bessioud. Pour tout le soutien moral et matériel qui m'ont vraiment offert toutes les conditions de bien vivre, de bien apprendre et qui m'ont encouragé et soutenu dans les moments difficiles espérant qu'ils trouvent mon amour et mes respects.

- ✚ A mon fiancé, mon futur mari "Alla ", Aucun mot ne saurait t'exprimer mon profond attachement et ma reconnaissance pour l'amour, la tendresse et la gentillesse dont tu m'as toujours entouré.
- ✚ A ma chère sœur : HANA, la perle de ma vie et son mari AMMAR. que dieu le tout puissant ils accordent une belle avenir.
- ✚ A mes frères : ABDELATIF, ZIAD, IHEB et AKREM MOHIY EDDINE. Que dieu vous garde toujours à mes coté.
- ✚ A mes très chers grands parents.
- ✚ A ma chère tante : THORAYA et son mari WAHID
- ✚ A mes petites roses : LINA ARIDJ, AYOUB BARAA EDDINE et SADJA NOUR.
- ✚ A mes meilleure amie plutôt mes sœur : Souhaila kafi et Laalia Aissaoui.

A tous ceux que j'aime, je dis MERCI et que dieu vous garde.

Bessioud Sara

TABLE DES MATIERES

-Résumé

-Abstract

-ملخص

-Dédicace

-Remerciement

-Table des Matières

-Liste des tableaux

-Liste des figures

-Liste d'abréviations

INTRODUCTION GENERALE.....	1-2
PROBLEMATIQUE.....	3-4
HYPOTHESE.....	4
OBJECTIFS.....	5
OUTILS D'ANALYSE ET METHODOLOGIE DE RECHERCHE.....	5
STRUCTURE DE MEMOIRE.....	6

➤ **PARTIE 1 : entrée de ville : concepts et thématique**

Introduction à la première partie.....	7
--	---

Chapitre 1 : ANALYSE DES CONCEPTS

Introduction	8
1. La ville.....	8-9-10-11
2. La ville et sa limite.....	11
3. Définition de la limite.....	11
4. Exemples des limites de la ville.....	12-13-14-15-16
❖ Les remparts de Babylone	12

❖ L'enceinte d'Athènes.....	13
❖ La muraille de la ville d'Ouruk (Uruk).....	14-15
❖ Le Mur d'Aurélien.....	15-16
5. De « la porte de la ville » à « l'entrée de ville ».....	16-17
6. L'évolution des entrées de ville.....	17
7. Concepts et définition d'entrée de ville.....	18-19
8. Les marqueurs d'entrée de ville.....	20-21
9. Le séquençement.....	22
10. Les typologies d'entrées de ville	19
❖ Les entrées de ville classique : les racines du présent.....	23
❖ L'entrée de ville « traditionnel ».....	23
❖ Les entrées touristiques.....	24
❖ L'entrée résidentielle.....	25
❖ Les entrées contemporaine.....	25
❖ Les entrées de la ville dans la ville.....	26
❖ Les entrées de ville à dominante « utilitaire ».....	26
❖ Les entrées tertiaires.....	27
❖ Les entrées lieux de vie : aménager le plaisir à partir de l'utilitaire.....	28
11. Les échelles d'entrée de ville : le séquençement.....	28-29
12. L'entrée de ville et le paysage	
.1. Banalisation des entrées de ville.....	29
.2. La dégradation paysagère des entrées de ville.....	29-30
.3. L'affichage publicitaire.....	31

ENTREE DE VILLE, LES ELEMENTS D'UNE STRATEGIE DE QUALIFICATION

1. Entrée de ville et qualité du grand paysage.....	32
2. Mettre en valeur les repères du grand paysage.....	32
2.1. L'ouverture sur le grand paysage.....	33
2.2. La création des repères de grand paysage.....	34
3. Entrée de ville entre symbole et identité.....	35
3.1. Entrée de ville symbole de paysage frontière.....	36
3.2. L'entrée de ville et l'identité de l'espace périurbain.....	37
3.2.1. Une approche paysagère de qualité des espaces périurbains.....	37-38

3.3. L'entrée de ville participe à l'identité de la ville.....	38-39
3.4. L'œuvre d'art, symbole de l'entrée d'une ville.....	40
4. L'entrée de ville et le paysage des infrastructures routières.....	41
-la qualité du milieu : les principes de design urbain.....	42

Le projet urbain comme projet globale de l'entrée de ville :

Introduction

1. Projet urbain : apparition.....	42
2. Projet urbain : essai de définition.....	43
3. Les objectifs.....	43
4. Les différentes échelles d'intervention.....	44
5. Les caractéristiques d'un projet urbain.....	45
6. La démarche de projet urbain.....	45
7. Les acteurs du projet urbain.....	46
8. Les objectifs d'aménagement.....	47
9. Les grandes tendances des projets urbains.....	48
10. Le projet urbain et infrastructure.....	48
11. Le projet urbain et entrée de ville.....	49
Synthèse.....	49
Conclusion du chapitre.....	49

Chapitre 2 : état de l'art :

Les entrées de ville dans le contexte mondiale

Introduction

Exemple 01 : entrée de CLICHY une nouvelle vision durable de la conception et de gestion des espaces verts.

-Présentation et contexte.....	50
-les objectifs.....	51
-programme.....	52

-Avant et après.....52

Exemple 02 : l’avenue de Honoré-Mercier- Québec/ Canada

-Présentation et contexte.....52

-les objectifs.....53

-Action.....54

-Avant et après.....55

Exemple 03 : entrée de Bonaventure constitué un symbole de fierté.

-Présentation.....55

-Objectifs.....56

-les principales composantes du projet.....56

-la transformation de l’ilot de la commune.....57

-Le projet un symbole de modernité, par la priorité accordée au transport collectif.....58

-La nouvelle grille de rue.....58

-Une entrée de ville qui permet les liens Est-Ouest du Quartier.....59

-Un espace public multifonctionnel, placé stratégiquement au cœur du projet.....60

Exemple 04 : Pont de l’Ane-Montieu France

-Présentation.....62

-état initial.....62

-Objectifs d’aménagements.....63

-Enjeux.....63

-Actions.....64-65

Conclusion du chapitre.....66

➤ **PARTIE 2: L'entrée de ville Nord-Est : Diagnostique et action**

Introduction à la deuxième partie

Chapitre 3 : l'entrée Nord-Est : Diagnostique

PARTIE 01 : lecture globale sur le territoire Guelmi.

1. Présentation de la ville de Guelma.....	68
2. Aperçu historique.....	69
3. Relief.....	70
4. Climat.....	71
5. Hydrogéologie.....	71-72
6. Potentialités naturelles	
- Potentialités agricoles.....	72-73
- Potentialités forestières.....	73-74
- Potentialités hydrauliques.....	74
- Potentialités minières.....	75
- Potentialité touristiques.....	75
7. Population.....	76
8. Emploie.....	77
9. Réseaux routière.....	78

PARTIE 02 : Entrée Nord-Est : Grille de lecture

1. Choix de la zone d'étude.....	79
2. Présentation de la zone d'étude.....	79
3. Analyse de la zone étude d'étude :.....	80
3.1. Echelle de l'agglomération :	
3.1.1. Insertion dans le Grands paysage.....	81
3.1.2. Dimension historique.....	82
3.1.3. Rôle et fonctionnement.....	83-84
3.2. Echelle de l'itinéraire :	
3.2.1. La mobilité	
- Système viaire.....	85
- Les Nœuds.....	85

- Les routes nationales.....	86
- Piéton et cycles.....	86
- La sécurité.....	87
3.2.2. Qualité paysager et environnementale	
- le relief de site.....	87-88
- les éléments particuliers de paysage.....	89
-La publicité.....	90
3.2.3. <u>Qualité urbaine</u> :	
-Le mobilier urbain.....	90-91
-la nature juridique.....	91
- la fonction urbaine.....	92
- L'échelle de la séquence :	
- les séquences.....	92-93
- Les échappés visuels.....	94
Conclusion.....	95
Tableaux AFOM.....	96-97

Chapitre 4 : Entrée Nord-Est : élément de connaissance et recommandation pour la requalification.

Partie 01 :

Introduction.....	98
-enjeux.....	99-100-101
-scénario.....	102-103-104
-programmation.....	105

Partie 02 :

TABLE DES MATIERES

Introduction.....	106
1. Présentation de l'aire d'intervention.....	106-107
2. Concepts et définition.....	107
3. Principe d'aménagement.....	108-109
4. Les composantes du projet " la charte paysager".....	110
5. CONCLUSION GENERALE.....	111

Annexe

Bibliographie

Liste des Tableaux :

<u>Tableau</u>	<u>Intitulé</u>	<u>Page</u>
Tab 1	Répartition de la superficie agricole	73
Tab 2	Répartition de la population de la willaya de Guelma	76-77
Tab 3	Identification des routes nationales dans la willaya de Guelma	79
Tab 4	Identification de la RN20	86
Tab 5	Tableau AFOM	96-97
Tab 6	Les enjeux	99-100-101
Tab 7	Actions de scénario	103-104-105

Liste des figures :

<u>Figure</u>	<u>Intitulé</u>	<u>Page</u>
Figure 01	Plan de rempart de Babylon	12
Figure 02	Image de rempart de Babylon	12
Figure 03	Plan de la région Nord de l'acropole	13
Figure 04	Plan de l'acropole	14
Figure 05	La Murail de la ville d'ouruk	14
Figure 06	Plan de la Murail de la ville d'ouruk	15
Figure 07	Le mur d'Aurélien	17
Figure 08	L'évolution historique des entrées de villes	18
Figure 09	Entrée de ville espace qui travers les entités de la ville	19
Figure 10	de la route à la rue	20
Figure 11	Les déférentes échelles d'intervention du P.U	43
Figure 12	Plan de masse d'entrée de ville CLICHY	50
Figure 13	Amélioration urbaine du quartier d'entrée de ville CLICHY	51
Figure 14	Programme d'entrée de ville CLICHY	52
Figure 15	l'avenue Honoré-Mercier/ Québec/ Canada	52
Figure 16	les spectacles lumineux d'avenue Honoré-Mercier	55
Figure 17	Quartier Bonaventure	55
Figure 18	plan des principales composantes du secteur à	56

	l'étude	
Figure 19	extrait de la maquette 3D illustrant le potentiel	57
Figure 20	Trajet prévue pour les autobus métropolitain	58
Figure 21	la nouvelle grille des rues	58
Figure 22	concepts d'aménagement des ilots centraux	59
Figure 23	coupe type du concept d'aménagement des ilots centraux	59
Figure 24	ilots centraux, situation projeté	59
Figure 25	plan du projet	60
Figure 26	Critère d'aménagement paysager de l'ilot de la commune	61
Figure 27	ZAC de Montieu France	62
Figure 28	Site d'IKEA	63
Figure 29	Zone commerciale	63
Figure 30	voiries et espaces publics de pont de l'Ane	64
Figure 31	Schéma de fonctionnement trame vert et bleu	64
Figure 32	Schéma de principe d'aménagement du Pont de l'Ane	65
Figure 33	situation régionale de la willaya de Guelma	68
Figure 34	évolution historique de la ville de Guelma	70
Figure 35	la diversité de potentialité agricole dans la ville de Guelma	73
Figure 36	la grande cascade de Hamam Dbagh	75
Figure 37	Répartition des emplois par branches d'activité économique	77
Figure 38	Situation régionale de la zone d'étude	79
Figure 39	Les déférentes échelles d'étude d'entrée de ville	80
Figure 40	carte d'insertion de l'axe dans le grand paysage	81
Figure 41	la fameuse femme étendue	82
Figure 42	évolution historique de l'entrée de ville	82
Figure 43	RN 20 est faite la liaison entre l'Algérie et la Tunisie	83
Figure 44	RN 20 est faite la liaison entre Guelma et Souk Ahras	83
Figure 45	RN20 à l'échelle de l'agglomération	84
Figure 46	carte qui détermine la trame viaire	85
Figure 47	les Nœuds	85
Figure 48	le piéton et le cycle dans l'entrée Nord-Est	86
Figure 49	le stationnement aux abords de l'axe	87
Figure 50	les éléments particuliers de l'entrée	89
Figure 51	l'affichage publicitaire	90
Figure 52	le mobilier urbain	91
Figure 53	Découpage des séquences selon le champ visuel	92
Figure 54	Les séquences	93
Figure 55	les échappés visuels	94
Figure 56	Situation de l'aire d'intervention	107

Liste des abréviations:

PDAU : Plan directeur d'aménagement

POS : Plan d'occupation du sol

PU : Projet urbain

SAT : Surface agricole totale

SAU : surface agricole utile

RGPH : Recensement générale de la population et de l'habitat

CW : Chemin de willaya

RN : Route nationale

ZAI : zone agro-industriel

AFOM : Atouts, Faiblesse, Opportunités, Menace.

Introduction générale :

Depuis l'Antiquité, les portes de la ville ou les entrées de ville étaient relativement faciles à identifier, vu leur positionnement clair et distinct. Elles étaient soit fortifiées, soit marquées par une transition évidente entre le milieu rural et le milieu urbain, elles constituent des lieux stratégiques et emblématiques des espaces urbains qui jouent un double rôle de la ville à savoir d'une part protéger, isoler ou simplement identifier ou créer un sentiment d'appartenance, volonté de couper la ville de son environnement, d'autre part accueillir l'étranger, échanger et communiquer avec l'extérieur au cours de l'histoire. Ainsi au Moyen-Âge « les fortifications donnaient une valeur de puissance à la ville. Les cités étaient jugées à la beauté, à la robustesse et au nombre de leur portes »¹(Racine, 1993 :44).

Aujourd'hui la ville s'est étendue au-delà de ses frontières naturelles initiales. Cependant, la porte est généralement mal définie sur le plan spatial. Aussi, l'entrée de ville est le plus souvent un espace plus ou moins étendu, qui peut être assimilé à un parcours.

Donc, l'entrée de ville peut se définir comme un accès et une introduction à la ville, constitué à la fois de la route d'accès à une agglomération, une ville, un centre-ville ou un village, de ses abords et du paysage visible à partir de ladite route² (Lessard et coll.1999).

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. Ou la croissance urbaine renouvelle régulièrement les enjeux de ces territoires. Elles sont étroitement liées au développement de l'automobile.

Des enjeux autour du prix du foncier et du développement du commerce et de l'industrie. Au contraire plusieurs définitions montrent que les entrées de ville jouent un rôle plus large que des espaces commerciaux ou des lieux de passage.

L'entrée est un parcours qui rend compte de la spécificité d'une ville. L'infrastructure routière est un dispositif de mise à vue de ces spécificités et doit montrer une image favorable de la ville. Elle est également une « expérience routière mettant en jeu les aspects symboliques du passage frontière aussi bien que la reconnaissance sensible du territoire frontalier »³(PERIQ : activité 2 et 3) elles portent l'identification d'une ville. Donc leur rôle ne se définit toutefois

¹(Racine, 1993 :44). Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal

² (Lessard et coll. 1999) : Réhabilitation des entrées de ville

³(PERIQ : activité 2 et 3) : l'expérience de piéton en entrée de ville, le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec

pas qu'en termes d'accessibilité. Elles sont porteuses de significations ne se définit toutefois pas qu'en termes d'accessibilité. Elles sont porteuses de significations multiples, d'autant plus importantes qu'elles constituent les premiers contacts que les visiteurs établissent avec la ville « 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 »⁴(Gariépi et colle, 2006 :15)

La question de l'apparence, de la localisation et de l'image des entrées de ville était déjà abordée dans un ouvrage de l'abbé Laugier sur l'embellissement des villes, publié en 1755

La critique de Laugier port toutefois essentiellement sur les portes, d'avantage que sur les abords des entrées de ville, Laugier voit les entrées de Paris comme des lieux dégradés : il n'y a « rien de plus chétif et de plus pauvre que ces barrières qui sont aujourd'hui les vraies portes de Paris »⁵(Laugier 1755 et 1966). Les entrées sont pour lui d'une grande importance pour définir l'identité d'une ville. Et elles ont potentiel d'annoncer la beauté de celle-ci : « Beauté et magnificence dépendent de trois chose : de ses entrées, de ses rues, de ses batiments »⁶.

La question de l'image est tout aussi présente dans la littérature contemporaine. Ainsi, l'entrée joue un rôle de révélateur du paysage et participe à l'identité de la ville.

Aux Etats-Unis, la question est posée dans une perspective plus large, depuis la création des premières autoroutes au début du XXe siècle, le paysage a été un enjeu fondamental de la planification des autoroutes ainsi que relation entre autoroute et paysage véhiculée par différents auteurs américains.

⁴(Gariépi et colle, 2006 :15) le cadrage paysager des entrées routières Montréal

⁵(Laugier 1755 et 1966) L'expérience du piéton en entrée de ville, le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec

⁶ (Laugier 1755 et 1966)

Problématique :

Dans notre travail on s'intéresse à étudier la requalification de l'entrée Nord-Est de la ville de Guelma. L'une de plus importante entrée de la ville.

Définir l'entrée de ville c'est limiter l'extension de la ville ; la ville change et se transforme constamment, de même que ses limites. Alors que la limite s'éloigne, se perd, et sa perception devient toujours plus insaisissable.

La ville historique a été entourée d'une muraille, l'entrée dans la ville, été marquée par le passage de la porte qui constitue un élément majeur. En effet, la prégnance du symbolisme au travers de la porte et de la limite de la ville est lisible dans les plus anciennes civilisations.

La ville contemporaine du XX et du XXIème siècle est **ouverte** et ces contours sont mouvants et bien souvent moins perceptibles.

Vu que la plupart des villes d'aujourd'hui qui s'étale anarchiquement selon un plan d'aménagement et une gestion plus ou moins intégrés en forme de 'tache d'huile' autour les centres urbains, or les entrées de villes s'étalent linéairement aux abords des axes en combinant plusieurs formes urbaines différentes où on se distingue l'absence d'un plan d'aménagement et d'une gestion commune, caractérisé par un mépris totale de la qualité de l'environnement et de l'architecture : des équipements désaffectés, désordre des affichages publicitaire, etc...

- Les entrées de villes qui donnent accès à la ville jouent un rôle essentiel. Artères vitales, elle permette à la population de migrer entre son lieu de résidence et son lieu de travail, d'étude et de loisir, elles concourent également au développement du territoire traversé. Leur rôle ne se défini toutefois pas qu'en matière d'accessibilité.

Elles sont porteuses de signification multiples, telle que, des espaces révélateur du paysage et participent à l'identité de la ville.

Dans cette optique, l'entrée Nord-Est de Guelma présente une des entrées importants de la ville sur plusieurs échelles (international : il relie l'Algérie et la Tunisie, régional : relie Guelma et son commune et la willaya Souk Ahras)

En plus l'entrée Nord-Est traverse un paysage riche en potentiels naturels (terrain agricoles étendues....ect).

Malgré ces potentiels il reste loin des standards internationaux, il est l'objet d'un constat négatif, on distingue plusieurs problèmes (manque d'identité et d'attractivité, insécurité routier ,congestion de mobilité,dégradation du paysage,pollution (du sol et visuel),hétérogénéité du bati,developement anarchique de la publicité ,un répture fonctionel et paysager avec le centre ville,manque de traitement d'espace et d'usage vert.....).

Dans ces conditions ; **Comment requalifier l'entrée Nord-Est de Guelma de façon à assurer la qualité du paysage et offrir une qualité de vie urbaine ?**

De quelles manières peut-on promouvoir l'image et l'identité de la ville par son entrée ?

On réponse à ces questions 2 hypothèses sont présentés :

Hypothèse 01 :

- Le traitement de paysage en mouvement permetre le développement de l'image de l'entrée de ville.

• **Hypothèse 02:**

- Pour affirmer l'identité paysagère et promouvoir l'attractivité il faut marquer le cachet spécifique de la ville et les aspect symboliques d'un entrée de ville.

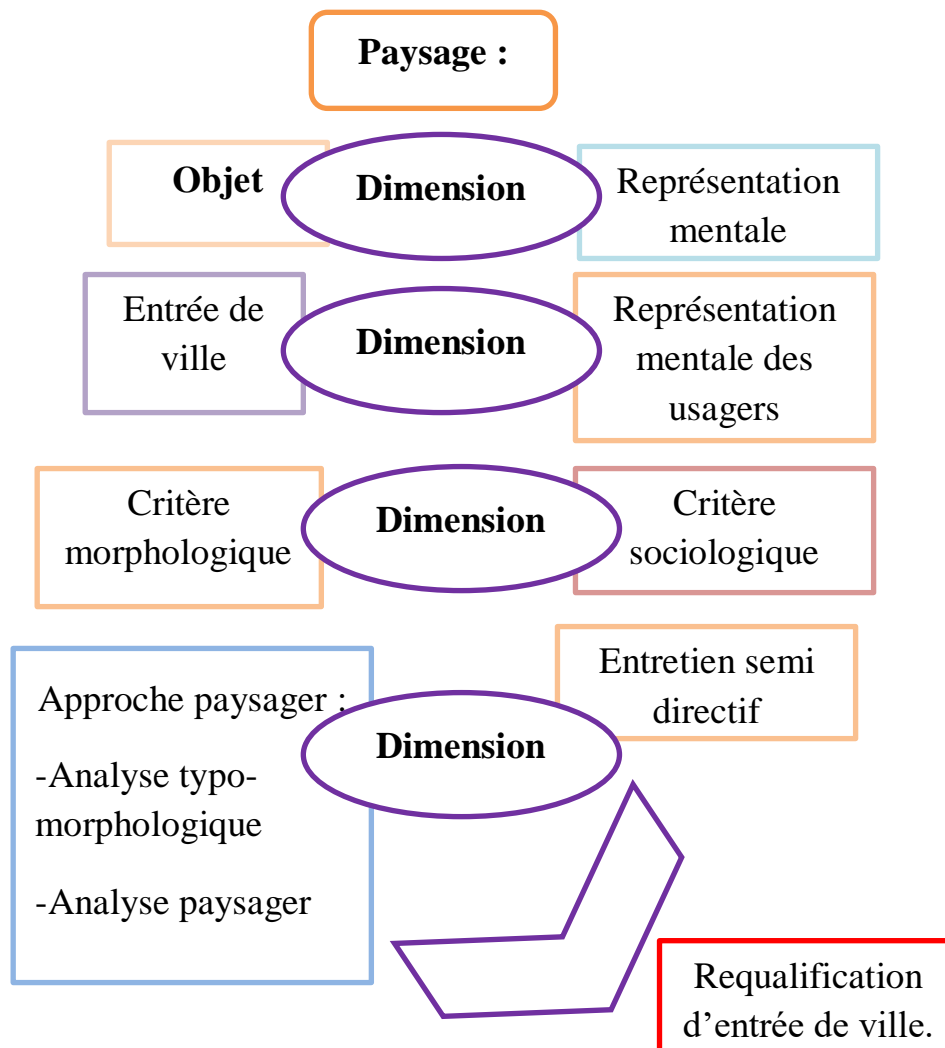
Objectifs :

- ✚ Rendre la valeur perdue aux entrées de ville et les considérer comme des entités urbaine qui annoncent la ville.
- ✚ Marquer chaque entrée par un cachet spécifique qui reflète un caractère de la ville.

Outils d'analyse et méthodologie :

Le paysage s'impose ici comme outils d'analyse et constitue l'élément fondateur de notre démarche.

"Cependant, cet outils impose une adaptation, de l'outil paysager, est que le paysage existe dans deux dimensions : l'un réelle et objective qui définit un paysage tridimensionnel, l'autre mentale et subjective qui définit un paysage reconstruit un organisé dans des représentations mentale"¹.



¹ Partoune, cristine, septembre 2004, consulté le 2 janvier 2009.

Structure de mémoire :

Requalification d'entrée de ville :

Partie 01: Entrée de ville: concepts et thématique

Chapitre 01:

Analyse des concepts

Chapitre 02:

état de l'art: les entrées de villes dans le contexte mondiale



Partie 02: L'entrée de ville Nord-Est: Diagnostique et action

Chapitre 03:

l'entrée Nord-Est: diagnostique

Chapitre 04:

l'entrée Nord-Est: éléments de connaissance et recommandation pour la requalification

Partie 1 :

Entrée de ville
Concepts et thématique

Introduction:

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

Dans la première partie et afin de situer et préciser l'objet d'étude, une acquisition théorique du savoir s'est faite à travers la recherche dans des domaines variés : géographiques, historique, urbains, sociologiques.

La présente partie comprend deux chapitres principaux : dans un premier temps, nous montrons des définitions des concepts fondamentaux puis un aperçu historique sur entrées de ville, qui un regard sur les éléments matériels qui marquent l'entrée de ville traditionnelle telle que la muraille et la porte fortifiée. Ensuite nous présentons une lecture descriptive qu'elle sera consacrée à l'articulation et à l'approfondissement de la définition d'une entrée de ville comme milieu de vie, ses problématiques et ses échelle, ajoutée au manque de préoccupation concernant sa qualité paysagère. Enfin, et dans la deuxième chapitre nous avons indiqué des solutions et des éléments de stratégie pour la requalification de ses espaces à la fin nous avons étudié les entrées de villes à travers l'analyse des exemples.

Chapitre 0 1 :

Analyse des concepts

Chapitre 0 1 :

Analyse des concepts

Introduction :

« Je tiens impossible de connaître les parties sans connaître le tout »¹

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

1) La ville :

« Le mot ville, bien que son sens puisse paraître évident, est un des plus complexes de la langue française »² : définir la ville est une chose difficile, car elle représente par excellence un système très complexe, un ensemble d'élément en interaction dynamique. Qui comprenant des sous-ensembles (homme, capitaux, marchandises) qui n'évoluent pas de la même manière, ni au même rythme.

Etymologiquement, le mot ville vient de villa, établissement rural autarcique qui a souvent constitué le noyau des villes médiévales en Occident. La ville évoque aussi la civitas. Communauté de citoyens, vivant ensemble, et possédant un mode de vie citadin. Ainsi, dès l'origine, la ville apparaît comme une forme spatiale et un objet social.

Historiquement : les premières villes apparaissent entre les premières villes importantes connus apparaissent à la fin du Néolithique, avec la culture de Cucuteni-Trypillia à partir de la fin du Ve millénaire avant notre ère, en

¹ Blaise PASCALE, PENSE I, I édit HAVAT

² Lavedan Pierre, Géographie des villes, Librairie Gallimard, Paris 1936

Ukraine, Roumaine et Moldavie, ces villes pouvaient atteindre plus de 15000 habitants et s'étendre sur plusieurs kilomètres carrés ; elles étaient très planifiées et organisées en plan elliptique concentrique.

Des grandes villes apparaissent ensuite entre 3500 et 1500 av. J –C, dans les régions fertiles et limoneuses de Mésopotamie comprise entre le Tigre et l'Euphrate, aujourd'hui l'Irak, notamment avec la ville d'Uruk, le premier grand centre urbain du Proche-Orient ancien, puis en Syrie, en Egypte, dans les vallées du Nil et du Jourdain, et les vallées de l'Indus et du Yangzi Jiang.

Réalité tout à la fois économique, territoriale, politique, urbanistique, historique..., la ville constitue de longue date un important champ de recherche des sciences humaines.

Pour mieux cerner sa multidimensionnalité on aborde sa définition selon plusieurs points de vue par des spécialistes : dont l'un des intérêts, et non des moindres, est de simplifier sa complexité :

La plus simple définition, purement quantitative, est celle de la statistique administrative française (depuis 1846), de l'institut international de statistique depuis 1887, qui classent comme ville toute agglomération comptant au moins 2000 habitants, ce critère est variable d'un pays à un autre (Exemple : En Algérie, le terme est utilisé pour une agglomération de plus de 20000 habitants)³

Du point de vue géographique, le terme de ville recouvre deux sens :

-spatial : agglomération caractérisée par une certaine densité de l'habitat et une population relativement nombreuse : aspect morphologique, mode d'occupation du sol.

³ Loi n° 06-06 du 21 Moharrem 1427 correspondant au 20 février 2006, portant loi d'orientation de la ville, sur le site joradp.dz

Fonctionnel : la ville est un lieu d'échange, un noeude de flux de personnes, de capitaux, de marchandises, de « culture », d'information, d'idées, etc. elle est l'élément fondamental de l'organisation de l'espace, du fait qu'elle entretient des relations et exerce une influence importante sur l'espace qui l'entour.

Selon **MONERO**⁴ la ville se définit du point de vue image qui apparaît automatiquement par son paysage déduit de la juxtaposition des aspects extérieurs de divers éléments (figés et mobiles) qui font la ville. Lorsqu'on parle des éléments figés on aborde les aspects extérieurs des bâtisses (maisons, le groupement des monuments et des bâtiments publics), les rues et les places publiques ; pour les éléments mobiles, on parle des données sociales, du progrès technique traduit par le système de communications et les moyens de transport.

PLIEZO « *Par le haut, elle traduit la vision des aménageurs dont l'objectif était essentiellement de répondre à une urgence et d'accompagner une dynamique ou les agglomérations sont la somme des communautés juxtaposées : par la bas, les modalités de l'appropriation de l'habitat et des quartiers témoignent de l'évolution du modèle importé ...* »⁵

LEFEBRE H, considère la ville comme « *Une projection des rapports sociaux sur le sol* »⁶

Y. Grafmeyer propose une définition. « la ville, écrit-il, est à la fois territoire et populations, cadre matériel et unité de vie collective, configuration d'objet physique et noeude de relations entre sujets sociaux » la ville renvoie donc à deux ordres de réalité : d'un côté, une ville statique, sinon figée, du moins circonscrite pour un temps dans des cadres matériels ; de l'autre, une ville dynamique, composée de citations et de groupes en relation.

⁴ **M. MONTERO**, 2002, la ville, ellipse, Paris, P34

⁵ **O. PLEIZO**, 2003, villes de Sahara, urbanisation et urbanité dans le Fezzan libyen, édition GNRS, France P 163

⁶ **LEFEBRE H**, 1970, la révolution urbaine, Gallimard, Paris

Pierre Georges⁷ ; la ville : « c'est un groupement de populations agglomérées défini par un effectif de population et par une forme d'organisation économique et sociale ».

Mais cette complexité ne réside pas seulement dans ses éléments entrelacés (société, mobilité, économie, culture....etc.) mais aussi dans sa configuration spatiale qui se change et se transforme constamment, de même que sa limite.

*« Bien noter que la ville n'a pas toujours été ce qu'elle était »*⁸

2) La ville et sa limite :

A l'époque les hommes ont délimité leur ville par des limites matérialisés en forme des murailles ou des enceintes pour plusieurs raisons :

- Cadrer la structure urbaine de la ville.
- Distinguer la ville par rapport au village qui reste ouverte.
- Affirmer la grandeur et la force du pouvoir.
- Sécurisé la ville et la protégé contre les attaques et les invasions

3) Définition de la limite :

D'après Larousse la limite est une ligne qui circonscrit un espace, marque le début et/ou la fin d'un étendu⁹.

Les diverses définition qui s'appliquent à la notion de limites sont multiples, Nous empruntons à R. Brunet la définition qu'il en donne : « Ligne de séparation entre deux régions de l'espace, point que l'on peut atteindre ou franchir », « Signal de l'apparition ou de la disparition d'un phénomène ou d'une organisation dans l'espace, d'une distribution spatiale. La limite est parfois tranchée, souvent graduelle : elle se manifeste sous la forme de Frange.

⁷ Pierre Georges : géographe

⁸ Georges PEREC, « la ville, I », Paris édition Galilée, 2e éd, revue et corrigé (1^{er} éd.1974), p 120

⁹ www.Larousse.fr

De marge.

Parfois de marches, la limite de la ville a pu être stricte lorsqu'elle correspondait à l'enceinte [...] elle est aujourd'hui très complexe en général. Les limites d'une contrée sont ordinairement floues, ce qui ne les empêche nullement d'exister »¹⁰

4) Exemples des limites de la ville :

❖ Les remparts de Babylone :

La protection de la ville était assurée par une grande enceinte composée de deux murailles constituées de murs de briques épais de 3 à 8 mètres. L'enceinte était renforcée par des tours et était percée de huit portes, chacune baptisées du nom d'une divinité. Nabuchodonosor ordonna la construction d'une deuxième enceinte située à 2 Km à l'est de la ville afin de renforcer le système de défense. Ces impressionnantes fortifications ont visiblement suscitées l'admiration des contemporains dans la mesure où les murailles babyloniennes figurent sur la plus anciennes listes des Sept Merveilles du monde remontant vraisemblablement au début du III^e millénaire avant J-C¹¹.

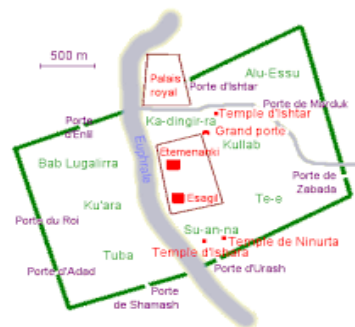


Fig 1 : Plan de remparts de babylone

L'ensemble est d'une grande puissance : la ville était donc protégée à la fois par le fossé rempli d'eau de l'Euphrate, des marais sur une partie de son pourtour.

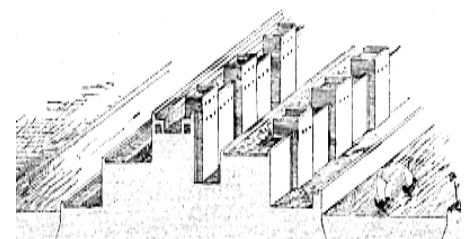


Fig 2 : image de rempart de Babylone

¹⁰ Protocole limites. Kazeo.com

¹¹ [http : //gilgameshakkad.wordpress.com/](http://gilgameshakkad.wordpress.com/)

et les trois murailles garnies de bastions. C'est d'ailleurs, sans doute, à l'intérieur du bastions ouest que se trouvaient les jardins suspendus. Babylone était constitué d'une série d'enceintes dont les plus extérieures étaient ouvertes à tous, alors que les plus intérieures étaient au roi et aux prêtres.(Benelovo, 1983 : 25)¹²

❖ L'enceinte d'Athènes :

Depuis longtemps déjà, on a émis l'idée suivante : le mur de l'enceinte classique de l'Acropole d'Athènes n'était pas tant un ouvrage de défense que élaboré qui circonscrivait cet espace consacré à des cultes multiples.

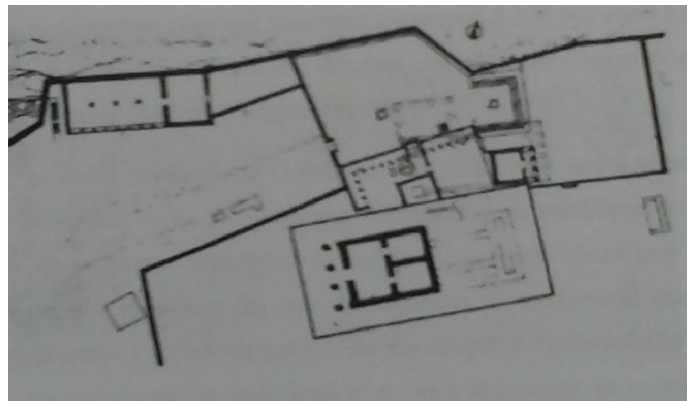


Fig 3 : Plan de la région nord de l'Acropole

A l'évidence, l'Acropole avait perdu son rôle de forteresse après l'invasion perse, au moment où se forgeait l'identité de nouvelle démocratie athénienne. Dans cette note d'information, mes réflexions porteront sur deux emplacements précis de la partie nord du mur de l'enceinte classique de l'Acropole, c'est-à-dire sur les sections où furent réemployés l'entablement du temple archaïque des Pisistrati ainsi que les éléments architecturaux demeurés inachevés du pré-Parthénon (fig 1). En effet, je crois pouvoir démontrer, en me fondant sur l'étude de la localisation exacte de ces remplois, que la fonction essentielle du mur d'époque classique était d'indiquer, au travers de son type d'architecture, la nature des cultes auxquels l'Acropole d'Athènes se trouvait vouée.

¹² [https:// www.cndp.fr/archive-musagora/merveilles/merveilles.fr/jardins/remparts...babylone.htm](https://www.cndp.fr/archive-musagora/merveilles/merveilles.fr/jardins/remparts...babylone.htm)



Fig 4 : Plan de l'Acropole

❖ La muraille de la ville d'Ourouk (Uruk) :

Toujours parmi les premières cités, qui remontent à quelques 5 500 ans avant J.C, on trouve en Mésopotamie des villes sumériennes fort étendues : on peut citer Ourouk dont sa muraille entourait une aire de près de quatre Kiloètres carrés.

Le prestige et la suite mythique de Gilgamesh sont totalement inséparables de sa ville d'Ourouk. On lui attribue certes la construction d'une immense muraille de 9 Kilomètres de long. Mais n'est pas comme constructeur de temples ou de fortifications. Ce n'est meme pas en tant qu'effigie, que protecteur des arts ou promoteur de monuments que ce roi nous impressionne pour autant. Ce n'est pas non plus par des conquêtes territoriales ou par la défense d'un héritage. Ce qui compte de spécifique pour notre imaginaire de la culture et de la littérature, dans l'histoire du demi-dieu qui ne voulait pas mourir et de son autre dont la mort l'a rendu inconsolable, c'est que tout commence et tout finit à la ville.

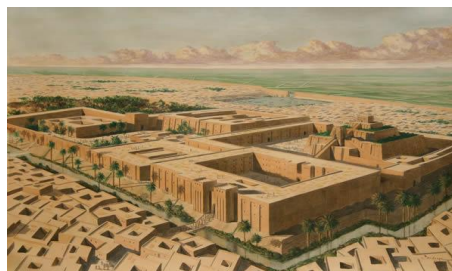


Fig 5 : La muraille de la ville d'Ourouk

Dans ses murailles on pouvait y trouver l'Enna dit le temple du Ciel, dédié à la déesse Ishtar ainsi que le temple Blanc dédié au dieu Anu.

C'est au milieu millénaire qu'Uruk perd son éclat.

A cause de passassions de pouvoirs, de guerres, Uruk est rattachée à l'Empire Akkad. La cité est toujours aussi imposante et développée, mais elle

perd de son importance et devient une ville comme un autre de l'empire. Lorsqu'en 2193 l'Empire Akkad

s'effondre, Uruk retrouve sa prospérité et la conserva quand elle devint une ville de l'empire babylonien¹³.

❖ Le Mur d'Aurélien :

Quant à Rome, cette ville va grandir jusqu'à dominer l'ensemble du monde méditerranéen. L'organisation réelle de Rome eut lieu sous la domination des Etrusques.

Le mur d'Aurélien ou muraille d'Aurélien est construite sous l'ordre de l'empereur Aurélien au III^{ème} siècle de notre ère. A son époque, il existait déjà une muraille protégeant la ville mais elle entourait seulement les 7 collines de Rome, or depuis, la ville s'était étendue bien au-delà des collines. le mur d'Aurélien avait un objectif militaire, il visait à protéger Rome de l'invasion des barbares¹⁴.

La construction du mur d'Aurélien s'est étendue de 270 à 273 après Jésus-Christ. Soit une construction assez rapide pour une muraille ayant une circonférence de 19 Kms et qui atteignait à certains endroits jusqu'à 10 mètres de hauteur. Aujourd'hui seuls 12 Kms du mur sont encore visibles. On peut voir que vu la

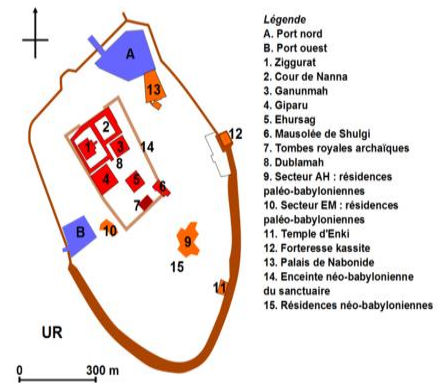


Fig 6 : Plan de la muraille de la ville d'Ourouk

¹³ <http://www.doll-celeb.com/lieux/uruk/>

¹⁴ L'enceinte sévrienne dans l'histoire urbaine de Rome, Pierre Grimal

rapidité de la construction, des édifices ont été inclus dans le mur, tels que des habitations ou la pyramide de Cestius et une partie de l'Aqueduc Aqua Claudia.

Sa construction a donc lieu pendant le règne de l'empereur Aurélien mais il sera renforcé par la suite et 6.5 mètres de hauteur seront ajoutés sous Honorius. Pour accéder à la ville, 18 portes ont été construites¹⁵.

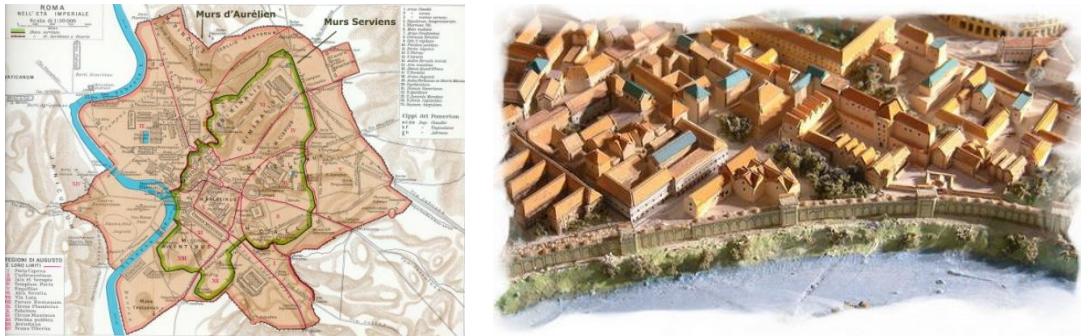


Fig 7 : Le mur d'Aurélien

Ainsi, l'enceinte est rattachée à une valeur religieuse et comme le souligne L.Mumford, « le tracé et l'édification du mur étaient pour le premier acte de la fondation » il est important de souligner que suite à la paix romaine, les fortifications étaient généralement négligées ou même abattues afin de permettre l'extension urbaine. Ainsi, « pendant la pax roman, des faiblesses profondes étaient demeurées latentes. On fondait des villes nouvelles librement ouvertes, tandis que les cités anciennes laissaient se délabrer leurs remparts.

5) De « la porte de la ville » à « l'entrée de ville » :

La désagrégation urbaine est lue chez L.Mumford comme le résultat de l'expansion commerciale, c'est-à-dire du capitalisme du XVIIème siècle : « l'évolution historique favorisait toutes les formes d'expansion : expéditions coloniales et créations d'industries nouvelles dont les perfectionnements techniques se jouaient sans connaître de la réglementation médiévale .la disparition du mur d'enceinte de la cité annonçait que ce temps était révolu »

¹⁵ <https://www.duvoyage.com>

On peut remarquer tout de même la prégnance du mot « porte » même si ces derniers ont disparu physiquement. Cette invariance dans la dénomination de l'entrée de la ville se retrouve à Paris ou les sorties du périphérique- qui correspondent aux entrées dans la ville de Paris (Porte de Clignancourt, Port Saint-Denis et Porte Saint-Martin, situées sur le tracé de l'ancienne enceinte de Charles V).

Historiquement, les entrées de ville sont nées avec l'apparition de la grande distribution dans les années 1960. Le concept d'entrée de ville est presque essentiellement **français**, dans les pays-saxon, celui-ci est peu abordé, cela peut certainement s'expliquer par le fait que la littérature française utilise, alors que dans le monde anglo-saxon on s'intéresse soit aux autoroutes dans une approche paysagère soit aux espaces périurbains dans une approche urbanistique

Selon nous cette vision est cependant inappropriée au contexte urbain contemporain .ou les frontières entre les milieux urbain, périurbain et rural sont flous la relation entre ces différents domaine est également fort et complexe.

6) L'évolution des entrées de ville :

« Aujourd'hui les portes de villes sont au centre, ce sont les gares. »¹⁶

- Les villes antiques, l'entrée était marquée par des aménagements d'accès tels que l'allée des sphinx protecteurs précédant la porte de la ville funéraire égyptienne, les propylées de l'Acropole d'Athènes, les arcs de triomphe de l'époque romaine. Par la suite, l'entrée de ville se confond, avec la porte fortifiée percée dans l'enceinte de défense pour permettre l'accès à la cité.

¹⁶ Le Corbusier, Urbanisme

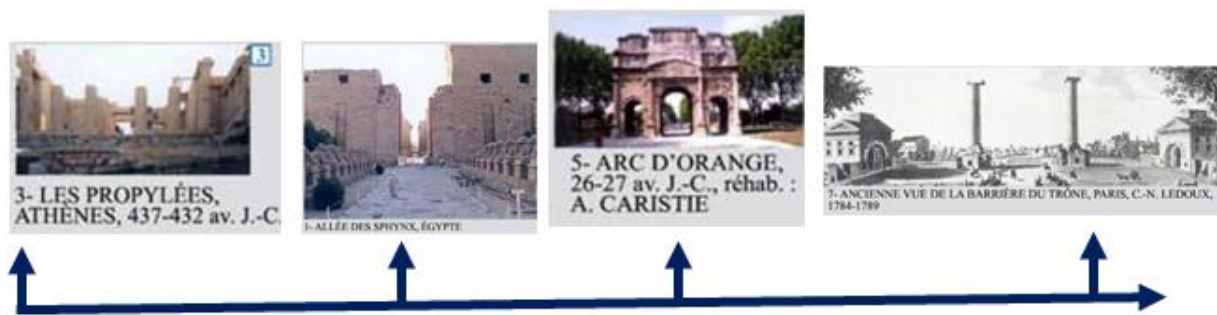


Figure 08 : l'évolution historique des entrées de villes

- Au XIX^e siècle un certain nombre de villes signalent leurs entrées Par de belles plantations d'alignement. C'est à cette époque que les gares Ferroviaires font leur apparition en limite de centre, constituant des portes Nouvelles accompagnées le plus souvent par une avenue, formant ainsi un Nouveau type d'entrée de ville.



- XX^e siècle des entrées de villes situées soit sur des communes périphériques reliées à la ville par une voie rapide,



7) Concepts et définitions d'entrée de ville :

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

Se réfère aux espaces tangents au tissu urbain ou agglomération continu traversé par une grande voirie de pénétration irriguée par ces flux d'homme et de marchandises et qui connaît les problèmes d'images liées à l'hétérogénéité de l'espace.

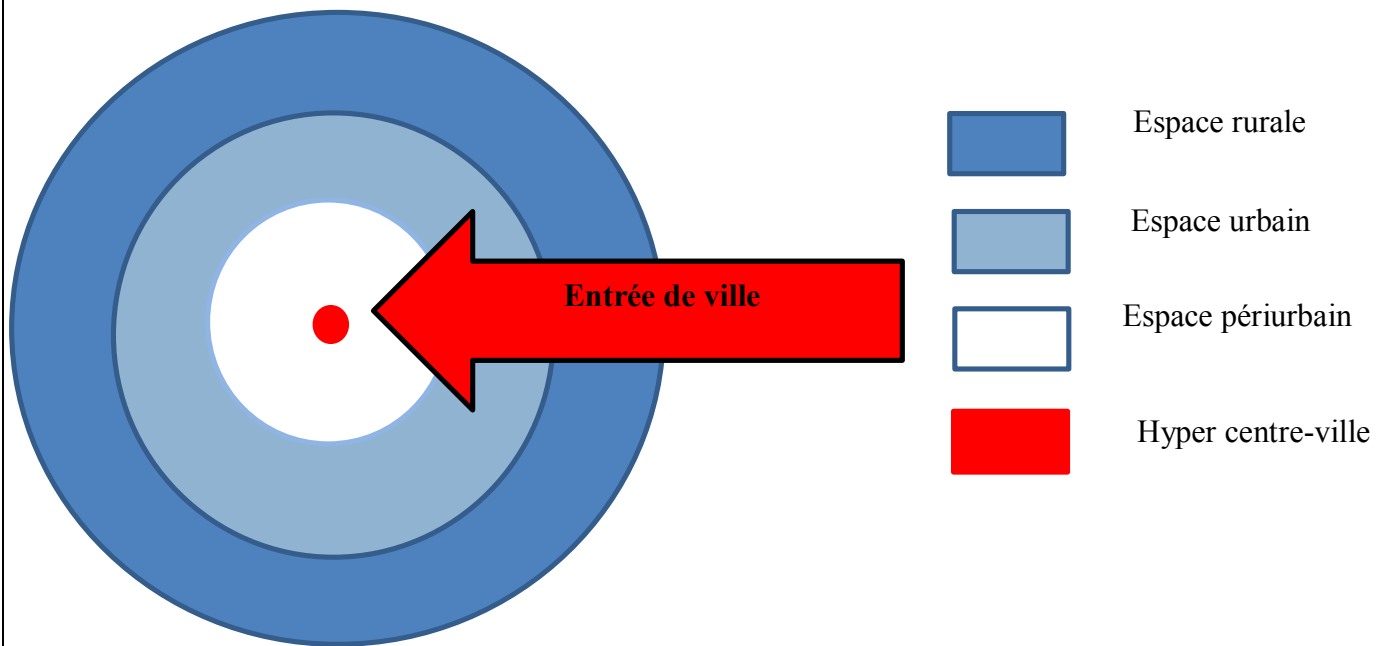


Figure 9: Entrée de ville espace qui traverse les entités de la ville

« L'entrée de ville se réfère aux espaces tangents au tissu urbain ou aggloméré ou continu, traversés par au moins une grande voirie de pénétration et souvent proches ou traversés par une voirie de contournement. A ce titre, « l'entrée de ville » est irriguée par des flux importants d'homme et des marchandises »¹⁷.

Entrée de ville c'est « 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 voie de contournement ou d'une déviation, indépendamment du statut des voies. Cela ne concerne ni itinéraires, ni les contrats d'axe, ni les traversées d'agglomération »¹⁸.

La formule " entrée de ville" est désormais courant revêtant différentes réalités Si, dans la ville moyenâgeuse, elle renvoie aux portes physiques de la ville, aujourd'hui, le lieu ainsi désigné présente diverses réalités et renvoie à des

¹⁷ Bureau d'étude économique Tétra en 1991

¹⁸ La notion d'entrée de ville dans la circulaire de la DAU et de la DNP du 22 septembre

situations fort différentes, Si elle se trouve toujours en périphérie d'un lieu construit et habite-la notion même de cite ayant évolue- nous ne sommes plus dans l'idée ponctuelle de «la porte" mais bien dans celle d'un espace de transition, d'un entre-deux, d'une "entrée". Cependant, cette entrée peut être de différentes natures suivant ses usages et ses fonctions mais également d'après l'environnement dans lequel elle s'inscrit¹⁹.

8) Les marqueurs d'entrée de ville :

S'il est difficile de préciser les limites d'une entrée de ville, elle peut cependant être caractérisée, de prime abord, comme un lieu de transition entre deux milieux contrastés, urbain et rural, et comme une entrée en ville par la vie sociale que l'on y découvre tout le long. La multiplicité de signes livre une première image identitaire de la ville significative du passage de la route à la rue et parfois sa multifonctionnalité (économique, de loisir, culturel, d'activités, sportif.....) donne l'assurance au citoyen

d'y trouver presque tout ce qui lui est utile au quotidien sur même lieu pas trop éloigné du centre –ville. Située en bordure d'un axe, généralement une pénétrante ou une rocade,

c'est donc un lieu de rupture de fonctionnement

de la voie entre l'interurbain et l'urbain et conséquemment, de changement de comportement de l'utilisateur-normalement par une maîtrise de la vitesse-devenant un lieu de rattrapage entre les piétons, cyclistes et automobilistes. 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

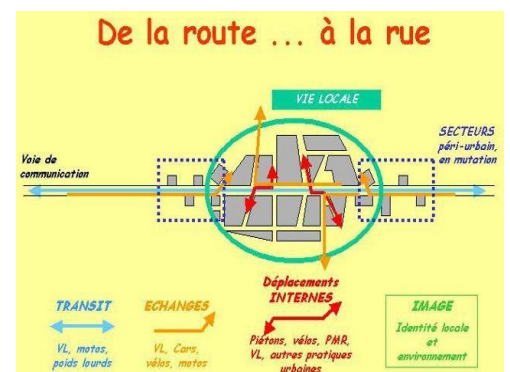


Fig 10 : de la route à la rue

¹⁹ CETE Normandie-centre- DADT, définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle - 2012

zone d'approche en amont du panneau d'entrée d'agglomération, de rupture au niveau de la porte associée à ce dernier et zone de transition en aval du panneau d'entrée d'agglomération pour inciter l'usage à maintenir une vitesse modérée.

Au sens du code de la route, l'agglomération est l'espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde. Le panneau d'entrée d'agglomération doit donc être un des éléments qui sanctionne le point d'accès à un lieu différent de celui que l'on vient de quitter contribuant à améliorer la lecture de l'entrée de ville par l'automobiliste, espace public qui fait que l'on passe de la campagne à la ville, de la route à la rue et dont la fonction circulatoire n'est qu'une composante. Le panneau d'entrée en agglomération, judicieusement implanté dans le respect du code de la route et assorti d'obligation, joue un rôle certain pour les usagers de la route sur la perception de ce lieu qui peut être comme une séquence où la vie locale existe potentiellement, les convainquant de respecter une vitesse au-dessus de 50 Km/h à son approche. 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.....,

Inducteurs d'un changement pour les usagers ; c'est la mise en cohérence des lieux avec le contexte qui le rendra crédible induisant une circulation apaisée qui favorisera la communication, l'animation urbaine et l'attractivité de la rue. Avant d'intégrer ces signes d'urbanité, on pourra tirer parti de la morphologie de cette entrée pour induire des séquences.

9) Le séquençage :

La ville est un lieu hétérogène composée de types d'urbanité inégaux mais précis, de caractéristiques fonctionnelles et physiques, d'un environnement formant un espace organisationnel qui influencent les comportements et servent de point d'appui pour différencier les séquences traditionnellement rencontrées :

- une zone rurale (zone de campagne).
- une zone de transition (sub-urbanité).
- une entrée dans l'agglomération péri-urbain).
- une partie intermédiaire.
- une partie centrale (centre-ville).
- une sortie d'agglomération²⁰.

Ce séquençage, qui pourrait apparaître comme la déclinaison d'une approche paysagère visuelle, ce qui serait restrictif par son manque de considération des différents mouvements qui caractérisent cet espace, sera une aide à la définition de l'entrée de ville. Le découpage correspondant à cette composition de l'espace (continuité du bâti, perspectives, commerces, habitat, mouvements des riverains, transversaux, de transit, traitement paysager, conflits d'usages...) détermine des séquences homogènes, bien différenciées et dont le fonctionnement est perceptible. Ces séquences seront différenciées par la forme, la structure, la taille de ces espaces qui dans l'idéal, comprennent- en dehors des équipements d'habitat, de loisirs, de culture, du commerce, autant d'éléments qui structurent l'aménagement périurbain- des espaces libres végétalisés, un maillage circulatoire entre eux les reliant à l'existant, une qualité architecturale et environnementale, formalisant les espaces habitat, économiques, loisirs.....avant d'atteindre la ville même. Ces entrées de ville seront évolutives suivant l'usage qu'on leur donnera, en considération que cet usage est

²⁰ CERTU guide méthodologique « Aménagement d'une traversée d'agglomération »

susceptible de n'avoir qu'un temps et qu'il est judicieux de mettre en place une réflexion permanente et préenne au-delà de cet usage afin de pouvoir considérer leur mutabilité a long terme.

Ainsi, il est clair qu'il n'est pas souhaitable de figer la définition de l'entrée de ville comme étant un lieu-type que l'on peut cadrer de façon conventionnelle, il s'agit de l'appréhender comme un lieu de vie, un lieu de passage obligatoire qui propose un choix d'itinéraires, un lieu de transit, un lieu de contraintes ou un lieu d'attraction possible, aux multiples usages et acteurs. Véritable interface entre la ville et la campagne, l'entrée de ville forme un seuil physique entre ces deux lieux qu'il faudra traiter de manière globale, sans se résumer au seul mouvement circulaire mais en prenant en compte l'articulation de toutes les fonctions ces espaces.

10) Les typologies d'entrées de villes :

Les entrées de ville « classique » : les racines du présent :

Les de ville « classique » expriment le plus souvent :

- des rapport sociaux maîtrisés avec des quartiers qui reflètent la division en groupes sociaux, du populaire au résidentiel.
- un coté moins fonctionnel ; en termes de circulation routière notamment, mais plus intime, avec les commerces de proximité.

Spontanément, on n'en parle pas comme d'une entrée de ville.

L'entrée de ville « traditionnelle » :

- les vois se rétrécissent, les bouchons apparaissent.
- la circulation est moins fluide du fait des fait des stationnements en double file(ce qu'onne trouve jamais en « contemporain »)

-ambiance de tristesse : batiments sans caractère, mais bas (3 à 5 étages) et habitat pavillonnaire.

*fonction de passage à dominante compagne et ancienne :

Ces entrées de ville, comme les entrées « touristique », sont souvent perçues comme des transitions entre la nature et la compagne, comme l'envers de la modernité, comme le coeur des racines, entre la nature (compagne) et la culture (la vieille ville)

-Entrée pittoresque par de vieux quartiers qui conduisent directement au centre de la ville

-Peu de signaux de la modernité. Même les panneaux publicitaires sont moins de l'ordre de l'information que de la séduction comme si la séduction, fondée sur la recherche des archétypes, ne pouvait fonctionner que dans un cadre culturel lié aux racines urbaine et à son imaginaire.

- petit lotissements résidentiels et petites surfaces commerciales.

-Rivières et ponts.

Les entrées « touristiques » :

Elles sont surtout pour 'les autres'. Elle sont dominées par les signes de paysage :

Elles indiquent l'identité historique de la ville dans sa tradition agricole, naturelle ou maritime.

Elle représentent pour les usagers le nostalgie de la nature, du calme, de 'l'avant ville', un paradis perdu, un lieu de refuge

C'est la place de la compagne dans l'imaginaire urbain ; presque la pureté originelle 'massacrée' par les zones commerciales.

-C'est aussi comme la petite porte de derrière, dans une maison, par laquelle on fait entrer intimes.

Elles sont des entrées pour des sorties en famille : espaces verts, parc de loisirs.

Elles sont plus occasionnelles, moins contraignantes que les entrées 'utilitaires'.

L'entrée « résidentielle » :

Ce sont des lieux de passage pour entrer ou sortir. Ce sont des lieux de vie permanent à haut standing :

-habitat résidentiel

-verdure, espace verts

-routes sinueuses

-l'eau

-les signes de l'entrée de ville sont peu nombreux : une rocade, les signaux classiques de circulation, autour du calme et de la limitation de vitesse.

-loisir : golf, centre équestre. l'espace est en grande disponibilité, comme en entrée contemporaine, mais avec une allocation tournée vers le loisir haut de gamme, loin de la foule.

Les entrées « contemporaines » :

Les nouvelles entrées de ville qu'elles plaisent ou qu'elles soient critiquées, sont considérées pour les opinions les plus négatives comme un mal nécessaire.

Le constat important est qu'aujourd'hui, contrairement aux années soixante, la ville est admise. Les entrées 'contemporaines' symbolisent la modernité acceptée et en partie maîtrisée.

Les nouvelles entrées sont associées de façon ambivalente à :

*violence, drogue, insécurité, mais aussi à un univers de vie et puissance

*désordre, mal maîtrisée, sauvage, mais aussi à organisation et facilité.

C'est un lieu de métissage social même si chaque classe sociale conserve sa propre façon de vivre et d'utiliser ces nouvelles entrées.

Les entrées de 'ville dans la ville' :

Elles sont entre les entrées 'classiques' de par leur fonction de passage et les entrées 'contemporaines' du fait de leur infrastructure routière.

Ce sont des zones 'labyrinthes', avec une architecture souvent dégradée, comme de l'urbain qui n'aurait pas marché

*université des années soixante

*immeubles, tours

*pavillons

. *centre commerciaux

*ambiance : impression d'échec et de parenthèse.

Les entrées de ville à dominante « utilitaire » :

Elles représentent le modèle idéal typique de l'entrée contemporaine, avec ses fonctions :

-d'orientation par rapport au centre et à la périphérie

-de réception des activités commerciales, industrielles et artisanales qui demandent de la surface libre.

-de « dépotoir » de tout ce qui est indésirable en centre-ville.

-d'accueil des étrangers : les hôtels.

-infrastructure routière importante et circulation : rocade, rond-point

-signalétique routière importante

-signalétique publicitaire

-signalétique information touristique

-monuments symboles (stade)

Les entrées 'tertiaires' :

Elles sont le signe de l'image du futur qu'une ville veut se donner :

-industries sans pollution

-aéroport

-loisir

-centres commerciaux

Elles sont lieu d'une nouvelle culture potentielle

Les entrées 'lieux de vie' : aménager le plaisir à partir de l'utilitaire :

Comme les entrées 'tertiaires', les entrées 'lieux de vies' veulent recréer les signes d'une nouvelle centralité à la périphérie. Fonction utilitaire et prix bas ne sont plus prioritaires.

Pour les habitants, qui aiment y aller, elles concurrencent les centres ville leur fonction flânerie, lèche vitrine, restaurant.

Ce sont des zones d'attraction fortes, qui peuvent provoquer un déplacement important, même si un centre commerciale utilitaire et plus proche

*accès routier facile

*lié à la vie quotidienne

*c'est beau, c'est moderne, agréable, il y a cotés flânerie, promenade, avec beaucoup

Les entrées « lieux de vie » : aménager le plaisir à partir de l'utilitaire :

Comme les entrées « tertiaire », les entrées « lieux de vies » veulent recréer les signes d'une nouvelle centralité à la périphérie. Fonction utilitaire et prix bas ne sont plus prioritaires.

Pour les habitants, qui aiment y aller, elles concurrencent les centres ville dans leur fonction flânerie, lèche vitrine, restauration.

Ce sont des zones d'attraction fortes, qui peuvent provoquer un déplacement important, même si un centre commerciale utilitaire est plus proche.

*accès routier facile.

*lié à la vie quotidienne.

"C'est beau, c'est moderne, agréable. Il y a un côté flânerie, promenade, avec beaucoup de boutiques, des grands parkings".

11) Les échelles d'entrée de ville :

Le séquençement :

La ville est un lieu hétérogène composée de types d'urbanité inégaux mais précis, de caractéristiques fonctionnelles et physiques, d'un environnement formant en espace organisationnel qui influencent les comportements et servent de points d'appui pour différencier les séquences traditionnellement rencontrées :

- Une zone rurale (zone de campagne)
- Une zone de transition (subi-urbanité)
- Une entrée dans l'agglomération (péri-urbanité)
- Une partie intermédiaire – une partie centrale (centre-ville)
- Une sortie d'agglomération.

Ce séquençement²¹, qui pourrait apparaître comme la déclinaison d'une approche paysagère visuelle, ce qui serait restrictif par son manque de considération des différents mouvements qui caractérisent cet espace, sera

²¹ CERTU guide méthodologique « aménagement d'une traversée d'agglomération »

une aide à la définition de l'entrée de ville. Le découpage correspondant à cette composition de l'espace (continuité du bâti, perspectives, commerces, habitat, mouvements des riverains, transversaux, de transit, traitement paysager, conflits d'usages..) détermine des séquences homogènes, bien différenciées et dont le fonctionnement est perceptible.

Ces séquences seront différenciées par la forme, la structure, la taille de ces espaces qui, dans l'idéal, comprennent, en dehors des équipements d'habitat, de loisirs, de culture, du commerce, autant d'éléments qui structurent l'aménagement périurbain, des espaces libres végétalisés, un maillage circulatoire entre eux les reliant à l'existence, une qualité architecturale et environnementale, formalisent les espaces habitat, économique, loisirs....avant d'atteindre le ville-même.

Ces entrées de ville seront évolutives suivant l'usage qu'on leur donnera, en considérant que cette usage est susceptible de n'avoir qu'un temps et qu'il est judicieux de mettre en place une réflexion permanente et pérenne ou delà de cette usage afin de pouvoir considérer leur mutabilité à long terme, Ainsi, il est clair qu'il n'est pas souhaitable de figer la définition de l'entrée de ville comme étant un lieu-type que l'on peut cadrer de façon conventionnelle, il s'agit de l'appréhender comme un lieu de vie, un lieu de passage obligatoire qui propose un choix d'itinéraire, un lieu de transit, un lieu de contraintes ou un lieu d'attraction possible, aux multiples usages et acteurs. Véritable interface entre la ville et la campagne, l'entrée de ville forme un seuil physique entre ces deux lieux qu'il faudra traiter de manière globale, sans se résumer au seul mouvement circulatoire mais en prenant en compte l'articulation de toutes les fonctions de ces espaces.

12) l'entrée de ville et le paysage :

les entrées de ville sont le support d'une image de marque. Elles sont souvent « endommagées » par une urbanisation peu qualitative et mal maîtrisée, l'entrée n'est pas une porte, l'entrée se fait à partir d'un parcours qui convient de penser et d'aménager en conséquence.

1. Banalisation des entrées de ville :

La problématique des entrées de villes a été posée par l'accroissement géographique des agglomération dès la fin des trente glorieuses : une certaine forme d'étalement urbain, un urbanisme commercial mal contrôlé, une affirmation de « tout automobile » sont autant de cause d'une dégradation tant fonctionnelle qu'esthétique des entrées des ville, particulièrement en France .Aujourd'hui, il semble nécessaire de revisiter les outils pour disposer d'entrées de ville non dégradées, qui fonctionnent de manière satisfaisante, dont la valeur intrinsèque soit reconnue , et qui se montre à la hauteur des quartier centraux qu'elles desservent.

2. la dégradation paysagère des entrées de ville :

L'aspect désordonné qui caractérise nombre d'entrées nuit à l'image de la ville .cette situation est d'autant plus grave que, pour ceux qui arrivent de l'extérieur, l'entrée constitue une véritable « vitrine ».les facteurs explicatifs du désordre urbain qui caractérisent les entrées, sont nombreux, mais surtout la conséquence de l'appropriation de ces entrées par les seules fonctions commerciales, à cause des possibilités nouvelles d'accessibilité et de visibilité. Des commerces se sont installés dans ces zones nouvelles afin de profiter de l'accessibilité et de la visibilité qu'autorisaient les pénétrantes aménagées dans les espaces périurbains.

Le défaut d'intérêt des investisseurs pour la qualité de ces espaces et l'architecture, combinée à un manque de rigueur dans l'application de la réglementation sur l'affichage, sur l'implantation et sur l'architecture .ces

manquements donnent comme résultat une sorte de désordre urbanistique dont témoigne l'absence d'ancrage aux quartiers limitrophes²²

bien souvent, les qualités paysagères ont été occultées, voire détruites par les implantations commerciales,

La plupart des entrées sont au contraire caractérisées par un paysage homogène et banal, accentué par une route de forme linéaire et par un manque de relation entre l'infrastructure routière et l'espace environnant . la standardisation des commerces sur les abords de l'entrée,

En France, on décrit donc les entrées de ville comme étant « (.....) des espaces commerciaux qui font l'objet de peu de considérations urbanistiques ou esthétiques. On associe généralement l'entrée de ville aux espaces et paysages périurbains, à l'interface de la ville et de la campagne , et elle représente de ce fait une zone floue, mal définie, »

Les infrastructures routières en entrée de ville étaient traditionnellement aménagées de façon à ne favoriser que les déplacements motorisés et servaient la seule fonction de déplacement rapide et efficace des usagers.

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

3. l'affichage publicitaire :

Emblématique de l'expansion économique, l'affichage publicitaire est aujourd'hui essentiellement urbain et dédié plus particulièrement aux personnes

²² Gallety, 1944

en déplacement .pour les acteurs économiques, un des critères d'implantation commerciale est essentiellement la possibilité d'affichage et de visibilité qu'offrent les entrées de ville leur permettant d'être facilement repérables des voies de circulation . cette anarchie de panneaux publicitaire qui défigurant principalement les entrées de ville, participe non seulement à rendre illisibles les informations indispensables à la circulation des usagers , mais également à l'insécurité des déplacements par leur pouvoir d'attraction visuelle dangereux pour les usagers²³.

De fait, la perception de la ville que l'on a dès sa périphérie est le plus souvent une image assortie d'une pollution visuelle importante due à la cohorte de panneaux publicitaires .

Entrée de ville , notion identitaire :

Le caractère symbolique des entrées est certainement l'élément le plus important qui ressort des entrevue, on mentionne qu'elles sont, en fait, le premier contact avec l'agglomération pour l'ensemble des utilisateurs et des visiteurs.

« l'amendement dupont »

Chargé en 1994 d'une mission de réflexion et de proposition sur les entrées de ville , notre collègue M. ambroise dupont a formulé de nombreuse propositions dont la principale s'est traduite par l'adoption de l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme lors du vote de la loi n)95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la l'environnement .le principe de ce dispositif , connu sous le nom d' »amendement dupont », est d'obliger les communes qui souhaitent développer l'urbanisation dans leurs entrées de ville à mener au préalable une réflexion sur la qualité urbaine, paysagère et architecturale de l'aménagement dans leurs documents d'urbanisme. Pour cela , il institue une bande

²³ Définition et méthode d'analyse des entrées de villes dans un contexte Post Grenelle ; http://www.cher.gouv.fr/content/download/8160/50529/file/Entree_ville_contexte.pdf

inconstructible de part et d'autre des autoroutes et grandes routes, interdiction à laquelle les peuvent déroger à condition de réaliser une étude »

Cette étude est principalement centrée sur le respect et la préservation des paysages.

Entrée de ville, les éléments d'une stratégie de qualification :

1. entrée de ville et qualité du grand paysage

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

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

2. Mettre en valeur les repères du grand paysage :

Pourtant les caractéristiques physiques du site d'une entrée d'agglomération peuvent offrir des opportunités intéressantes si l'on compose avec elles, permettant de réaliser des aménagements plus lisibles, mieux intégrés, plus harmonieux (perspectives, maîtrise du ruissèlement, directions rationnelles de composition et de développement, etc.) ; pour retrouver ces opportunités, il faut étudier le site que traversent ces grandes voies à l'entrée des agglomérations, passant d'une vallée à l'autre, ou suivant une ligne de crête, une vallée, un piedmont ...on découvrira ainsi des unités de paysage, des points singuliers, dont un projet de réaménagement pourra tirer parti

Le grand paysage doit être étudié à partir de l'axe principal, dans les deux sens (entrée et sortie), ainsi qu'à partir de points extérieurs à l'axe, ses éléments remarquables peuvent être :

_ Les hauteurs, sommets, coteaux visibles de l'axe (comme les buttes du plateau) :

_les ruptures de relief traversé ; par l'axe (sommets, point bas, ruptures des pentes) ;

-les cours d'eau ;

Les (amers) points de repéré lointains (clochers, châteaux d'eau, tours, etc.) ;

_les perspectives offertes par l'axe principal ou par des axes latéraux ou sur de simples ouvertures

2.1- L'ouverture sur le grand paysage :

S'ouvrir sur le grand paysage ne signifie pas échapper à la ville ni la déprécier , mais la relier à son site , donner à comprendre celui-ci , fournir des repères , l'usager de la route comme l'habitant a toujours intérêt , aussi bien pratique (repérage) que symbolique (appartenance) , à avoir le maximum d'information sur l'endroit où il se trouve : connaître sa position , son orientation , comprendre la configuration des lieux²⁴ , cette ouverture , cette liaison avec le site peut être faite

Peut-être faire :

_ Par des coupures franches, agricoles ou plantées, entre zones urbanisées, qui individualisent des entités urbaines, qui créent des continuités naturelles, qui donnent à lire les traits de la géographie (vallons, coteaux) :

_par l'ouverture sur les horizons lointains, même en dehors de ces coupures (perspective frontale vision sur les coteaux par-dessus des bâtiments bas ou fenêtres plus fugitives entre zones bâties)

²⁴ Réhabilitation des entrées de ville, ile de France, 2001

_par des éléments structurants (constructions, plantation ; sculptures) ; notamment aux articulations entre séquences (rupture de pente, limite urbaine) ou pour souligner un point singulier extérieur

_par des interventions le long des rives et au-delà (sur des tissus urbaine par exemple par le gabarit de hauteur, sur la composition urbaine, le long des perspectives et à leur extrémité sur des monuments par ex par l'éclairage nocturne) :

_par des interventions plus lointaines (sur des coteaux, sur des hauteurs, sur des vallons, p, ex, par leur préservation)

2.2- La création des repères de grand paysage :

Les interventions différent selon que dans l'état initial n les repères du grand paysage s'imposent plus ou moins :

_quand les repères de grand paysage s'imposent il s'agit e ne pas les masquer et de les mettre en valeur (p, ex, cathédrale de Meaux, tour de Montlhéry, digue plantée de pions de la base de loisirs de Saint-Quentin)

_quand les repères du grand paysage sont peu visibles, il s'agit plus d'une reconquête, par réduction de certains masques

_quand il n'y pas de repères vraiment marquée, le projet peut faire deviner des éléments lointains du grand paysage par des aménagements qui leur sont reliés, comme des coupures vertes débouchant sur des espaces ouverts de plus ampleur, voire d'importance régionale

3. Entrée de ville entre symbole et identité :

La question de l'identité est aussi présente dans la littérature contemporaine (l'entrée joue un rôle de révélateur du paysage et participe à l'identité de la ville)

3.1. Entrées de ville symbole de passage frontière :

L'entrée est également une (expérience routière mettant en jeu les aspects symboliques du passage frontière aussi bien que la reconnaissance sensible des territoires frontaliers)

Une approche française souvent d'ordre théorique, qui s'intéresse aux entrées de ville 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, à cause des mutations paysagères que cette dernière induit sur les territoires traversés, mais également à cause des transformations dans les comportements²⁵

Les auteurs français utilisent le concept d'entrée de ville de manière très ouverte pour décrire les espaces périurbains

Ces espaces périurbains sont centrés sur une logique économique, les promoteurs commerciaux étant séduits par leur accessibilité et leur visibilité²⁶, on associe généralement l'entrée de ville aux espaces et paysage périurbains, à l'interface de la ville et de la campagne

3.2- L'entrée de ville et l'identité de l'espace périurbain :

Au sein de l'espace périurbain. Les « entrées de ville » sur les grands axes routiers constituent des situations particulièrement critiques. Elles sont l'objet d'une préoccupation déjà ancienne pour les urbanistes, les paysagistes et un nombre toujours croissant d'habitation. Ce sont des espaces linéaires, toujours

²⁵ Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal

²⁶ (Frobert, 1999)

en extension, situés aux confins de la ville et à l'inverse des centres—un peu oubliés²⁷.

Le périurbain constitue une catégorie d'espaces à part entière et nécessite une approche spécifique dépassant la simple addition de l'urbanisme, de l'aménagement rural et de la protection de la nature, des sites et des paysages.

Si plusieurs projets peuvent être proposés pour résoudre un même problème au-delà des contraintes auxquelles tous doivent se plier, chacun est fondé sur un certain nombre d'options qui lui sont propres et liées à la compétence spécifique de chaque concepteur. Et ses certains projets ne s'inscrivent pas de façon harmonieuse et cohérente dans le paysage (illustration 29), la responsabilité n'en revient pas nécessairement à ceux qui les ont conçus : hors de toute concertation avec d'autres intervenants, le spécialiste ne va vraisemblablement pas prendre en compte des composantes sortant de son champ spécifique d'intervention.

3.2.1- Une approche passagère de qualité des espaces périphérique :

Quelques conditions minimales peuvent être énoncées qui garantiraient une approche paysagère de qualité des espaces périphérique :

-faire ressurgir le socle du territoire, en se référant aux fondements géographiques et historique, ensemble de contraintes et d'opportunités qui l'ont organisé : cours d'eau, crête, plaine, coteau...

-admettre les principes d'une capacité d'accueil limitée et d'une vocation différenciée des territoires communaux : une petite commune ne peuvent pas tout offrir, des complémentarités sont envisageables entre plusieurs centralités selon le modèle de la « ville archipel »-protéger les zones agricoles les plus

²⁷ Quelle articulation entre identité campagnarde et identité urbaine dans les ménages « périurbains »

fertiles de l'urbanisation et préférer un développement des villages entre les espaces cultivés et ceux qui, moins riches, abritent pâturages et/ou forêts

-maîtriser le foncier des espaces agricoles clefs : les agriculteurs ne peuvent être les seuls défenseurs de leurs propres espaces, jeunes, ils défendent leur outil de production, veux et en

L'absence de successeurs, ils essaient de faire fructifier leur bien en le rendant constructible ...

Si la puissance publique reconnaît la valeur de l'espace agricole, elle doit intervenir pour se l'approprier ;

-protéger de manière volontariste le littoral routier partout où il est présent ;

-recouvrir le paysage de l'eau en maîtrisant les risques ;

-mailler les espaces non bâtis via des circulations douces pour composer la ville au plein sens du terme ;

-adapter les centralités urbaines en renouvelant les cités qui le nécessitent et en répondant aux besoins nouveaux qui apparaissent dans les villages²⁸

3.3- L'entrée de ville participe à l'identité de la ville :

Les routes et autoroutes qui donnent accès à la ville jouent un rôle essentiel, leur rôle ne se définit toutefois pas qu'en termes d'accessibilité. Elles sont porteuses de significations multiples, d'autant plus importantes qu'elles constituent les premiers contacts que les visiteurs établissent avec la métropole ; ce sont de véritables portes d'entrée qui contribuent à en définir l'identité. Par les interprétations dont elles font l'objet c'est tout un paysage qui émerge de cette

²⁸ Réhabilitation des entrées de ville

réalité, tant pour les usagers, qu'ils soient occasionnels ou assidus, que pour les riverains.

Les entrées sont pour Laugier ; d'une grande importance pour définir l'identité d'une ville, et elles ont le potentiel d'annoncer la beauté de celles-ci : « Beauté et magnificence dépendent principalement de trois choses : des rues, de ses bâtiments. »

La question de l'image est tout aussi présente dans la littérature contemporaine. Ainsi, pour Dupont(1994), l'entrée joue un rôle de révélateur du paysage et participe à l'identité de la ville.

L'aspect désordonné qui caractérise nombre d'entrée nuit à l'image de la ville. Cette situation est d'autant plus grave que, pour ceux qui arrivent de l'extérieur²⁹,

Plusieurs documents relatent l'importance d'aménager les entrées de ville de façon représentative, en tirant profit des opportunités multiples qu'offre le territoire. Le caractère emblématique du parcours d'entrée de ville doit refléter la ville dans laquelle ce parcours s'implante, en mettant en valeur ses éléments particuliers³⁰ Afin de faire en sorte que l'entrée.

Agisse comme introduction à la ville, des éléments architecturaux, paysage ou artistique, des matériaux, des couleurs, des formes, des styles ou des ambiances qui composent le paysage peuvent exprimer le passé de la ville et ainsi, être attachés à la mémoire du lieu. Des perspectives visuelles sur les éléments importants de la ville peuvent également importants de la ville peuvent également être créées. De simples corridors de transport³¹.

3.4-L'œuvre d'art, symbole de l'entrée d'une ville :

²⁹ Dupont (1994)

³⁰ (poullaouec Gonidec, Paquette et Colle, 2001)

³¹ L'expérience du piéton en entrée de ville : le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec.

Dont l'objectif de créer une identité forte et d'avoir un geste culturel qui permette de marquer l'entrée de ville de Marseille qui côtoie les ouvrages historiques, Marseille Provence Métropole a décidé de lancer un concours pour la conception et la réalisation d'une œuvre monumentale.

Cette dernière sera située au centre du rond-point du Prado à Marseille, l'idée est les règles du jeu sont imposées : « l'œuvre monumentale aura une vocation d'animation et de scénographie permanentes de la place (œuvre d'art et/ ou fontaine, l'un n'excluant pas l'autre, mise en lumière, éclairages,) sur un espace contraint techniquement puisque la dalle du tunnel Prado Sud est affleurante (environ 5 cm de couverture) sur environ 60% de la superficie de l'anneau central du rond-point du Prado »³²

L'identité culturelle est aussi un autre élément qui favorise le développement et que les œuvres d'art tendent à mettre en évidence. Chaque peuple possède sa propre identité culturelle qui s'exprime à travers ses comportements alimentaires, vestimentaires, linguistiques, cette identité s'exprime aussi à travers les relations sociales (mariage, naissance, obsèques, danses, religion, échanges, etc.). Les œuvres d'art traduisent de façon édifiante cette culture. Si celle-ci est étouffée, la société perd ses repères et son identité ainsi que sa vitalité et son dynamisme. Dans ces conditions, le développement est freiné. Ainsi, les œuvres d'art contribuent par les images qu'elles nous renvoient à nous réapproprier notre culture, à s'identifier à elle et à la défendre comme une source d'organisation et de créativité.³³

4. l'entrée de ville et le paysage des infrastructures routières :

³² Dossier de presse, une entrée de ville à la hauteur de la deuxième ville de France.

³³ <http://www.tpbn-press.com/marseille-mpm-cherche-des-concepteurs-pour-creeer-une-oeuvre-monumentale-sur-le-rond-point-du-prado-1156-html>

Le concept d'entrée de ville a ses origines en France ; dans ce concept, la notion de paysage reste essentiellement d'ordre esthétique et se pose en termes d'articulation entre la route et le territoire,

Les américains se sont aussi penchés sur la dimension paysagère mais dans une approche plus large. Dans la conception des parkas et des autoroutes, dès la réaction des premières autoroutes au début du XXe siècle, le paysage a été un enjeu fondamental de la planification des autoroutes, ainsi que la relation entre autoroute et paysage véhiculée

Le paysage urbain est souvent évoqué pour proposer que toute intervention sur les infrastructures mette en valeur les vues sur ce paysage .D'ou . sans doute , l'importance que doivent avoir la protection des vues et le contrôle de l'affichage dans une politique visant à améliorer l'environnement des entrées de ville . bien que le rapport au paysage se cantonne dans une approche « esthétique » , chaque entrée possède des éléments qui sont considérés par les consultants comme présentant de grands potentiels ; ceux- ci permettraient de rendre compte de la spécificité de Montréal et surtout, de mieux l'exploiter³⁴

Dans les entrées d'agglomération, même lorsque ces vues ne sont pas spectaculaires, elles en variant les horizons visuels de manière très sensible. Il faut donc valoriser les opportunités de saisir ce grand paysage : perspective à encadrer, échappées à maintenir, voire le suggérer lorsqu'il n'est pas directement visible³⁵

La qualité du milieu : les principes de design urbain :

³⁴ Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal

³⁵ Réhabilitation des entrées de ville

La planification routière met l'accent sur la simplicité de l'aménagement, afin de ne pas perturber le conducteur et ainsi, accroître la fluidité de la circulation, pour améliorer la sécurité routière, de larges routes, éclairées à l'aide de luminaires autoroutiers, avec peu de courbe et de reliefs, sont construites. Certaines recherches prouvent la contre productivité de tels de tels aménagements. En effet, selon des études produites par Mackay (2000)³⁶, les automobilistes adopteraient un sentiment de confiance lors de la conduite dans un environnement trop confortable et seraient ainsi encouragés à accélérer.

Le projet urbain comme projet globale de l'entrée de ville :

Introduction :

Le projet urbain exprime une partie de la réflexion issue de deux approches parallèles : l'une se fonde sur les objectifs politique, l'autre définit une partie d'aménagement de l'espace qui s'appuie sur les contraintes du site, les besoins des acteurs concerné et les nécessités de l'organisation et de la gestion urbaine, celle-ci englobe aussi bien les questions d'occupation des lieux, de transport de déplacement, que celles d'entretien donc de pérennité de projet.

1. Projet urbain : apparition et condition d'émergence :

La notion du projet urbain s'est influencée par l'expérience de Bologne qui est un foyer urbain de la renaissance et qui se transforme en nœud routier ou on ne pense plus la ville par parties, (une centre historique à protéger et des quartiers périphériques ou tout est permis).

L'action sur la ville pose le problème du maintien de son sens qu'il faut rétablir (récupérer) dans la réutilisation de ses espaces.

L'opération de Bologne présente les caractéristiques du projet urbain : elle correspond à une démarche de réflexion globale et collective sur la ville.

³⁶ Mackay (2000)

2. Projet urbain : essai de définitions :

- Selon Ariel Masboundji : « le projet urbain est une stratégie pensée et dessinée de la ville, il est expression architecturale et urbaine de mise en forme de la ville qui porte des enjeux sociaux, économique et culturelle.... ».
- Pour **christian Devillers** : « le projet urbain ne relève pas d'une profession, mais d'une compétence, il n'est pas une procédure mais une démarche ».
- Le projet urbain propose une nouvelle façon de faire de la ville :
 - Tenir comptes de différentes composantes du territoire et le paysage urbain : trame, parcellaire, structure viaire, espaces bâtis et végétation.
 - L'histoire du lieu et sa capacité d'évoluer.
 - Composition urbaine, paysage urbain, formes urbaine.
 - Les vides sont des composantes urbaines qui structurent le paysage.

3. Les objectifs :

- Garantir la mixité sociale et garder un principe d'équité.
- Penser la ville dans sa globalité, aussi bien en tant que tissu urbain que tissu social, en prenant en compte aussi ses différentes échelles.
- Viser la qualité urbaine au sens de création et de recomposition de « paysage urbains ».
- exprémenter la participation de ses habitants aux choix de la planification par l'intermédiaire de conseils de quartiers.

4. Les différentes échelles d'intervention :

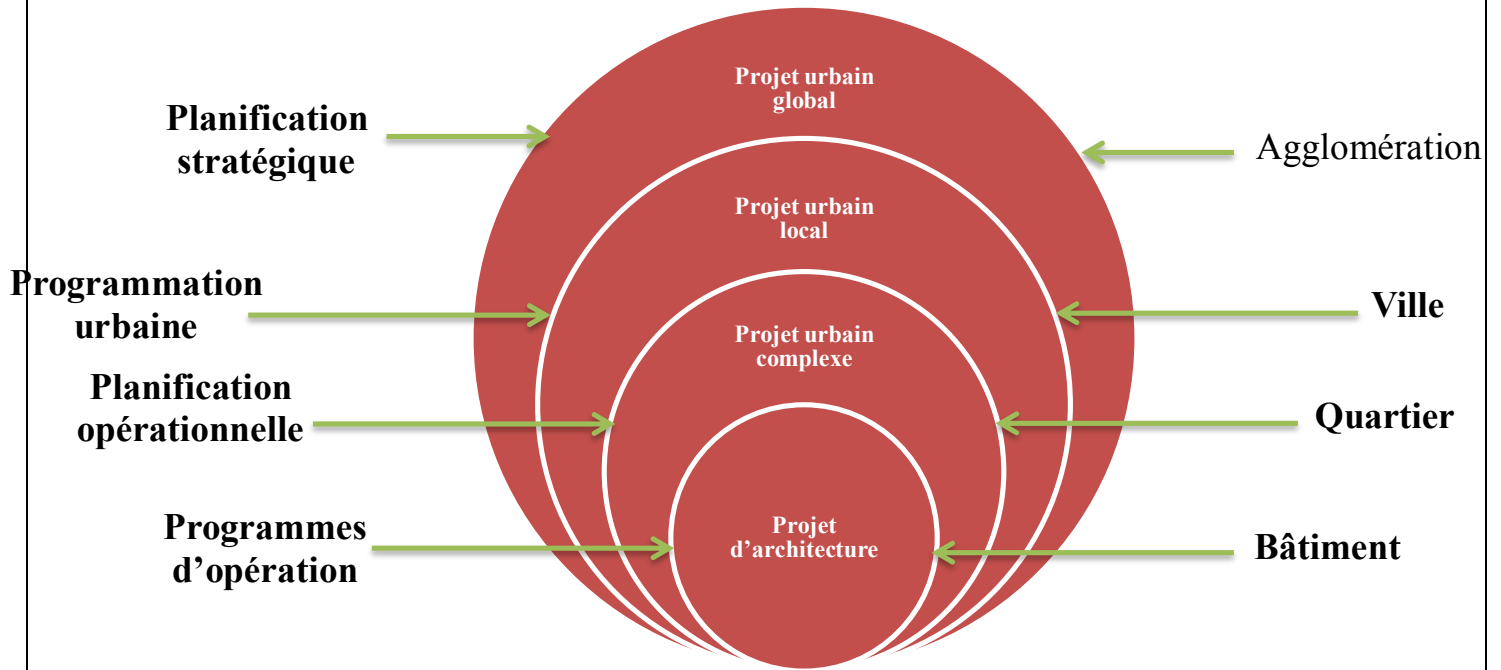
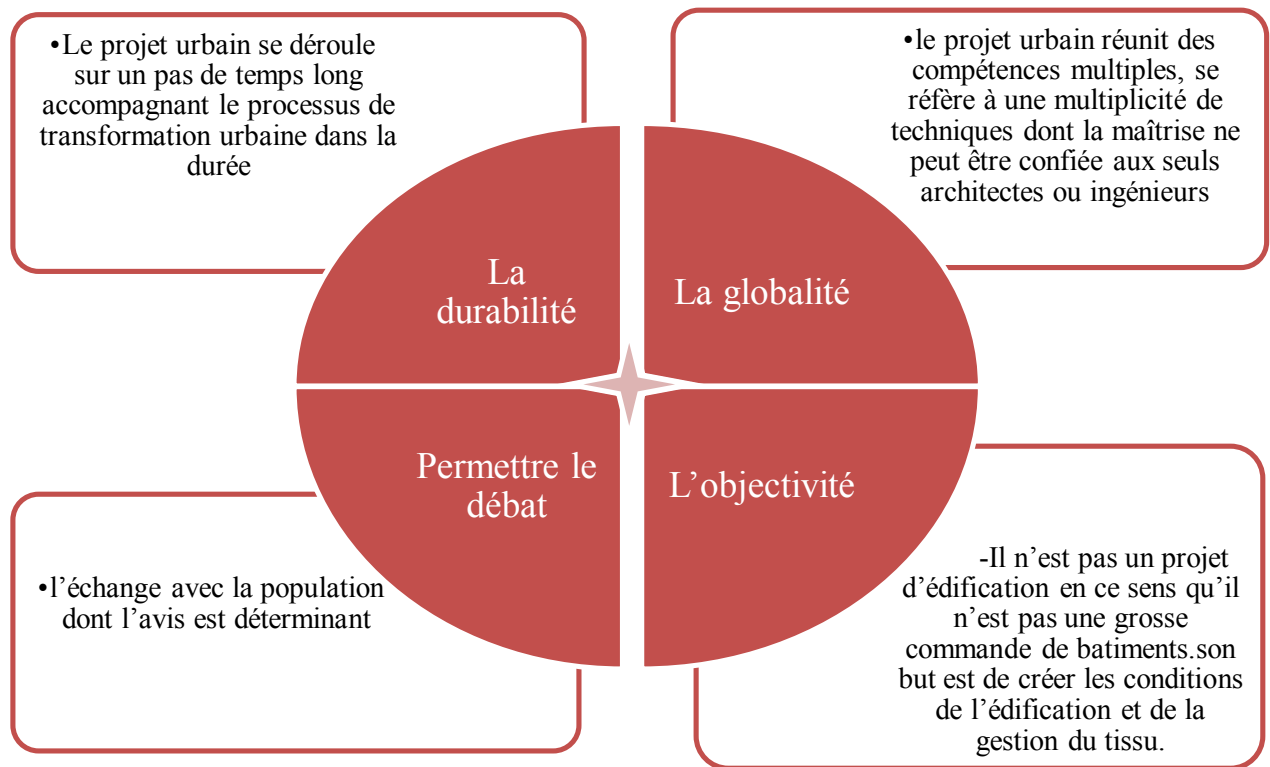


Figure 11 : les différentes échelles d'intervention du projet urbain

Le projet urbain s'adresse à un lieu ou un territoire particulier, qui peut être une parcelle, un quartier, une commune ou une agglomération toute entière. Cela signifie la prise en compte et la valorisation d'une identité locale, la construction d'une vision commune pour le territoire, voire la mise en place d'institutions représentatives (associations de quartier, conseil d'agglomération...).

5. Les caractéristiques d'un projet urbain :



L'espace du projet urbain n'est pas homogène mais ponctué , rythmé par alternances de zones actives et de secteur résidentiels , de lieux symboliques et de tissu banal ,d'institution ,d'équipements , de parcs ou d'usines , de terrains en friches ou de réserves ,de travaux à court terme et de programmes lointains....

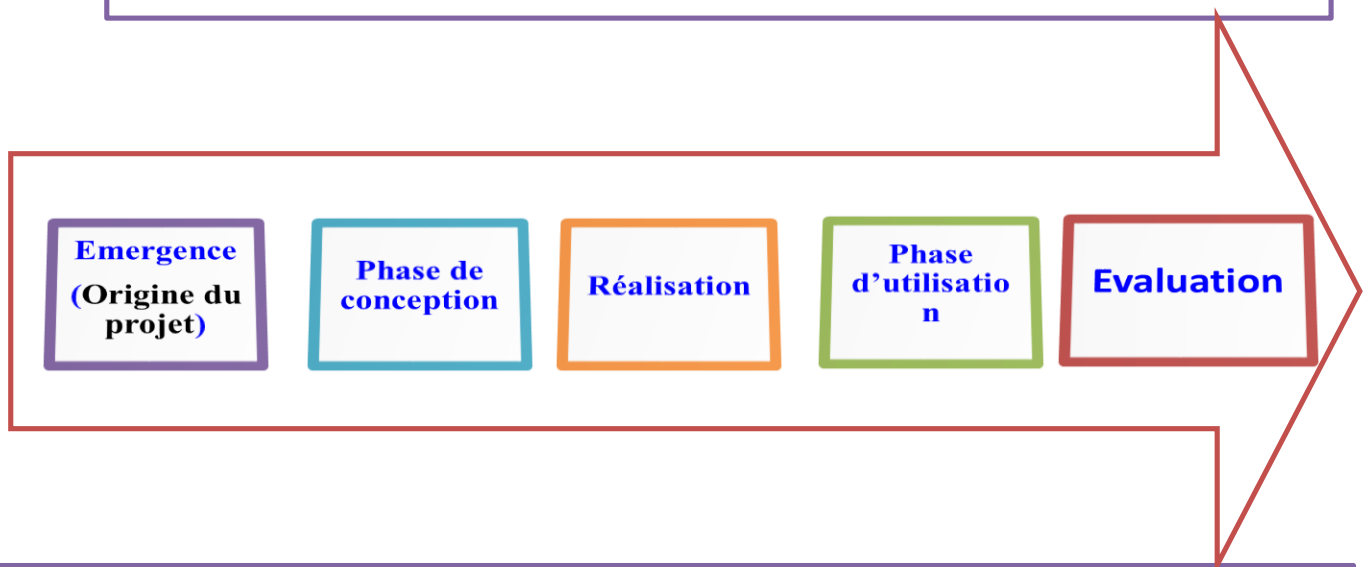
6. La démarche du projet urbain :

Le projet urbain est un ensemble de démarches visant à l'obtention d'un accord entre les différents acteurs, auxquelles peuvent participer toutes les parties prenantes (habitants, associations, propriétaires, administrations, élus, experts), et où sont définies les règles de la participation et les rôles de chacun (consultation, concertation, décision). Ville durable

Pour renforcer la cohérence territoriale, le projet urbain doit s'inscrire dans une stratégie urbaine qui prend en considération le potentiel du lieu, les différentes planifications ainsi que les besoins des acteurs concernés.

Puis mettre en place les outils d'édification ou de réédification de la ville revient à concevoir et dessiner l'espace public, découper le sol à bâtir, après avoir défini des objectifs et des stratégies spatiales s'inscrivant dans la longue durée.

Dans la majorité des cas, un projet urbain se décompose en différentes phases :



- A l'intérieur de chaque étape se retrouvent différentes tâches à effectuer. Mais l'injonction au développement durable accroît la complexité de toutes les phases d'un projet urbain.

7. les Acteurs du projet urbain :

Même si le « vocable » apparaît comme impropre dans des opérations aussi sérieuses que les projets impliquant une société (ou l'humanité), il s'agit, ici, de qualifier des intervenants concernés par la réussite (ou l'échec), du produit et de son impact.

Est considéré comme acteur du projet, tout individu ou personne morale susceptible d'agir dans le champ du projet considéré.

En générale, les acteurs se regroupent dans les catégories suivantes :

1. l'État et les collectivités (les pouvoirs publics) : les projets urbains peuvent être une politique publique, exigeant la (couverture), l'arbitrage et le cadrage stratégique de la part des collectivités locales.

2. Les opérateurs économiques et financiers : le « recule » de la maîtrise d'ouvrage publique s'élabore avec l'affirmation des opérateurs. Ces derniers sont l'ensemble des intervenants « privés » participant dans la production de la ville par des investissements financiers, par l'aménagement ou par la promotion immobilière. Les opérations peuvent entrer dans le cadre d'un partenariat avec le public.

3. les compétences techniques et scientifiques : c'est la catégorie des professionnelles.

4. les gestionnaires : les bailleurs sociaux sont les gestionnaires des parcs logement. (Ex : OPGI). Ces structures participent à appliquer les politiques sociales en veillant à assurer l'accès au logement aux catégories sociales dites « défavorisées ».

5. les usagers (les habitants) : Dans l'urbanisme de planification, les usagers sont souvent marginalisés. Même si dans certains cas, leur consultation est recherchée, mais souvent sans capacité d'imprimer aux projets leurs attentes. Les habitants sont souvent représentés par des associations locales ou même nationales. De ce fait ils arrivent à exercer des pressions pour « inférer » les objectifs ou les démarches des projets.

6. les caractéristiques d'un projet urbain :

- lieu d'une intervention publique relativement concentrée dans l'espace et dans le temps aménager un morceau de ville.
- Jeu entre la stratégie et le dessin/dessein
- Un outil d'aménagement et de marketing territorial
- Effet de mode
- Projet présenté comme « exceptionnel » mais souvent de plus en plus banalisés.

8. Les objectifs d'aménagement :

- Régénération économique et urbaine
- Développement économique et culturel
- Réduction des disparités sociales et territoriales
- Réduction des disparités sociales et territoriales
- Réduction de l'empreinte écologique.
- « Bataille » de l'image marketing urbain.

9. les grandes tendances des projets urbains :

. Opérations de renouvellement urbain

.Création ou valorisation de nouvelles centralités

.Reconquête des entrées de ville

.Aménagement des espaces publics

.opération de présidentialisation des grands ensembles/nouvelle formes de la politique de la ville

.Aménagement de nouveaux espaces de loisirs (grands équipement sportifs, culturels et/ou commerciaux)

.favoriser le développement de certaines activités économiques par la création de technopoles.

10. le projet urbain et infrastructures :

Dans une vision globalisante et s'inscrivant dans le champ d'élargissement et croisement des visions des acteurs donner une autre dimension à la problématique des infrastructures de voirie en s'attachant à leur insertion urbaine, en les inscrivant dans des réflexions territoriales

Des projets urbains articulant les ambitions urbaines des collectivités aux problématiques sectorielles relatives aux problématiques sectorielles relatives aux vies de communication supra locales.

Exemple : revoir le système des boulevards périphériques pour développer les franges des villes (Nîmes plan d'ordonnancement)

Traiter les problèmes des incidences et perspectives liées aux ouvrages de voiries sur les secteurs traversés

Les voies de communications, les gares, la définition des tracés, de leur insertion urbaine (Rennes)

Le transport collectif en repensant l'organisation et les et les usages des lieux (Nantes le tramway intégré dans un processus de requalification urbaine d'ensemble)

11. le projet urbain et entrées de villes :

Disposition de protection des entrées de ville non urbanisées en vue de répondre à un certain nombre d'objectifs (paysages, sécurité, nuisances) avec des bandes inconstructibles, ceinture verte

Une démarche intégrée dans une stratégie d'ensemble pour la ville

La requalification des entrées de villes existantes : élaborer des projets urbains en jouant sur les éléments de paysage sur les emprises publiques (partenariat avec les acteurs privés).

Synthèse :

L'aménagement de l'entrée de ville s'insère dans une démarche de projet urbain d'ensemble dont les axes de développement et les orientations d'urbanisme permettront de définir les choix pour adapter, développé la ville de demain dans le but de parvenir à établir une réflexion pertinente qui réponds au mieux aux besoins et aux attentes des usagers

Introduction :

« Je tiens impossible de connaître les parties sans connaître le tout »¹

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

1) La ville :

« Le mot ville, bien que son sens puisse paraître évident, est un des plus complexes de la langue française »² : définir la ville est une chose difficile, car elle représente par excellence un système très complexe, un ensemble d'élément en interaction dynamique. Qui comprenant des sous-ensembles (homme, capitaux, marchandises) qui n'évoluent pas de la même manière, ni au même rythme.

Etymologiquement, le mot ville vient de villa, établissement rural autarcique qui a souvent constitué le noyau des villes médiévales en Occident. La ville évoque aussi la civitas. Communauté de citoyens, vivant ensemble, et possédant un mode de vie citadin. Ainsi, dès l'origine, la ville apparaît comme une forme spatiale et un objet social.

Historiquement : les premières villes apparaissent entre les premières villes importantes connus apparaissent à la fin du Néolithique, avec la culture de Cucuteni-Trypillia à partir de la fin du Ve millénaire avant notre ère, en Ukraine, Roumaine et Moldavie, ces ville pouvaient atteindre plus de 15000

¹ Blaise PASCALE, PENSE I, I édit HAVAT

² Lavedan Pierre, Géographie des villes, Librairie Gallimard, Paris 1936

habitants et s'étendre sur plusieurs kilomètre carrés ; elle étaient très planifiées et organisées en plan elliptique concentrique.

Des grandes villes apparaissent ensuite entre 3500 et 1500 av. J –C, dans les régions fertiles et limoneuses de Mésopotamie comprise entre le Tigre et L'Euphrate, aujourd'hui L'Irak, notamment avec la ville d'Uruk, le premier grand centre urbain du Proche-Orient ancien, puis en Syrie, en Egypte, dans les vallées du Nil et du Jourdain, et les vallées de l'Indus et du Yangzi Jiang.

Réalité tout à la fois économique, territoriale, politique, urbanistique, historique..., la ville constitue de longue date un important champ de recherche des sciences humaines.

Pour mieux cerner sa multi dimensionnalité on aborde sa définition selon plusieurs points de vue par des différents spécialistes : dont l'un des intérêts , et non des moindres, est de simplifier sa complexité :

La plus simple définition, purement quantitative, est celle de la statistique administrative française(depuis 1846), de l'institut international de statistique depuis 1887, qui classent comme ville toute agglomération comptant au moins 2000 habitants, ce critère est variable d'un pays à un autre(Exemple : En Algérie, le terme est utilisé pour une agglomération de plus de 20000 habitants)³

Du point de vue géographique, le terme de ville recouvre deux sens :

-spatial : agglomération caractérisée par une certaine densité de l'habitat et une population relativement nombreuse : aspect morphologique, mode d'occupation du sol.

Fonctionnel : la ville est un lieu d'échange, un noeud de flux de personnes, de capitaux, de marchandises, de « culture », d'information, d'idées, etc. elle est

³ Loi n° 06-06 du 21 Moharrem 1427 correspondant au 20 février 2006, portant loi d'orientation de la ville, sur le site joradp.dz

l'élément fondamental de l'organisation de l'espace, du fait qu'elle entretient des relations et exerce une influence importante sur l'espace qui l'entour.

Selon **MONERO**⁴ la ville se définit du point de vue image qui apparaît automatiquement par son paysage déduit de la juxtaposition des aspects extérieurs de divers éléments (figés et mobiles) qui font la ville. Lorsqu'on parle des éléments figés on aborde les aspects extérieurs des bâtisses (maisons, le groupement des monuments et des bâtiments publics), les rues et les places publiques ; pour les éléments mobiles, on parle des données sociales, du progrès technique traduit par le système de communications et les moyens de transport.

PLIEZO « *Par le haut, elle traduit la vision des aménageurs dont l'objectif était essentiellement de répondre à une urgence et d'accompagner une dynamique ou les agglomérations sont la somme des communautés juxtaposées : par la bas, les modalités de l'appropriation de l'habitat et des quartiers témoignent de l'évolution du modèle importé ...* »⁵

LEFEBRE H , considère la ville comme « *Une projection des rapports sociaux sur le sol* »⁶

Y.Grafmeyer propose une définition. « la ville, écrit-il, est à la fois territoire et populations, cadre matériel et unité de vie collective, configuration d'objet physique et noeud de relations entre sujets sociaux » la ville renvoie donc à deux ordres de réalité : d'un côté, une ville statique, sinon figée, du moins circonscrite pour un temps dans des cadres matériels ; de l'autre, une ville dynamique, composée de citations et de groupes en relation.

⁴ M. MONTERO, 2002, la ville, ellipse, Paris, P34

⁵ O. PLEIZO, 2003, villes de Sahara, urbanisation et urbanité dans le Fezzan libyen, édition GNRS, France P 163

⁶ LEFEBRE H , 1970, la révolution urbaine, Gallimard, Paris

Pierre Georges⁷ ; la ville : « c'est un groupement de populations agglomérées défini par un effectif de population et par une forme d'organisation économique et sociale ».

Mais cette complexité ne réside pas seulement dans ses éléments entrelacés (société, mobilité, économie, culture....etc.) mais aussi dans sa configuration spatiale qui se change et se transforme constamment, de même que sa limite.

*« Bien noter que la ville n'a pas toujours été ce qu'elle était »*⁸

2) La ville et sa limite :

A l'époque les hommes ont délimité leur ville par des limites matérialisés en forme des murailles ou des enceintes pour plusieurs raisons :

- Cadrer la structure urbaine de la ville.
- Distinguer la ville par rapport au village qui reste ouverte.
- Affirmer la grandeur et la force du pouvoir.
- Sécurisé la ville et la protégé contre les attaques et les invasions

3) Définition de la limite :

D'après Larousse la limite est une ligne qui circonscrit un espace, marque le début et/ou la fin d'un étendu⁹.

Les diverses définition qui s'appliquent à la notion de limites sont multiples, Nous empruntons à R. Brunet la définition qu'il en donne : « Ligne de séparation entre deux régions de l'espace, point que l'on peut atteindre ou franchir », « Signal de l'apparition ou de la disparition d'un phénomène ou d'une organisation dans l'espace, d'une distribution spatiale. La limite est parfois tranchée, souvent graduelle : elle se manifeste sous la forme de Frange.

⁷ Pierre Georges : géographe

⁸ Georges PEREC, « la ville, I », Paris édition Galilée, 2e éd, revue et corrigé (1^{er} éd.1974), p 120

⁹ www.Larousse.fr

De marge.

Parfois de marches, la limite de la ville a pu être stricte lorsqu'elle correspondait à l'enceinte [...] elle est aujourd'hui très complexe en général. Les limites d'une contrée sont ordinairement floues, ce qui ne les empêche nullement d'exister »¹⁰

4) Exemples des limites de la ville :

❖ Les remparts de Babylone :

La protection de la ville était assurée par une grande enceinte composée de deux murailles constituées de murs de briques épais de 3 à 8 mètres. L'enceinte était renforcée par des tours et était percée de huit portes, chacune baptisées du nom d'une divinité. Nabuchodonosor ordonna la construction d'une deuxième enceinte située à 2 Km à l'est de la ville afin de renforcer le système de défense. Ces impressionnantes fortifications ont visiblement suscitées l'admiration des contemporains dans la mesure où les murailles babyloniennes figurent sur la plus anciennes listes des Sept Merveilles du monde remontant vraisemblablement au début du III^e millénaire avant J-C¹¹.



Fig 1 : Plan de remparts de babylone

L'ensemble est d'une grande puissance : la ville était donc protégée à la fois par le fossé rempli d'eau de l'Euphrate, des marais sur une partie de son pourtour.

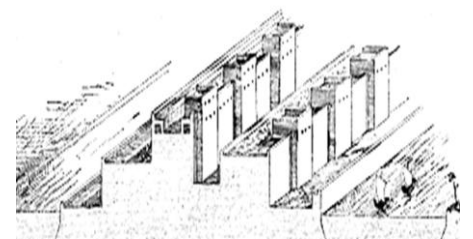


Fig 2 : image de rempart de Babylone

¹⁰ Protocole limites. Kazeo.com

¹¹ [http : //gilgameshakkad.wordpress.com/](http://gilgameshakkad.wordpress.com/)

et les trois murailles garnies de bastions. C'est d'ailleurs, sans doute, à l'intérieur du bastions ouest que se trouvaient les jardins suspendus. Babylone était constitué d'une série d'enceintes dont les plus extérieures étaient ouvertes à tous, alors que les plus intérieures étaient au roi et aux prêtres.(Benelovo, 1983 : 25)¹²

❖ L'enceinte d'Athènes :

Depuis longtemps déjà, on a émis l'idée suivante : le mur de l'enceinte classique de l'Acropole d'Athènes n'était pas tant un ouvrage de défense que élaboré qui circonscrivait cet espace consacré à des cultes multiples.

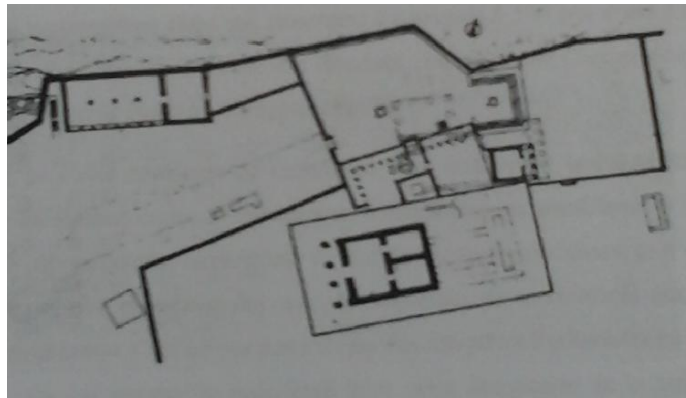


Fig 3 : Plan de la région nord de l'Acropole

A l'évidence, l'Acropole avait perdu son rôle de forteresse après l'invasion perse, au moment où se forgeait l'identité de nouvelle démocratie athénienne. Dans cette note d'information, mes réflexions porteront sur deux emplacements précis de la partie nord du mur de l'enceinte classique de l'Acropole, c'est-à-dire sur les sections où furent réemployés l'entablement du temple archaïque des Pisistrati ainsi que les éléments architecturaux demeurés inachevés du pré-Parthénon (fig 1). En effet, je crois pouvoir démontrer, en me fondant sur l'étude de la localisation exacte de ces remplois, que la fonction essentielle du mur d'époque classique était d'indiquer, au travers de son type d'architecture, la nature des cultes auxquels l'Acropole d'Athènes se trouvait vouée.

¹² <https://www.cndp.fr/archive-musagora/merveilles/merveilles.fr/jardins/remparts...babylone.htm>



Fig 4 : Plan de l'Acropole

❖ La muraille de la ville d'Ourouk (Uruk) :

Toujours parmi les premières cités, qui remontent à quelques 5 500 ans avant J.C, on trouve en Mésopotamie des villes sumériennes fort étendues : on peut citer Ourouk dont sa muraille entourait une aire de près de quatre Kiloètres carrés.

Le prestige et la suite mythique de Gilgamesh sont totalement inséparables de sa ville d'Ourouk. On lui attribue certes la construction d'une immense muraille de 9 Kilomètres de long. Mais n'est pas comme constructeur de temples ou de fortifications. Ce n'est meme pas en tant qu'effigie, que protecteur des arts ou promoteur de monuments que ce roi nous impressionne pour autant. Ce n'est pas non plus par des conquêtes territoriales ou par la défense d'un héritage. Ce qui compte de spécifique pour notre imaginaire de la culture et de la littérature, dans l'histoire du demi-dieu qui ne voulait pas mourir et de son autre dont la mort l'a rendu inconsolable, c'est que tout commence et tout finit à la ville.

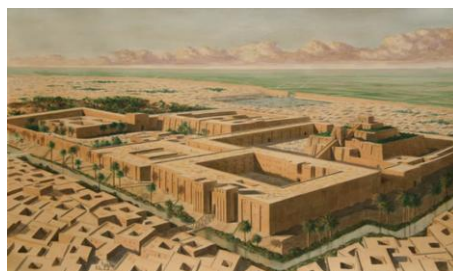


Fig 5 : La muraille de la ville d'Ourouk

Dans ses murailles on pouvait y trouver l'Enna dit le temple du Ciel, dédié à la déesse Ishtar ainsi que le temple Blanc dédié au dieu Anu.

C'est au milieu millénaire qu'Uruk perd son éclat.

A cause de passassions de pouvoirs, de guerres, Uruk est rattachée à l'Empire Akkad. La cité est toujours aussi imposante et développée, mais elle

perd de son importance et devient une ville comme un autre de l'empire. Lorsqu'en 2193 l'Empire Akkad

s'effondre, Uruk retrouve sa prospérité et la conserva quand elle devint une ville de l'empire babylonien¹³.

❖ Le Mur d'Aurélien :

Quant à Rome, cette ville va grandir jusqu'à dominer l'ensemble du monde méditerranéen. L'organisation réelle de Rome eut lieu sous la domination des Etrusques.

Le mur d'Aurélien ou muraille d'Aurélien est construite sous l'ordre de l'empereur Aurélien au III^{ème} siècle de notre ère. A son époque, il existait déjà une muraille protégeant la ville mais elle entourait seulement les 7 collines de Rome, or depuis, la ville s'était étendue bien au-delà des collines. le mur d'Aurélien avait un objectif militaire, il visait à protéger Rome de l'invasion des barbares¹⁴.

La construction du mur d'Aurélien s'est étendue de 270 à 273 après Jésus-Christ. Soit une construction assez rapide pour une muraille ayant une circonférence de 19 Kms et qui atteignait à certains endroits jusqu'à 10 mètres de hauteur. Aujourd'hui seuls 12 Kms du mur sont encore visibles. On peut voir que vu la



Fig 6 : Plan de la muraille de la ville d'Ourouk

¹³ <http://www.doll-celeb.com/lieux/uruk/>

¹⁴ L'enceinte sévrienne dans l'histoire urbaine de Rome, Pierre Grimal

rapidité de la construction, des édifices ont été inclus dans le mur, tels que des habitations ou la pyramide de Cestius et une partie de l'Aqueduc Aqua Claudia.

Sa construction a donc lieu pendant le règne de l'empereur Aurélien mais il sera renforcé par la suite et 6.5 mètres de hauteur seront ajoutés sous Honorius. Pour accéder à la ville, 18 portes ont été construites¹⁵.

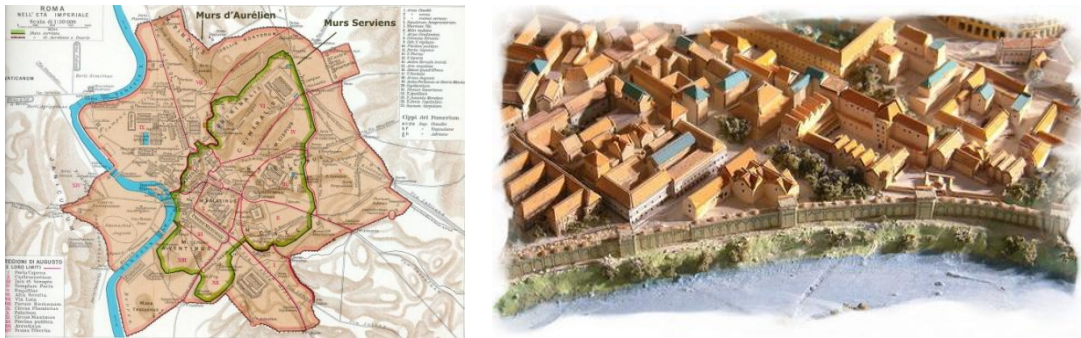


Fig 7 : Le mur d'Aurélien

Ainsi, l'enceinte est rattachée à une valeur religieuse et comme le souligne L.Mumford, « le tracé et l'édification du mur étaient pour le premier acte de la fondation » il est important de souligner que suite à la paix romaine, les fortifications étaient généralement négligées ou même abattues afin de permettre l'extension urbaine. Ainsi, « pendant la pax roman, des faiblesses profondes étaient demeurées latentes. On fondait des villes nouvelles librement ouvertes, tandis que les cités anciennes laissaient se délabrer leurs remparts.

5) De « la porte de la ville » à « l'entrée de ville » :

La désagrégation urbaine est lue chez L.Mumford comme le résultat de l'expansion commerciale, c'est-à-dire du capitalisme du XVII^{ème} siècle : « l'évolution historique favorisait toutes les formes d'expansion : expéditions coloniales et créations d'industries nouvelles dont les perfectionnements techniques se jouaient sans connaître de la réglementation médiévale .la disparition du mur d'enceinte de la cité annonçait que ce temps était révolu »

¹⁵ <https://www.duvoyage.com>

On peut remarquer tout de même la prégnance du mot « porte » même si ces derniers ont disparu physiquement. Cette invariance dans la dénomination de l'entrée de la ville se retrouve à Paris ou les sorties du périphérique- qui correspondent aux entrées dans la ville de Paris (Porte de Clignancourt, Port Saint-Denis et Porte Saint-Martin, situées sur le tracé de l'ancienne enceinte de Charles V).

Historiquement, les entrées de ville sont nées avec l'apparition de la grande distribution dans les années 1960. Le concept d'entrée de ville est presque essentiellement **français**, dans les pays-saxon, celui-ci est peu abordé, cela peut certainement s'expliquer par le fait que la littérature française utilise, alors que dans le monde anglo-saxon on s'intéresse soit aux autoroutes dans une approche paysagère soit aux espaces périurbains dans une approche urbanistique

Selon nous cette vision est cependant inappropriée au contexte urbain contemporain .ou les frontières entre les milieux urbain, périurbain et rural sont flous la relation entre ces différents domaine est également fort et complexe.

6) L'évolution des entrées de ville :

« Aujourd'hui les portes de villes sont au centre, ce sont les gares. »¹⁶

- Les villes antiques, l'entrée était marquée par des aménagements d'accès tels que l'allée des sphinx protecteurs précédant la porte de la ville funéraire égyptienne, les propylées de l'Acropole d'Athènes, les arcs de triomphe de l'époque romaine. Par la suite, l'entrée de ville se confond, avec la porte fortifiée percée dans l'enceinte de défense pour permettre l'accès à la cité.

¹⁶ Le Corbusier, Urbanisme

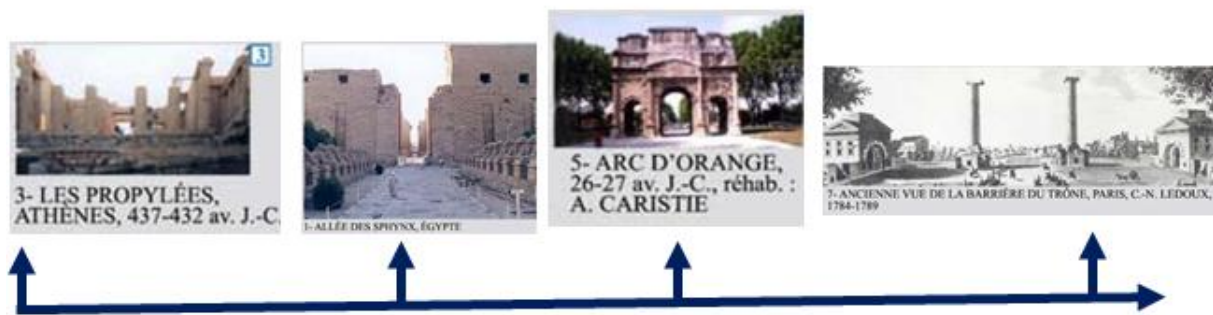


Figure 08 : l'évolution historique des entrées de villes

- Au XIX^e siècle un certain nombre de villes signalent leurs entrées Par de belles plantations d'alignement. C'est à cette époque que les gares Ferroviaires font leur apparition en limite de centre, constituant des portes Nouvelles accompagnées le plus souvent par une avenue, formant ainsi un Nouveau type d'entrée de ville.



- XX^e siècle des entrées de villes situées soit sur des communes périphériques reliées à la ville par une voie rapide,



7) Concepts et définitions d'entrée de ville :

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

Se réfère aux espaces tangents au tissu urbain ou agglomération continu traversé par une grande voirie de pénétration irriguée par ces flux d'homme et de marchandises et qui connaît les problèmes d'images liées à l'hétérogénéité de l'espace.

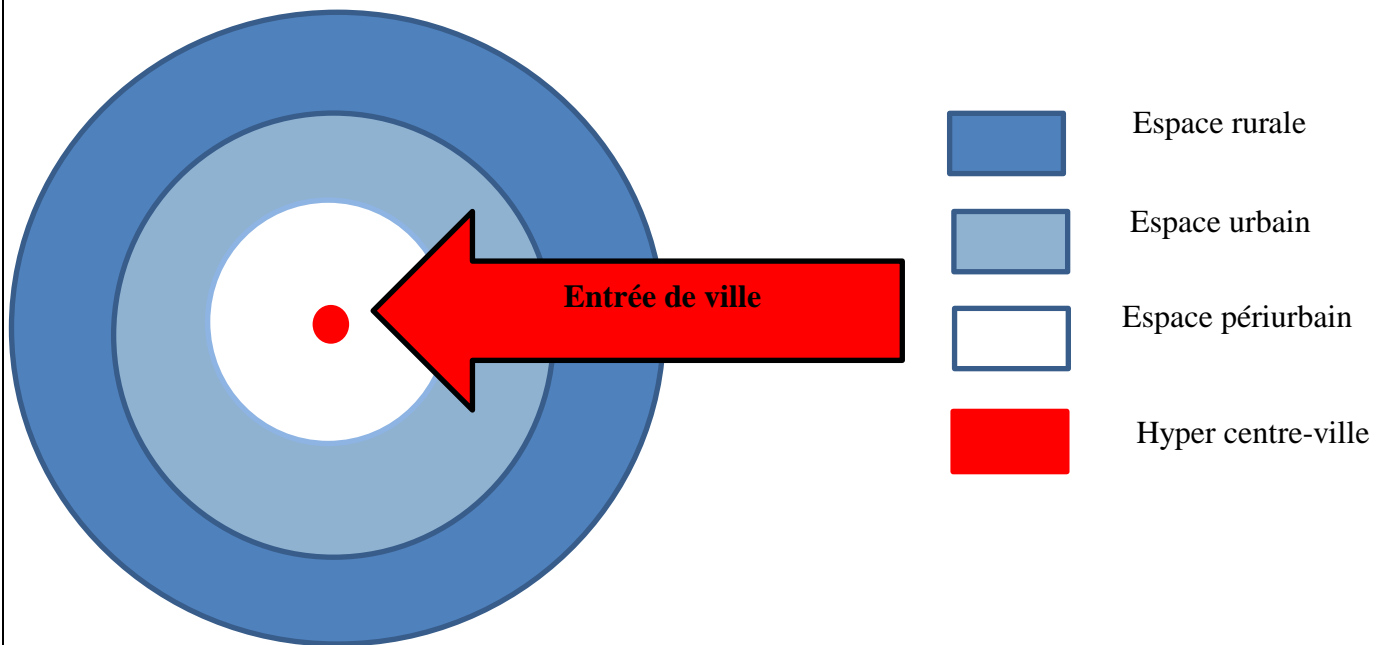


Figure 9: Entrée de ville espace qui traverse les entités de la ville

« L'entrée de ville se réfère aux espaces tangents au tissu urbain ou aggloméré ou continu, traversés par au moins une grande voirie de pénétration et souvent proches ou traversés par une voirie de contournement. A ce titre, « l'entrée de ville » est irriguée par des flux importants d'homme et des marchandises »¹⁷.

Entrée de ville c'est « 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 voie de contournement ou d'une déviation, indépendamment du statut des voies. Cela ne concerne ni itinéraires, ni les contrats d'axe, ni les traversées d'agglomération »¹⁸.

La formule " entrée de ville" est désormais courant revêtant différentes réalités Si, dans la ville moyenâgeuse, elle renvoie aux portes physiques de la ville, aujourd'hui, le lieu ainsi désigné présente diverses réalités et renvoie à des

¹⁷ Bureau d'étude économique Tétra en 1991

¹⁸ La notion d'entrée de ville dans la circulaire de la DAU et de la DNP du 22 septembre

situations fort différentes, Si elle se trouve toujours en périphérie d'un lieu construit et habite-la notion même de cite ayant évolue- nous ne sommes plus dans l'idée ponctuelle de «la porte" mais bien dans celle d'un espace de transition, d'un entre-deux, d'une "entrée". Cependant, cette entrée peut être de différentes natures suivant ses usages et ses fonctions mais également d'après l'environnement dans lequel elle s'inscrit¹⁹.

8) Les marqueurs d'entrée de ville :

S'il est difficile de préciser les limites d'une entrée de ville, elle peut cependant être caractérisée, de prime abord, comme un lieu de transition entre deux milieux contrastés, urbain et rural, et comme une entrée en ville par la vie sociale que l'on y découvre tout le long. La multiplicité de signes livre une première image identitaire de la ville significative du passage de la route à la rue et parfois sa multifonctionnalité (économique, de loisir, culturel, d'activités, sportif.....) donne l'assurance au citoyen

d'y trouver presque tout ce qui lui est utile au quotidien sur même lieu pas trop éloigné du centre –ville. Située en bordure d'un axe, généralement une pénétrante ou une rocade,

c'est donc un lieu de rupture de fonctionnement

de la voie entre l'interurbain et l'urbain et conséquemment, de changement de comportement de l'utilisateur-normalement par une maîtrise de la vitesse-devenant un lieu de rattrapage entre les piétons, cyclistes et automobilistes. 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

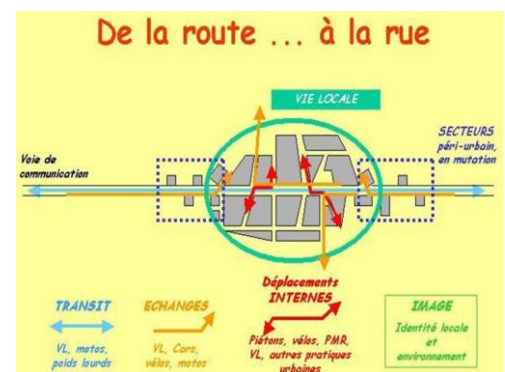


Fig 10 : de la route à la rue

¹⁹ CETE Normandie-centre- DADT, définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle - 2012

zone d'approche en amont du panneau d'entrée d'agglomération, de rupture au niveau de la porte associée à ce dernier et zone de transition en aval du panneau d'entrée d'agglomération pour inciter l'usage à maintenir une vitesse modérée.

Au sens du code de la route, l'agglomération est l'espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde. Le panneau d'entrée d'agglomération doit donc être un des éléments qui sanctionne le point d'accès à un lieu différent de celui que l'on vient de quitter contribuant à améliorer la lecture de l'entrée de ville par l'automobiliste, espace public qui fait que l'on passe de la campagne à la ville, de la route à la rue et dont la fonction circulatoire n'est qu'une composante. Le panneau d'entrée en agglomération, judicieusement implanté dans le respect du code de la route et assorti d'obligation, joue un rôle certain pour les usagers de la route sur la perception de ce lieu qui peut être comme une séquence où la vie locale existe potentiellement, les convainquant de respecter une vitesse au-dessus de 50 Km/h à son approche. 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.....,

Inducteurs d'un changement pour les usagers ; c'est la mise en cohérence des lieux avec le contexte qui le rendra crédible induisant une circulation apaisée qui favorisera la communication, l'animation urbaine et l'attractivité de la rue. Avant d'intégrer ces signes d'urbanité, on pourra tirer parti de la morphologie de cette entrée pour induire des séquences.

9) Le séquençement :

La ville est un lieu hétérogène composée de types d'urbanité inégaux mais précis, de caractéristiques fonctionnelles et physiques, d'un environnement formant un espace organisationnel qui influencent les comportements et servent de point d'appui pour différencier les séquences traditionnellement rencontrées :

- une zone rurale (zone de campagne).
- une zone de transition (sub-urbanité).
- une entrée dans l'agglomération péri-urbain).
- une partie intermédiaire.
- une partie centrale (centre-ville).
- une sortie d'agglomération²⁰.

Ce séquençement, qui pourrait apparaître comme la déclinaison d'une approche paysagère visuelle, ce qui serait restrictif par son manque de considération des différents mouvements qui caractérisent cet espace, sera une aide à la définition de l'entrée de ville. Le découpage correspondant à cette composition de l'espace (continuité du bâti, perspectives, commerces, habitat, mouvements des riverains, transversaux, de transit, traitement paysager, conflits d'usages...) détermine des séquences homogènes, bien différenciées et dont le fonctionnement est perceptible. Ces séquences seront différenciées par la forme, la structure, la taille de ces espaces qui dans l'idéal, comprennent - en dehors des équipements d'habitat, de loisirs, de culture, du commerce, autant d'éléments qui structurent l'aménagement périurbain - des espaces libres végétalisés, un maillage circulatoire entre eux les reliant à l'existant, une qualité architecturale et environnementale, formalisant les espaces habitat, économiques, loisirs.....avant d'atteindre la ville même. Ces entrées de ville seront évolutives suivant l'usage qu'on leur donnera, en considération que cet usage est

²⁰ CERTU guide méthodologique « Aménagement d'une traversée d'agglomération »

susceptible de n'avoir qu'un temps et qu'il est judicieux de mettre en place une réflexion permanente et préenne au-delà de cet usage afin de pouvoir considérer leur mutabilité a long terme.

Ainsi, il est clair qu'il n'est pas souhaitable de figer la définition de l'entrée de ville comme étant un lieu-type que l'on peut cadrer de façon conventionnelle, il s'agit de l'appréhender comme un lieu de vie, un lieu de passage obligatoire qui propose un choix d'itinéraires, un lieu de transit, un lieu de contraintes ou un lieu d'attraction possible, aux multiples usages et acteurs. Véritable interface entre la ville et la campagne, l'entrée de ville forme un seuil physique entre ces deux lieux qu'il faudra traiter de manière globale, sans se résumer au seul mouvement circulaire mais en prenant en compte l'articulation de toutes les fonctions ces espaces.

10) Les typologies d'entrées de villes :

Les entrées de ville « classique » : les racines du présent :

Les de ville « classique » expriment le plus souvent :

- des rapport sociaux maîtrisés avec des quartiers qui reflètent la division en groupes sociaux, du populaire au résidentiel.
- un coté moins fonctionnel ; en termes de circulation routière notamment, mais plus intime, avec les commerces de proximité.

Spontanément, on n'en parle pas comme d'une entrée de ville.

L'entrée de ville « traditionnelle » :

- les voies se rétrécissent, les bouchons apparaissent.
- la circulation est moins fluide du fait des fait des stationnements en double file(ce qu'onne trouve jamais en « contemporain »)

-ambiance de tristesse : batiments sans caractère, mais bas (3 à 5 étages) et habitat pavillonnaire.

*fonction de passage à dominante compagne et ancienne :

Ces entrées de ville, comme les entrées « touristique », sont souvent perçues comme des transitions entre la nature et la compagne, comme l'envers de la modernité, comme le cœur des racines, entre la nature (compagne) et la culture (la vieille ville)

-Entrée pittoresque par de vieux quartiers qui conduisent directement au centre de la ville

-Peu de signaux de la modernité. Même les panneaux publicitaires sont moins de l'ordre de l'information que de la séduction comme si la séduction, fondée sur la recherche des archétypes, ne pouvait fonctionner que dans un cadre culturel lié aux racines urbaine et à son imaginaire.

- petit lotissements résidentiels et petites surfaces commerciales.

-Rivières et ponts.

Les entrées « touristiques » :

Elles sont surtout pour 'les autres'. Elle sont dominées par les signes de paysage :

Elles indiquent l'identité historique de la ville dans sa tradition agricole, naturelle ou maritime.

Elle représentent pour les usagers le nostalgie de la nature, du calme, de 'l'avant ville', un paradis perdu, un lieu de refuge

C'est la place de la compagne dans l'imaginaire urbain ; presque la pureté originelle 'massacrée' par les zones commerciales.

-C'est aussi comme la petite porte de derrière, dans une maison, par laquelle on fait entrer intimes.

Elles sont des entrées pour des sorties en famille : espaces verts, parc de loisirs.

Elles sont plus occasionnelles, moins contraignantes que les entrées 'utilitaires'.

L'entrée « résidentielle » :

Ce sont des lieux de passage pour entrer ou sortir. Ce sont des lieux de vie permanent à haut standing :

-habitat résidentiel

-verdure, espace verts

-routes sinueuses

-l'eau

-les signes de l'entrée de ville sont peu nombreux : une rocade, les signaux classiques de circulation, autour du calme et de la limitation de vitesse.

-loisir : golf, centre équestre. l'espace est en grande disponibilité, comme en entrée contemporaine, mais avec une allocation tournée vers le loisir haut de gamme, loin de la foule.

Les entrées « contemporaines » :

Les nouvelles entrées de ville qu'elles plaisent ou qu'elles soient critiquées, sont considérées pour les opinions les plus négatives comme un mal nécessaire.

Le constat important est qu'aujourd'hui, contrairement aux années soixante, la ville est admise. Les entrées 'contemporaines' symbolisent la modernité acceptée et en partie maîtrisée.

Les nouvelles entrées sont associées de façon ambivalente à :

*violence, drogue, insécurité, mais aussi à un univers de vie et puissance

*désordre, mal maîtrisée, sauvage, mais aussi à organisation et facilité.

C'est un lieu de métissage social même si chaque classe sociale conserve sa propre façon de vivre et d'utiliser ces nouvelles entrées.

Les entrées de 'ville dans la ville' :

Elles sont entre les entrées 'classiques' de par leur fonction de passage et les entrées 'contemporaines' du fait de leur infrastructure routière.

Ce sont des zones 'labyrinthes', avec une architecture souvent dégradée, comme de l'urbain qui n'aurait pas marché

*université des années soixante

*immeubles, tours

*pavillons

. *centre commerciaux

*ambiance : impression d'échec et de parenthèse.

Les entrées de ville à dominante « utilitaire » :

Elles représentent le modèle idéal typique de l'entrée contemporaine, avec ses fonctions :

-d'orientation par rapport au centre et à la périphérie

-de réception des activités commerciales, industrielles et artisanales qui demandent de la surface libre.

-de « dépotoir » de tout ce qui est indésirable en centre-ville.

-d'accueil des étrangers : les hôtels.

-infrastructure routière importante et circulation : rocade, rond-point

-signalétique routière importante

-signalétique publicitaire

-signalétique information touristique

-monuments symboles (stade)

Les entrées 'tertiaires' :

Elles sont le signe de l'image du futur qu'une ville veut se donner :

-industries sans pollution

-aéroport

-loisir

-centres commerciaux

Elles sont lieu d'une nouvelle culture potentielle

Les entrées 'lieux de vie' : aménager le plaisir à partir de l'utilitaire :

Comme les entrées 'tertiaires', les entrées 'lieux de vies' veulent recréer les signes d'une nouvelle centralité à la périphérie. Fonction utilitaire et prix bas ne sont plus prioritaires.

Pour les habitants, qui aiment y aller, elles concurrencent les centres ville leur fonction flânerie, lèche vitrine, restaurant.

Ce sont des zones d'attraction fortes, qui peuvent provoquer un déplacement important, même si un centre commerciale utilitaire et plus proche

*accès routier facile

*lié à la vie quotidienne

*c'est beau, c'est moderne, agréable, il y a cotés flânerie, promenade, avec beaucoup

Les entrées « lieux de vie » : aménager le plaisir à partir de l'utilitaire :

Comme les entrées « tertiaire », les entrées « lieux de vies » veulent recréer les signes d'une nouvelle centralité à la périphérie. Fonction utilitaire et prix bas ne sont plus prioritaires.

Pour les habitants, qui aiment y aller, elles concurrencent les centres ville dans leur fonction flânerie, lèche vitrine, restauration.

Ce sont des zones d'attraction fortes, qui peuvent provoquer un déplacement important, même si un centre commerciale utilitaire est plus proche.

*accès routier facile.

*lié à la vie quotidienne.

"C'est beau, c'est moderne, agréable. Il y a un côté flânerie, promenade, avec beaucoup de boutiques, des grands parkings".

11) Les échelles d'entrée de ville :

Le séquençement :

La ville est un lieu hétérogène composée de types d'urbanité inégaux mais précis, de caractéristiques fonctionnelles et physiques, d'un environnement formant en espace organisationnel qui influencent les comportements et servent de points d'appui pour différencier les séquences traditionnellement rencontrées :

- Une zone rurale (zone de campagne)
- Une zone de transition (subi-urbanité)
- Une entrée dans l'agglomération (péri-urbanité)
- Une partie intermédiaire – une partie centrale (centre-ville)
- Une sortie d'agglomération.

Ce séquençement²¹, qui pourrait apparaître comme la déclinaison d'une approche paysagère visuelle, ce qui serait restrictif par son manque de considération des différents mouvements qui caractérisent cet espace, sera

²¹ CERTU guide méthodologique « aménagement d'une traversée d'agglomération »

une aide à la définition de l'entrée de ville. Le découpage correspondant à cette composition de l'espace (continuité du bâti, perspectives, commerces, habitat, mouvements des riverains, transversaux, de transit, traitement paysager, conflits d'usages..) détermine des séquences homogènes, bien différenciées et dont le fonctionnement est perceptible.

Ces séquences seront différenciées par la forme, la structure, la taille de ces espaces qui, dans l'idéal, comprennent, en dehors des équipements d'habitat, de loisirs, de culture, du commerce, autant d'éléments qui structurent l'aménagement périurbain, des espaces libres végétalisés, un maillage circulatoire entre eux les reliant à l'existence, une qualité architecturale et environnementale, formalisent les espaces habitat, économique, loisirs....avant d'atteindre le ville-même.

Ces entrées de ville seront évolutives suivant l'usage qu'on leur donnera, en considérant que cette usage est susceptible de n'avoir qu'un temps et qu'il est judicieux de mettre en place une réflexion permanente et pérenne ou delà de cette usage afin de pouvoir considérer leur mutabilité à long terme, Ainsi, il est clair qu'il n'est pas souhaitable de figer la définition de l'entrée de ville comme étant un lieu-type que l'on peut cadrer de façon conventionnelle, il s'agit de l'appréhender comme un lieu de vie, un lieu de passage obligatoire qui propose un choix d'itinéraire, un lieu de transit, un lieu de contraintes ou un lieu d'attraction possible, aux multiples usages et acteurs. Véritable interface entre la ville et la campagne, l'entrée de ville forme un seuil physique entre ces deux lieux qu'il faudra traiter de manière globale, sans se résumer au seul mouvement circulatoire mais en prenant en compte l'articulation de toutes les fonctions de ces espaces.

12) l'entrée de ville et le paysage :

les entrées de ville sont le support d'une image de marque. Elles sont souvent « endommagées » par une urbanisation peu qualitative et mal maîtrisée, l'entrée n'est pas une porte, l'entrée se fait à partir d'un parcours qui convient de penser et d'aménager en conséquence.

1. Banalisation des entrées de ville :

La problématique des entrées de villes a été posée par l'accroissement géographique des agglomérations dès la fin des trente glorieuses : une certaine forme d'étalement urbain, un urbanisme commercial mal contrôlé, une affirmation de « tout automobile » sont autant de causes d'une dégradation tant fonctionnelle qu'esthétique des entrées des villes, particulièrement en France. Aujourd'hui, il semble nécessaire de revisiter les outils pour disposer d'entrées de ville non dégradées, qui fonctionnent de manière satisfaisante, dont la valeur intrinsèque soit reconnue, et qui se montre à la hauteur des quartiers centraux qu'elles desservent.

2. la dégradation paysagère des entrées de ville :

L'aspect désordonné qui caractérise nombre d'entrées nuit à l'image de la ville. Cette situation est d'autant plus grave que, pour ceux qui arrivent de l'extérieur, l'entrée constitue une véritable « vitrine ». Les facteurs explicatifs du désordre urbain qui caractérisent les entrées, sont nombreux, mais surtout la conséquence de l'appropriation de ces entrées par les seules fonctions commerciales, à cause des possibilités nouvelles d'accessibilité et de visibilité. Des commerces se sont installés dans ces zones nouvelles afin de profiter de l'accessibilité et de la visibilité qu'autorisaient les pénétrantes aménagées dans les espaces périurbains.

Le défaut d'intérêt des investisseurs pour la qualité de ces espaces et l'architecture, combinée à un manque de rigueur dans l'application de la réglementation sur l'affichage, sur l'implantation et sur l'architecture. Ces

manquements donnent comme résultat une sorte de désordre urbanistique dont témoigne l'absence d'ancrage aux quartiers limitrophes²²

bien souvent, les qualités paysagères ont été occultées, voire détruites par les implantations commerciales,

La plupart des entrées sont au contraire caractérisées par un paysage homogène et banal, accentué par une route de forme linéaire et par un manque de relation entre l'infrastructure routière et l'espace environnant . la standardisation des commerces sur les abords de l'entrée,

En France, on décrit donc les entrées de ville comme étant « (.....) des espaces commerciaux qui font l'objet de peu de considérations urbanistiques ou esthétiques. On associe généralement l'entrée de ville aux espaces et paysages périurbains, à l'interface de la ville et de la campagne , et elle représente de ce fait une zone floue, mal définie, »

Les infrastructures routières en entrée de ville étaient traditionnellement aménagées de façon à ne favoriser que les déplacements motorisés et servaient la seule fonction de déplacement rapide et efficace des usagers.

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

3. l'affichage publicitaire :

Emblématique de l'expansion économique, l'affichage publicitaire est aujourd'hui essentiellement urbain et dédié plus particulièrement aux personnes

²² Gallety, 1944

en déplacement .pour les acteurs économiques, un des critères d'implantation commerciale est essentiellement la possibilité d'affichage et de visibilité qu'offrent les entrées de ville leur permettant d'être facilement repérables des voies de circulation . cette anarchie de panneaux publicitaire qui défigurant principalement les entrées de ville, participe non seulement à rendre illisibles les informations indispensables à la circulation des usagers , mais également à l'insécurité des déplacements par leur pouvoir d'attraction visuelle dangereux pour les usagers²³ .

De fait, la perception de la ville que l'on a dès sa périphérie est le plus souvent une image assortie d'une pollution visuelle importante due à la cohorte de panneaux publicitaires .

Entrée de ville , notion identitaire :

Le caractère symbolique des entrées est certainement l'élément le plus important qui ressort des entrevue, on mentionne qu'elles sont, en fait, le premier contact avec l'agglomération pour l'ensemble des utilisateurs et des visiteurs.

« l'amendement dupont »

Chargé en 1994 d'une mission de réflexion et de proposition sur les entrées de ville , notre collègue M. ambroise dupont a formulé de nombreuses propositions dont la principale s'est traduite par l'adoption de l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme lors du vote de la loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de l'environnement .le principe de ce dispositif , connu sous le nom d' »amendement dupont », est d'obliger les communes qui souhaitent développer l'urbanisation dans leurs entrées de ville à mener au préalable une réflexion sur la qualité urbaine, paysagère et architecturale de l'aménagement dans leurs documents d'urbanisme. Pour cela , il institue une bande

²³ Définition et méthode d'analyse des entrées de villes dans un contexte Post Grenelle ; http://www.cher.gouv.fr/content/download/8160/50529/file/Entree_ville_contexte.pdf

inconstructible de part et d'autre des autoroutes et grandes routes, interdiction à laquelle les peuvent déroger à condition de réaliser une étude »

Cette étude est principalement centrée sur le respect et la préservation des paysages.

Entrée de ville, les éléments d'une stratégie de qualification :

1. entrée de ville et qualité du grand paysage

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

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

2. Mettre en valeur les repères du grand paysage :

Pourtant les caractéristiques physiques du site d'une entrée d'agglomération peuvent offrir des opportunités intéressantes si l'on compose avec elles, permettant de réaliser des aménagements plus lisibles, mieux intégrés, plus harmonieux (perspectives, maîtrise du ruissèlement, directions rationnelles de composition et de développement, etc.) ; pour retrouver ces opportunités, il faut étudier le site que traversent ces grandes voies à l'entrée des agglomérations, passant d'une vallée à l'autre, ou suivant une ligne de crête, une vallée, un piedmont ...on découvrira ainsi des unités de paysage, des points singuliers, dont un projet de réaménagement pourra tirer parti

Le grand paysage doit être étudié à partir de l'axe principal, dans les deux sens (entrée et sortie), ainsi qu'à partir de points extérieurs à l'axe, ses éléments remarquables peuvent être :

_ Les hauteurs, sommets, coteaux visibles de l'axe (comme les buttes du plateau) :

_les ruptures de relief traversé ; par l'axe (sommets, point bas, ruptures des pentes) ;

-les cours d'eau ;

Les (amers) points de repéré lointains (clochers, châteaux d'eau, tours, etc.) ;

_les perspectives offertes par l'axe principal ou par des axes latéraux ou sur de simples ouvertures

2.1- L'ouverture sur le grand paysage :

S'ouvrir sur le grand paysage ne signifie pas échapper à la ville ni la déprécier , mais la relier à son site , donner à comprendre celui-ci , fournir des repères , l'usager de la route comme l'habitant a toujours intérêt , aussi bien pratique (repérage) que symbolique (appartenance) , à avoir le maximum d'information sur l'endroit où il se trouve : connaître sa position , son orientation , comprendre la configuration des lieux²⁴ , cette ouverture , cette liaison avec le site peut être faite

Peut-être faire :

_ Par des coupures franches, agricoles ou plantées, entre zones urbanisées, qui individualisent des entités urbaines, qui créent des continuités naturelles, qui donnent à lire les traits de la géographie (vallons, coteaux) :

_par l'ouverture sur les horizons lointains, même en dehors de ces coupures (perspective frontale vision sur les coteaux par-dessus des bâtiments bas ou fenêtres plus fugitives entre zones bâties)

²⁴ Réhabilitation des entrées de ville, ile de France, 2001

_par des éléments structurants (constructions, plantation ; sculptures) ; notamment aux articulations entre séquences (rupture de pente, limite urbaine) ou pour souligner un point singulier extérieur

_par des interventions le long des rives et au-delà (sur des tissus urbaine par exemple par le gabarit de hauteur, sur la composition urbaine, le long des perspectives et à leur extrémité sur des monuments par ex par l'éclairage nocturne) :

_par des interventions plus lointaines (sur des coteaux, sur des hauteurs, sur des vallons, p, ex, par leur préservation)

2.2- La création des repères de grand paysage :

Les interventions différent selon que dans l'état initial n les repères du grand paysage s'imposent plus ou moins :

_quand les repères de grand paysage s'imposent il s'agit e ne pas les masquer et de les mettre en valeur (p, ex, cathédrale de Meaux, tour de Montlhéry, digue plantée de pions de la base de loisirs de Saint-Quentin)

_quand les repères du grand paysage sont peu visibles, il s'agit plus d'une reconquête, par réduction de certains masques

_quand il n'y pas de repères vraiment marquée, le projet peut faire deviner des éléments lointains du grand paysage par des aménagements qui leur sont reliés, comme des coupures vertes débouchant sur des espaces ouverts de plus ampleur, voire d'importance régionale

3. Entrée de ville entre symbole et identité :

La question de l'identité est aussi présente dans la littérature contemporaine (l'entrée joue un rôle de révélateur du paysage et participe à l'identité de la ville)

3.1. Entrées de ville symbole de passage frontière :

L'entrée est également une (expérience routière mettant en jeu les aspects symboliques du passage frontière aussi bien que la reconnaissance sensible des territoires frontaliers)

Une approche française souvent d'ordre théorique, qui s'intéresse aux entrées de ville 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, à cause des mutations paysagères que cette dernière induit sur les territoires traversés, mais également à cause des transformations dans les comportements²⁵

Les auteurs français utilisent le concept d'entrée de ville de manière très ouverte pour décrire les espaces périurbains

Ces espaces périurbains sont centrés sur une logique économique, les promoteurs commerciaux étant séduits par leur accessibilité et leur visibilité²⁶, on associe généralement l'entrée de ville aux espaces et paysage périurbains, à l'interface de la ville et de la campagne

3.2- L'entrée de ville et l'identité de l'espace périurbain :

Au sein de l'espace périurbain. Les « entrées de ville » sur les grands axes routiers constituent des situations particulièrement critiques. Elles sont l'objet d'une préoccupation déjà ancienne pour les urbanistes, les paysagistes et un nombre toujours croissant d'habitation. Ce sont des espaces linéaires, toujours

²⁵ Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal

²⁶ (Frobert, 1999)

en extension, situés aux confins de la ville et à l'inverse des centres—un peu oubliés²⁷.

Le périurbain constitue une catégorie d'espaces à part entière et nécessite une approche spécifique dépassant la simple addition de l'urbanisme, de l'aménagement rural et de la protection de la nature, des sites et des paysages.

Si plusieurs projets peuvent être proposés pour résoudre un même problème au-delà des contraintes auxquelles tous doivent se plier, chacun est fondé sur un certain nombre d'options qui lui sont propres et liées à la compétence spécifique de chaque concepteur. Et ses certains projets ne s'inscrivent pas de façon harmonieuse et cohérente dans le paysage (illustration 29), la responsabilité n'en revient pas nécessairement à ceux qui les ont conçus : hors de toute concertation avec d'autres intervenants, le spécialiste ne va vraisemblablement pas prendre en compte des composantes sortant de son champ spécifique d'intervention.

3.2.1- Une approche passagère de qualité des espaces périphérique :

Quelques conditions minimales peuvent être énoncées qui garantiraient une approche paysagère de qualité des espaces périphérique :

-faire ressurgir le socle du territoire, en se référant aux fondements géographiques et historique, ensemble de contraintes et d'opportunités qui l'ont organisé : cours d'eau, crête, plaine, coteau...

-admettre les principes d'une capacité d'accueil limitée et d'une vocation différenciée des territoires communaux : une petite commune ne peuvent pas tout offrir, des complémentarités sont envisageables entre plusieurs centralités selon le modèle de la « ville archipel »-protéger les zones agricoles les plus

²⁷ Quelle articulation entre identité campagnarde et identité urbaine dans les ménages « périurbains »

fertiles de l'urbanisation et préférer un développement des villages entre les espaces cultivés et ceux qui, moins riches, abritent pâturages et/ou forêts

-maîtriser le foncier des espaces agricoles clefs : les agriculteurs ne peuvent être les seuls défenseurs de leurs propres espaces, jeunes, ils défendent leur outil de production, veux et en

L'absence de successeurs, ils essaient de faire fructifier leur bien en le rendant constructible ...

Si la puissance publique reconnaît la valeur de l'espace agricole, elle doit intervenir pour se l'approprier ;

-protéger de manière volontariste le littoral routier partout où il est présent ;

-recouvrir le paysage de l'eau en maîtrisant les risques ;

-mailler les espaces non bâtis via des circulations douces pour composer la ville au plein sens du terme ;

-adapter les centralités urbaines en renouvelant les cités qui le nécessitent et en répondant aux besoins nouveaux qui apparaissent dans les villages²⁸

3.3- L'entrée de ville participe à l'identité de la ville :

Les routes et autoroutes qui donnent accès à la ville jouent un rôle essentiel, leur rôle ne se définit toutefois pas qu'en termes d'accessibilité. Elles sont porteuses de significations multiples, d'autant plus importantes qu'elles constituent les premiers contacts que les visiteurs établissent avec la métropole ; ce sont de véritables portes d'entrée qui contribuent à en définir l'identité. Par les interprétations dont elles font l'objet c'est tout un paysage qui émerge de cette

²⁸ Réhabilitation des entrées de ville

réalité, tant pour les usagers, qu'ils soient occasionnels ou assidus, que pour les riverains.

Les entrées sont pour Laugier ; d'une grande importance pour définir l'identité d'une ville, et elles ont le potentiel d'annoncer la beauté de celles-ci : « Beauté et magnificence dépendent principalement de trois choses : des rues, de ses bâtiments. »

La question de l'image est tout aussi présente dans la littérature contemporaine. Ainsi, pour Dupont(1994), l'entrée joue un rôle de révélateur du paysage et participe à l'identité de la ville.

L'aspect désordonné qui caractérise nombre d'entrée nuit à l'image de la ville. Cette situation est d'autant plus grave que, pour ceux qui arrivent de l'extérieur²⁹,

Plusieurs documents relatent l'importance d'aménager les entrées de ville de façon représentative, en tirant profit des opportunités multiples qu'offre le territoire. Le caractère emblématique du parcours d'entrée de ville doit refléter la ville dans laquelle ce parcours s'implante, en mettant en valeur ses éléments particuliers³⁰ Afin de faire en sorte que l'entrée.

Agisse comme introduction à la ville, des éléments architecturaux, paysage ou artistique, des matériaux, des couleurs, des formes, des styles ou des ambiances qui composent le paysage peuvent exprimer le passé de la ville et ainsi, être attachés à la mémoire du lieu. Des perspectives visuelles sur les éléments importants de la ville peuvent également importants de la ville peuvent également être créées. De simples corridors de transport³¹.

3.4-L'œuvre d'art, symbole de l'entrée d'une ville :

²⁹ Dupont (1994)

³⁰ (poullaouec Gonidec, Paquette et colle. 2001)

³¹ L'expérience du piéton en entrée de ville : le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec.

Dont l'objectif de créer une identité forte et d'avoir un geste culturel qui permette de marquer l'entrée de ville de Marseille qui côtoie les ouvrages historiques, Marseille Provence Métropole a décidé de lancer un concours pour la conception et la réalisation d'une œuvre monumentale.

Cette dernière sera située au centre du rond-point du Prado à Marseille, l'idée est les règles du jeu sont imposées : « l'œuvre monumentale aura une vocation d'animation et de scénographie permanentes de la place (œuvre d'art et/ ou fontaine, l'un n'excluant pas l'autre, mise en lumière, éclairages,) sur un espace contraint techniquement puisque la dalle du tunnel Prado Sud est affleurante (environ 5 cm de couverture) sur environ 60% de la superficie de l'anneau central du rond-point du Prado »³²

L'identité culturelle est aussi un autre élément qui favorise le développement et que les œuvres d'art tendent à mettre en évidence. Chaque peuple possède sa propre identité culturelle qui s'exprime à travers ses comportements alimentaires, vestimentaires, linguistiques, cette identité s'exprime aussi à travers les relations sociales (mariage, naissance, obsèques, danses, religion, échanges, etc.). Les œuvres d'art traduisent de façon édifiante cette culture. Si celle-ci est étouffée, la société perd ses repères et son identité ainsi que sa vitalité et son dynamisme. Dans ces conditions, le développement est freiné. Ainsi, les œuvres d'art contribuent par les images qu'elles nous renvoient à nous réapproprier notre culture, à s'identifier à elle et à la défendre comme une source d'organisation et de créativité.³³

4. l'entrée de ville et le paysage des infrastructures routières :

³² Dossier de presse, une entrée de ville à la hauteur de la deuxième ville de France.

³³ <http://www.tpbm-press.com/marseille-mpm-cherche-des-concepteurs-pour-creeer-une-oeuvre-monumentale-sur-le-rond-point-du-prado-1156-html>

Le concept d'entrée de ville a ses origines en France ; dans ce concept, la notion de paysage reste essentiellement d'ordre esthétique et se pose en termes d'articulation entre la route et le territoire,

Les américains se sont aussi penchés sur la dimension paysagère mais dans une approche plus large. Dans la conception des parkas et des autoroutes, dès la réaction des premières autoroutes au début du XXe siècle, le paysage a été un enjeu fondamental de la planification des autoroutes, ainsi que la relation entre autoroute et paysage véhiculée

Le paysage urbain est souvent évoqué pour proposer que toute intervention sur les infrastructures mette en valeur les vues sur ce paysage .D'ou . sans doute , l'importance que doivent avoir la protection des vues et le contrôle de l'affichage dans une politique visant à améliorer l'environnement des entrées de ville . bien que le rapport au paysage se cantonne dans une approche « esthétique » , chaque entrée possède des éléments qui sont considérés par les consultants comme présentant de grands potentiels ; ceux- ci permettraient de rendre compte de la spécificité de Montréal et surtout, de mieux l'exploiter³⁴

Dans les entrées d'agglomération, même lorsque ces vues ne sont pas spectaculaires, elles en variant les horizons visuels de manière très sensible. Il faut donc valoriser les opportunités de saisir ce grand paysage : perspective à encadrer, échappées à maintenir, voire le suggérer lorsqu'il n'est pas directement visible³⁵

La qualité du milieu : les principes de design urbain :

³⁴ Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal

³⁵ Réhabilitation des entrées de ville

La planification routière met l'accent sur la simplicité de l'aménagement, afin de ne pas perturber le conducteur et ainsi, accroître la fluidité de la circulation, pour améliorer la sécurité routière, de larges routes, éclairées à l'aide de luminaires autoroutiers, avec peu de courbe et de reliefs, sont construites. Certaines recherches prouvent la contre productivité de tels de tels aménagements. En effet, selon des études produites par Mackay (2000)³⁶, les automobilistes adopteraient un sentiment de confiance lors de la conduite dans un environnement trop confortable et seraient ainsi encouragés à accélérer.

Le projet urbain comme projet globale de l'entrée de ville :

Introduction :

Le projet urbain exprime une partie de la réflexion issue de deux approches parallèles : l'une se fonde sur les objectifs politique, l'autre définit une partie d'aménagement de l'espace qui s'appuie sur les contraintes du site, les besoins des acteurs concerné et les nécessités de l'organisation et de la gestion urbaine, celle-ci englobe aussi bien les questions d'occupation des lieux, de transport de déplacement, que celles d'entretien donc de pérennité de projet.

1. Projet urbain : apparition et condition d'émergence :

La notion du projet urbain s'est influencée par l'expérience de Bologne qui est un foyer urbain de la renaissance et qui se transforme en nœud routier ou on ne pense plus la ville par parties, (une centre historique à protéger et des quartiers périphériques ou tout est permis).

L'action sur la ville pose le problème du maintien de son sens qu'il faut rétablir (récupérer) dans la réutilisation de ses espaces.

L'opération de Bologne présente les caractéristiques du projet urbain : elle correspond à une démarche de réflexion globale et collective sur la ville.

³⁶ Mackay (2000)

2. Projet urbain : essai de définitions :

- Selon Ariel Masboundji : « le projet urbain est une stratégie pensée et dessinée de la ville, il est expression architecturale et urbaine de mise en forme de la ville qui porte des enjeux sociaux, économique et culturelle.... ».
- Pour **christian Devillers** : « le projet urbain ne relève pas d'une profession, mais d'une compétence, il n'est pas une procédure mais une démarche ».
- Le projet urbain propose une nouvelle façon de faire de la ville :
 - Tenir comptes de différentes composantes du territoire et le paysage urbain : trame, parcellaire, structure viaire, espaces bâtis et végétation.
 - L'histoire du lieu et sa capacité d'évoluer.
 - Composition urbaine, paysage urbain, formes urbaine.
 - Les vides sont des composantes urbaines qui structurent le paysage.

3. Les objectifs :

- Garantir la mixité sociale et garder un principe d'équité.
- Penser la ville dans sa globalité, aussi bien en tant que tissu urbain que tissu social, en prenant en compte aussi ses différentes échelles.
- Viser la qualité urbaine au sens de création et de recomposition de « paysage urbains ».
- exprémenter la participation de ses habitants aux choix de la planification par l'intermédiaire de conseils de quartiers.

4. Les différentes échelles d'intervention :

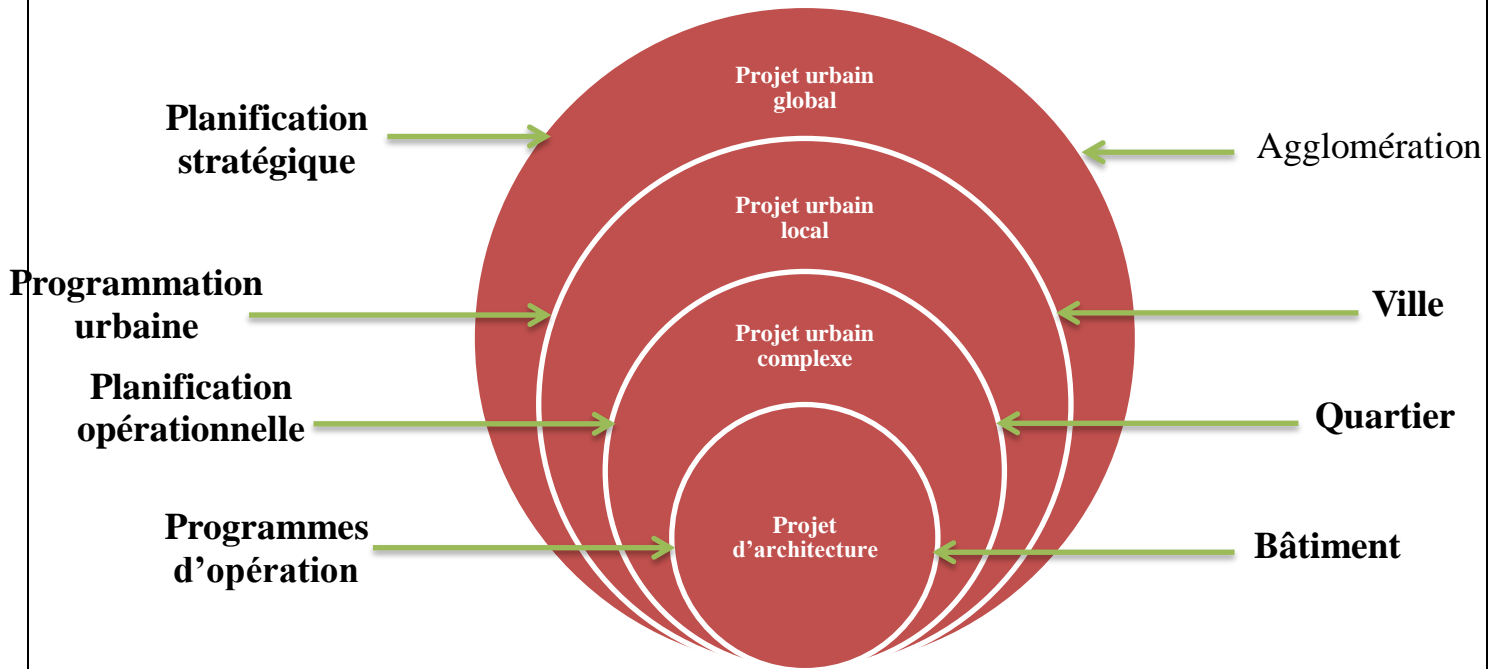
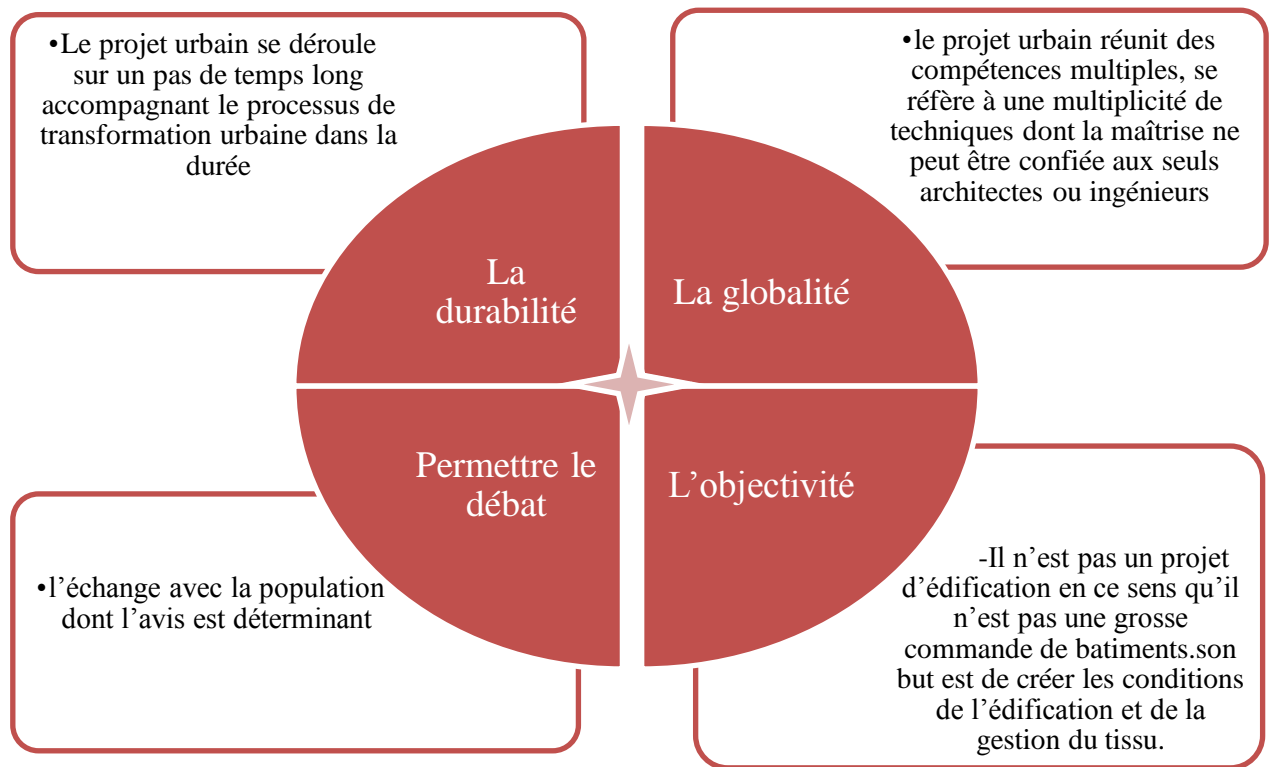


Figure 11 : les différentes échelles d'intervention du projet urbain

Le projet urbain s'adresse à un lieu ou un territoire particulier, qui peut être une parcelle, un quartier, une commune ou une agglomération toute entière. Cela signifie la prise en compte et la valorisation d'une identité locale, la construction d'une vision commune pour le territoire, voire la mise en place d'institutions représentatives (associations de quartier, conseil d'agglomération...).

5. Les caractéristiques d'un projet urbain :



L'espace du projet urbain n'est pas homogène mais ponctué , rythmé par alternances de zones actives et de secteur résidentiels , de lieux symboliques et de tissu banal ,d'institution ,d'équipements , de parcs ou d'usines , de terrains en friches ou de réserves ,de travaux à court terme et de programmes lointains....

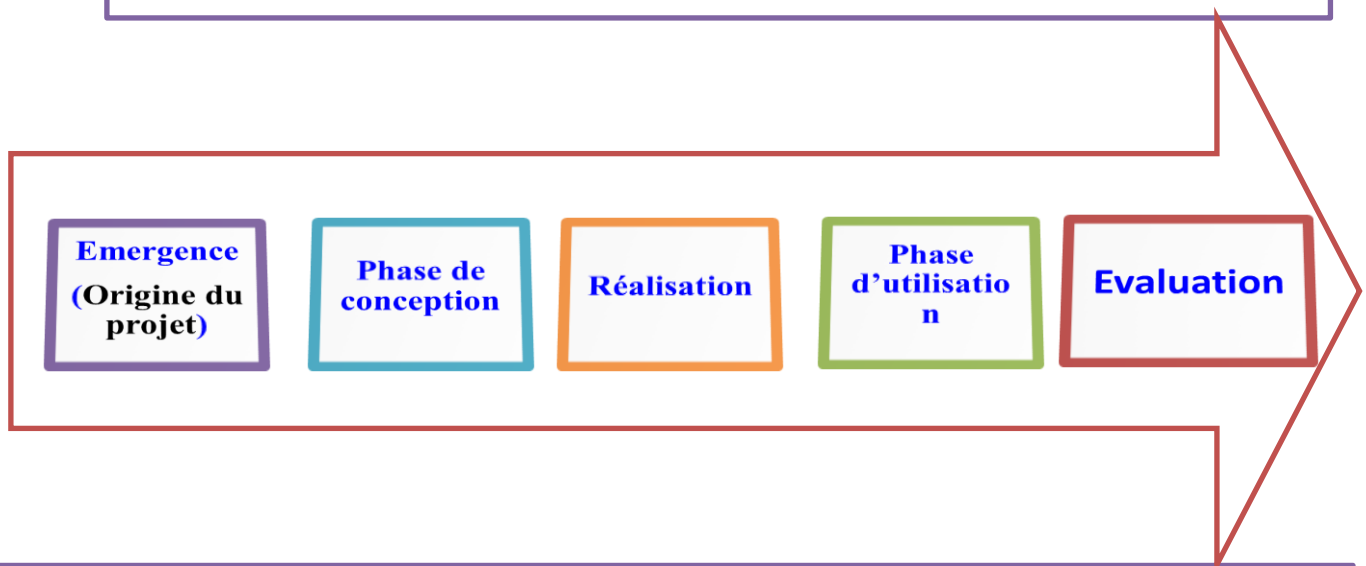
6. La démarche du projet urbain :

Le projet urbain est un ensemble de démarches visant à l'obtention d'un accord entre les différents acteurs, auxquelles peuvent participer toutes les parties prenantes (habitants, associations, propriétaires, administrations, élus, experts), et où sont définies les règles de la participation et les rôles de chacun (consultation, concertation, décision). Ville durable

Pour renforcer la cohérence territoriale, le projet urbain doit s'inscrire dans une stratégie urbaine qui prend en considération le potentiel du lieu, les différentes planifications ainsi que les besoins des acteurs concernés.

Puis mettre en place les outils d'édification ou de réédification de la ville revient à concevoir et dessiner l'espace public, découper le sol à bâtir, après avoir défini des objectifs et des stratégies spatiales s'inscrivant dans la longue durée.

Dans la majorité des cas, un projet urbain se décompose en différentes phases :



- A l'intérieur de chaque étape se retrouvent différentes tâches à effectuer. Mais l'injonction au développement durable accroît la complexité de toutes les phases d'un projet urbain.

7. les Acteurs du projet urbain :

Même si le « vocable » apparaît comme impropre dans des opérations aussi sérieuses que les projets impliquant une société (ou l'humanité), il s'agit, ici, de qualifier des intervenants concernés par la réussite (ou l'échec), du produit et de son impact.

Est considéré comme acteur du projet, tout individu ou personne morale susceptible d'agir dans le champ du projet considéré.

En générale, les acteurs se regroupent dans les catégories suivantes :

1. l'Etat et les collectivités (les pouvoirs publics) : les projets urbains peuvent être une politique publique, exigeant la (couverture), l'arbitrage et le cadrage stratégique de la part des collectivités locales.

2. Les opérateurs économiques et financiers : le « recule » de la maîtrise d'ouvrage publique s'élabore avec l'affirmation des opérateurs. Ces derniers sont l'ensemble des intervenants « privés » participant dans la production de la ville par des investissements financiers, par l'aménagement ou par la promotion immobilière. Les opérations peuvent entrer dans le cadre d'un partenariat avec le public.

3. les compétences techniques et scientifiques : c'est la catégorie des professionnelles.

4. les gestionnaires : les bailleurs sociaux sont les gestionnaires des parcs logement. (Ex : OPGI). Ces structures participent à appliquer les politiques sociales en veillant à assurer l'accès au logement aux catégories sociales dites « défavorisées ».

5. les usagers (les habitants) : Dans l'urbanisme de planification, les usagers sont souvent marginalisés. Même si dans certains cas, leur consultation est recherchée, mais souvent sans capacité d'imprimer aux projets leurs attentes. Les habitants sont souvent représentés par des associations locales ou même nationales. De ce fait ils arrivent à exercer des pressions pour « inférer » les objectifs ou les démarches des projets.

6. les caractéristiques d'un projet urbain :

- lieu d'une intervention publique relativement concentrée dans l'espace et dans le temps aménager un morceau de ville.
- Jeu entre la stratégie et le dessin/dessein
- Un outil d'aménagement et de marketing territorial
- Effet de mode
- Projet présenté comme « exceptionnel » mais souvent de plus en plus banalisés.

8. Les objectifs d'aménagement :

- Régénération économique et urbaine
- Développement économique et culturel
- Réduction des disparités sociales et territoriales
- Réduction des disparités sociales et territoriales
- Réduction de l'empreinte écologique.
- « Bataille » de l'image marketing urbain.

9. les grandes tendances des projets urbains :

. Opérations de renouvellement urbain

.Création ou valorisation de nouvelles centralités

.Reconquête des entrées de ville

.Aménagement des espaces publics

.opération de présidentialisation des grands ensembles/nouvelle formes de la politique de la ville

.Aménagement de nouveaux espaces de loisirs (grands équipement sportifs, culturels et/ou commerciaux)

.favoriser le développement de certaines activités économiques par la création de technopoles.

10. le projet urbain et infrastructures :

Dans une vision globalisante et s'inscrivant dans le champ d'élargissement et croisement des visions des acteurs donner une autre dimension à la problématique des infrastructures de voirie en s'attachant à leur insertion urbaine, en les inscrivant dans des réflexions territoriales

Des projets urbains articulant les ambitions urbaines des collectivités aux problématiques sectorielles relatives aux problématiques sectorielles relatives aux vies de communication supra locales.

Exemple : revoir le système des boulevards périphériques pour développer les franges des villes (Nîmes plan d'ordonnancement)

Traiter les problèmes des incidences et perspectives liées aux ouvrages de voiries sur les secteurs traversés

Les voies de communications, les gares, la définition des tracés, de leur insertion urbaine (Rennes)

Le transport collectif en repensant l'organisation et les et les usages des lieux (Nantes le tramway intégré dans un processus de requalification urbaine d'ensemble)

11. le projet urbain et entrées de villes :

Disposition de protection des entrées de ville non urbanisées en vue de répondre à un certain nombre d'objectifs (paysages, sécurité, nuisances) avec des bandes inconstructibles, ceinture verte

Une démarche intégrée dans une stratégie d'ensemble pour la ville

La requalification des entrées de villes existantes : élaborer des projets urbains en jouant sur les éléments de paysage sur les emprises publiques (partenariat avec les acteurs privés).

Synthèse :

L'aménagement de l'entrée de ville s'insère dans une démarche de projet urbain d'ensemble dont les axes de développement et les orientations d'urbanisme permettront de définir les choix pour adapter, développé la ville de demain dans le but de parvenir à établir une réflexion pertinente qui réponds au mieux aux besoins et aux attentes des usagers

Chapitre 0 2 :

Etat de l'art.....

Les entrées de ville dans le contexte mondiale

Introduction :

Dans ce chapitre, on va analyser quatre expériences internationales des requalifications des entrées de villes, ce sont des cas rapprochés à notre projet d'étude afin de comprendre comment se déploie le projet urbain par l'opération de requalification.

Exemple01 : Entrée de ville de CLICHY, une nouvelle vision durable de la conception et de gestion des espaces verts.

Le secteur de l'Entrée de Ville, situé aux Portes de Paris, en bordure du périphérique, constitue un quartier à part entière.



Figure 12 : plan de masse d'entrée de ville

Clichy, également nommée localement Clichy-la-Garenne, est une commune française du département des Hauts-de-Seine en région Île-de-France, chef-lieu de canton, située au nord-ouest de Paris dans sa première couronne.

Le secteur Entrée de ville est composé de différents quartiers en majorité de type « faubourg » traditionnel qu'il convient de valoriser. Situé aux Portes de Paris (Porte de Clichy et Porte Pouchet), en bordure du périphérique, il constitue un espace urbain à forts enjeux : en matière d'urbanisme, de déplacement, et de qualité urbaine dans le devenir de la zone centrale de l'agglomération parisienne.

Le contexte :

La CARU, s'insère dans l'ensemble d'un dispositif opérationnel complexe de renouvellement urbain, mis en place par la Ville de Clichy afin de mener une politique globale de réaménagement, de réhabilitation et de revitalisation du tissu ancien de ce secteur de la Ville.

Elle comprend notamment la ZAC Entrée de Ville créée en 2002,

Les objectifs :

Les principaux objectifs sur l'entrée de ville :

- Amélioration de l'image urbaine du quartier
- Mise en valeur de la façade sur le boulevard périphérique
- La transformation du paysage urbain par la création et le réaménagement d'espaces publics
- La redynamisation économique du quartier avec la réalisation de plusieurs programmes immobiliers de bureaux.

La volonté municipale pour son quartier de l'Entrée de Ville est de poursuivre les actions déjà menées jusqu'à présent :

- Poursuivre le traitement urbain, architectural et paysager
- Reconstruire la ville sur elle-même
- Aménager des espaces publics
- Prêter attention à la mixité sociale et à la mixité urbaine (mixité des fonctions habitat, activités, services)
- Améliorer la qualité de vie des habitants



Figure 13 : Amélioration urbaine du quartier d'entrée de ville CLICHY



Figure 14 : programme de l'Entrée CLICHY

Le programme

- 50 600 m² de logements
- 32 500 m² de bureaux
- 16 500 m² d'activités et de commerces
- 2 500 m² équipements
- Un parc urbain d'environ 1ha
- Un parking souterrain de 200 places
- La création de voies nouvelles

Une friche industrielle, isolée sur un plateau en promontoire sur le quartier

Après :

- Création d'un nouveau maillage urbain pour 'ouvrir la ville'.
- Conception et de la gestion des espaces verts.
- Un levier de dynamisation sociale : lieu pédagogique et culturel¹

Exemple 02 : l'avenue Honoré-Mercier / Québec /Canada

Le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec a été choisi parce qu'il permet d'étudier empiriquement les stratégies d'aménagement mises en place par les concepteurs, ceux-ci ayant accordé une certaine importance aux déplacements piétons.



Figure 15 : l'avenue Honoré-Mercier/ Québec/ Canada

¹ Le secteur port de CLICHY/roux/ bonnet

- Avant son réaménagement, l'avenue était bordée de grands immeubles (hôtels, tours à bureau, etc.), pour la plupart d'architecture moderne, de hauteurs et de matériaux variés, entourés de stationnements asphaltés.
- l'entrée de ces édifices tournait le dos à la rue.

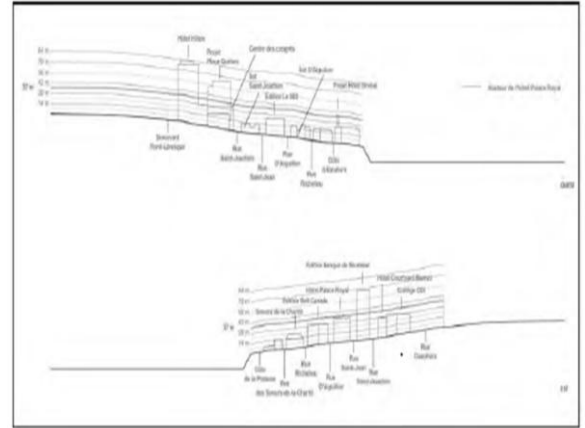


Illustration 1 – Élévation perceptible des bâtiments sur l'avenue Honoré-Mercier



Photo 10 – La sortie de l'avenue Honoré-Mercier : Autoroute 440

- La configuration géographique et la topographique du site, comprenant une pente abrupte allant jusqu'à 15 %, encourageaient les automobilistes à accélérer lorsqu'ils entraient ou sortaient de la ville

Objectifs :

Les objectifs de conception quant à la requalification de l'avenue Honoré-Mercier

1. Créer un boulevard urbain convivial, actif, attrayant, agréable, pour tous les utilisateurs et les visiteurs;
2. Faire ralentir les véhicules entrant et sortant du centre-ville, et assurer la sécurité des usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, etc.) ;
3. Faire ressentir à l'automobiliste qu'il pénètre dans un nouveau milieu ;
4. Refléter les traditions historiques de la ville de Québec et créer en environnement digne des édifices représentatives;
5. Établir une certaine continuité avec les projets environnants.



Photo 8 – Les refuges pour piétons



Le secteur est également une destination d'importance pour les travailleurs et étudiants de Québec

Actions :

- la suppression de deux voies qui a permis de:
- Le gain d'espace
- l'élargissement des trottoirs de chaque côté de la rue
- l'implantation d'une bordure végétale, de nombreux bancs,
- d'abris d'autobus et de poubelles,
- une place publique a été aménagée pour maximiser le confort des piétons et afin de faire de l'avenue Honoré-Mercier un véritable boulevard urbain



La végétation prend une grande place sur l'avenue Honoré-Mercier

comme une barrière entre la circulation piétonne et automobile.

- des installations d'arts publics, les feux de circulation, les bornes

lumineuses de matériaux différents, mais la couleur, la texture et la forme ont été sélectionnées de manière à se ressembler.

- des œuvres d'art reproduisent des clochetons qui représentent les

clochers des églises célèbres de la ville avec Un

« Panneau d'interprétations » explique la signification des œuvres

- une ambiance particulière a aussi été créée la nuit, valorisant

La qualité paysagère des lieux. La fibre optique, technologie de Pointe permettant des spectacles lumineux,



Figure 16 : les spectacles lumineux d'avenue Honoré-Mercier

Exemple03 : Entrée de Bonaventure constitue un symbole de fierté

La vision traduite par le projet Bovanture s'articule autour de trois éléments : Créer une entrée de centre-ville à la fois prestigieuse, fonctionnelle et conviviale Dans une optique de renforcement de l'image de Montréal aux niveaux régional, nationale et international, on prévoit la création d'un boulevard urbain se distinguant par sa qualité d'aménagement et son esthétique.



Figure 17 : Quartier Bonaventure

Source : réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1

Synthèse des études d'avant projets détaillé, mars 2006

Le projet Bonaventure prévoit le remplacement d'une structure autoroutière sur pilotis un boulevard urbain au niveau du sol. Au centre de ce boulevard encadré d'arbres et bordé de généreux trottoirs, une importante séquence de lieux publics sera aménagée.

Objectifs :

- Concevoir une entrée de ville prestigieuse, distinctive et créative qui constituera en lien manifeste entre le centre-ville et le bassin Peel
- Reconstruire le tissu urbain du secteur
- Offrir des espaces publics de grande qualité, sécuritaires et conviviaux pour les utilisateurs.
- Améliorer la qualité et la sécurité de la circulation piétonnière.
- Favoriser un développement immobilier vigoureux et écologique²

Les principales composantes du projet :

1. La mise en valeur des ilots centraux qui seront dégagés par la démolition de l'autoroute Bonaventure
2. Le redéveloppement de l'îlot de la commune.
3. La transformation et l'animation de rez-de-chaussée du bâtiment du viaduc ferroviaire.
4. Le développement des terrains vacants du faubourg.



Figure 18 : plan des principales composantes du secteur à l'étude

Source : projet Bonaventure, concepts d'aménagement

² Quartier Bonaventure, réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase1.

La transformation de l'ilot de la commune :

- Situé à la porte du projet
- Le terrain municipal de forme triangulaire
- Le bâtiment proposé marque l'entrée de la ville
- Le bâtiment comporte deux corps principaux. Le premier fait office de flèche à l'entrée autoroutière, avec une hauteur de 80m, le deuxième avec une hauteur de 44m
- Ces deux sections du même bâtiment sont liées par un volume de trois étages qui s'harmonise avec les constructions de la rue de la commune.
- Une porte cochère permet l'aménagement d'espaces privés verts et de passages publics.



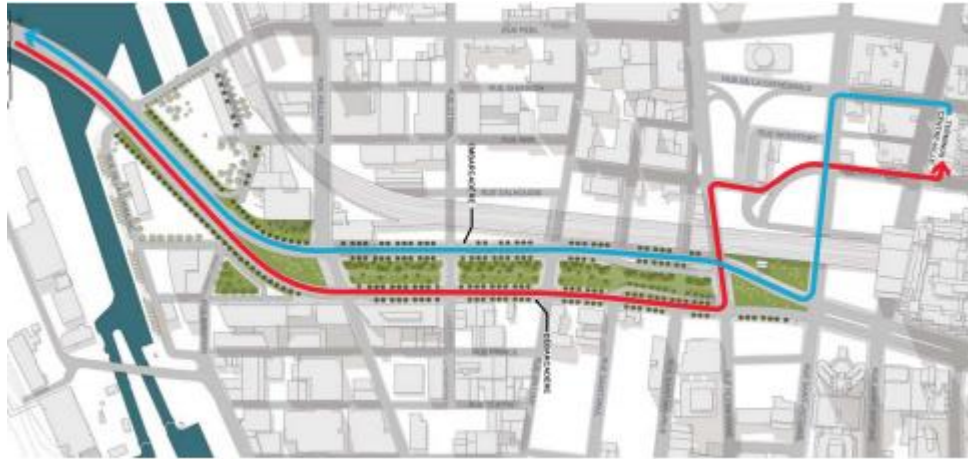
Figure 19 : extrait de la maquette 3D illustrant le potentiel

Source : projet Bonaventure, concepts d'aménagement

Le projet un symbole de modernité, par la priorité accordée au transport collectif :

- Le projet projette les Montréalais dans l'avenir.
- L'entrée de ville renvoie une image de modernité, d'émerveillement. Elle offre une manière réellement différente d'entrer en ville

- Transport collectif occupe une place de premier plan pour faire de l'entrée de ville une expérience unique.



 Trajet prévue pour les autobus métropolitain à destination du terminus centre-ville

 Trajet prévue pour les autobus métropolitain à destination en province centre-ville

Fig 20 : Trajet prévue pour les autobus métropolitain

Source : projet Bonaventure, concepts d'aménagement

La nouvelle grille de rue :

-L'axe Bonaventure compte actuellement 12 voies de circulation nord-sud, soit six sur l'autoroute Bonaventure

et trois dans chacune des rues Duke et de Nazareth

-Les rues Duke et de Nazareth compteront respectivement

4 et 5 voies de circulation, dont une réserver aux autobus,

Ces rues sont bordées de large trottoire de 6 m.



Fig 21: la nouvelle grille des rues

Source : projet Bonaventure, concepts d'aménagement

-Soulignons que les ilots centraux situés entre les rue Duke et Nazareth auront une largeur de 32 m, en plus des trottoirs³.

Une entrée de ville qui permet de retisser les liens est-ouest du quartier :

- Un espace public est aménagé sur un des ilots centraux du projet et en forme le cœur
- Les liens Est-Ouest sont facilités en passant à travers les bâtiments construits
- Un axe piétonnier est créé au cœur du projet, de part et d'autre du viaduc à l'emplacement actuel des deux stationnement.
- Un lien de transport actif est aménagé sur les abords du canal de lachine et le volume et l'implantation des constructions respect ce lien bleu important.



Fig 22 : concepts d'aménagement des ilots centraux

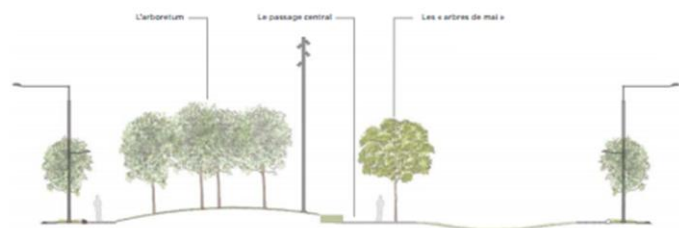


Fig 23 : coupe type du concept d'aménagement des ilots centraux



Fig 24 : ilots centraux, situation projeté

³ Projet Bonaventure, concepts d'aménagement.

Source : projet Bonaventure, concepts d'aménagement

Un espace public multifonctionnel, placé stratégiquement au cœur du projet :

- De larges trottoirs plantés d'arbres ce qui contribue au confort des piétons
- Des bancs publics
- Des supports à vélo très sécuritaires, ou encore des aires de stationnements à vélo.
- Des poubelles qui ne débordent pas, qui permettent le recyclage voire le compostage.
- Des téléphones publics.
- Des toilettes publiques propres et accessibles.
- La signalisation routière et touristique est épurée et intégrée au projet⁴



Fig 25 : plan du projet

Source : Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1

Le domaine public permet les usages suivants :

- Les manifestations culturelles se renouvellent régulièrement
- Le lieu public est également approprié pour les cours de yoga, taïchi.....

⁴ Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase1.

- Un parc à chien original, à l'image de celui situé à l'angle des rue Brennan et Duke, et aménagé avec des œuvres d'art, et devient un lieu de rencontre pour les résidents des quartiers.
- Des aires sont aménagées en bordure du bassin Peel pour admirer les feux d'artifices.
- Les tunnels qui relient le projet au reste du Montréal souterrain sont animés pendant la saison froide.

En terme d'usages dans les immeubles :

- En plus des bureaux et résidences, immeubles accueillent des lieux de rencontre et de rassemblement au rez-de-chaussée : galeries, gym, lieu de culte, musée-vitrine de la créativité montréalaise.....
- La présence de commerces de proximité et des cafés permet de créer un quartier où il fait bon vivre. Il est cependant absolument nécessaire d'en faire un vrai lieu.
- Les usages sont complémentaires et non en compétition avec ceux des autres pôles existant à Montréal, le quartier des spectacles ou le Griffintown, par exemple.
- Le viaduc ferroviaire est ouvert et vitré pour accueillir.

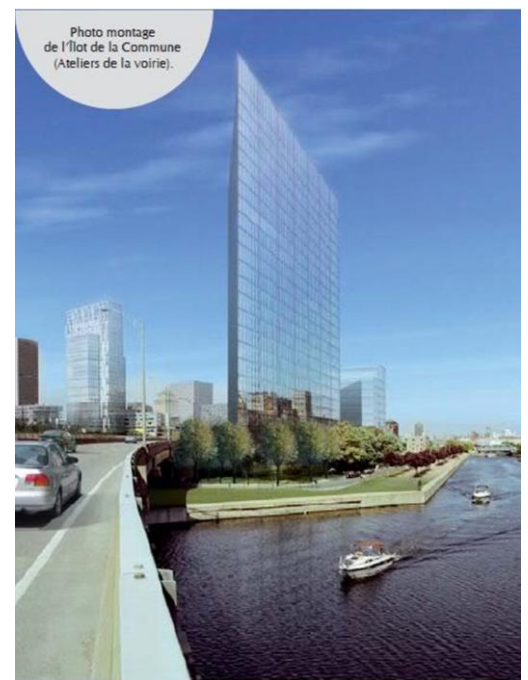


Fig 26 : Critère d'aménagement paysager de l'îlot de la commune

Source : Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1

L'entrée de la ville compte deux zones de transition à ses extrémités :

Les zones de transition sont localisées dans des lieux comportant des nombreuses contraintes qui ne permettent pas de pique-niquer.

- ✓ Des arbres y sont plantés pour faire une transition. La présence de conifères adaptés aux conditions permet de verdifier ce lieu à l'année.

- ✓ Le parc à chien existant et maintenu et son aménagement et encore amélioré par une verrière qui protège les usagers de ce lieu.
- ✓ Les aménagements sont tels que la présence du béton est réduite au maximum.
- ✓ Un élément monumentale marque la porte d'entrée et sert en même temps de mesure pour réduire la vitesse de la circulation en provenance des autoroutes.
- ✓ La présence de l'eau (le canal de Lachine et le bassin Peel) deviennent le point focal pour le développement de la zone de transition⁵.

Exemple04 : Pont de l'Âne – Monthieu France

Développement sur le site en mutation d'un projet de restructuration de zone commerciale en entrée de ville mise en œuvre par l'Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne (EPASE) dans le cadre d'une ZAC et visant à conforter la ville dans ses fonctions d'accueil de commerces de niveau départemental et régional.

Etat initial

Le secteur se présente aujourd'hui comme une entrée de ville fortement dégradée, consommatrice d'espace, dont l'image nuit à l'agglomération notamment du fait de l'effet vitrine depuis l'A72.

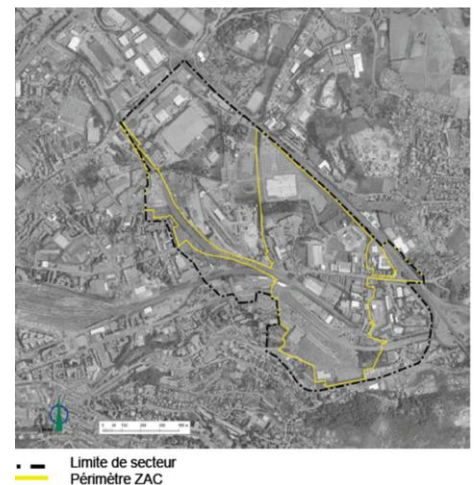


Fig 27 : Zac de Monthieu France

⁵ Projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure (Avant-projet détaillé- phase1).



Fig 28 : Site d'IKEA



Fig 29 : zone commercial

Objectifs des aménagements sur le secteur

- ❖ requalification de l'entrée de ville.
- ❖ modernisation de l'appareil commercial existant et création d'un nouveau pôle commercial
- ❖ amélioration de l'accessibilité tous modes
- ❖ libération de foncier stratégique pour développer « un nouveau morceau de ville », réorganiser spatialement les activités commerciales, industrielles et de logistique urbaine présentes sur le site et développer une offre de logements

Enjeux :

- Le projet "Pont de l'Ane-Monthieu" vise à restructurer l'entrée Est de la ville selon les axes suivants :
 - La valorisation et extension de l'offre commerciale
 - La création d'un « morceau » de ville à part entière ouvert à la mixité urbaine dans le secteur central compris entre les deux pôles commerciaux
 - L'intégration de cet ensemble urbain dans un système bien desservi en transports en communs et en modes doux.

Actions :

Voiries et espaces publics :

L'accessibilité du site depuis l'A72 est renforcée par la recomposition des accès automobiles avec notamment la création d'un nouveau carrefour sur la RN 488 situé dans l'alignement de la rue Marc Charras.

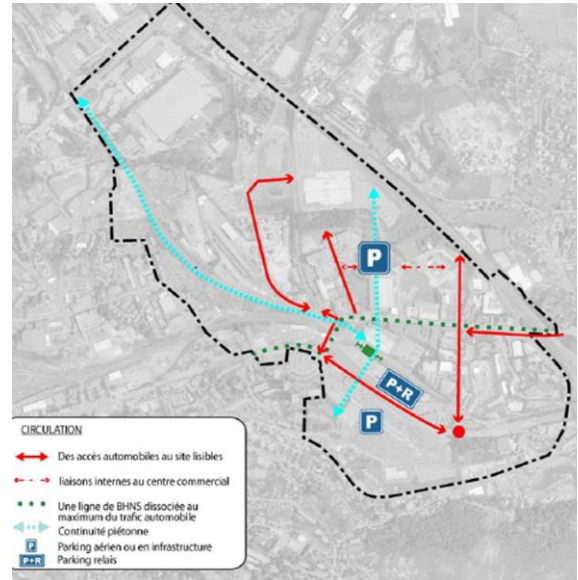


Fig 30 : voiries et espaces publics de pont de l'Ane

Orientations paysagères :

- Le principe d'aménagement paysager de la ZAC "Pont de l'Ane-Monthieu" s'appuie sur la trame paysagère existante.
- Il vise à recréer des continuités écologiques basées sur une trame bleue permettant la gestion des eaux pluviales à travers la création d'un réseau de collecte à l'air libre à la fois de noues et d'espaces verts de rétention
- les talus seront conservés avec leur végétation existante ou régénérés avec des plantations locales. Ces talus serviront de corridors écologiques.

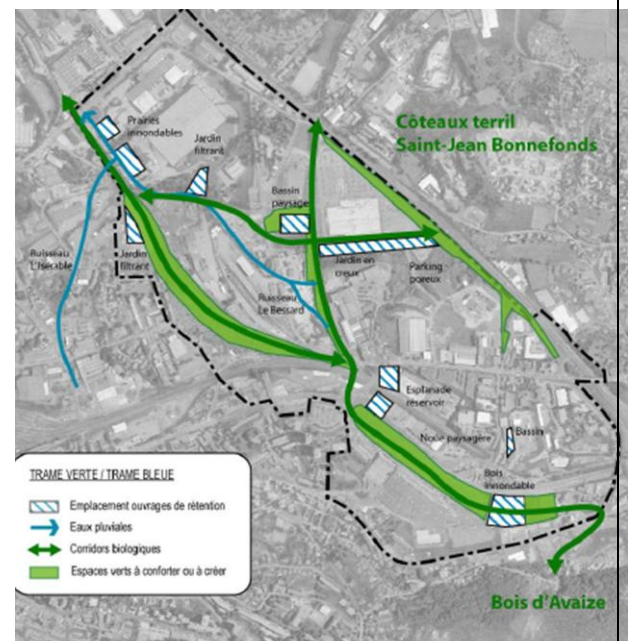
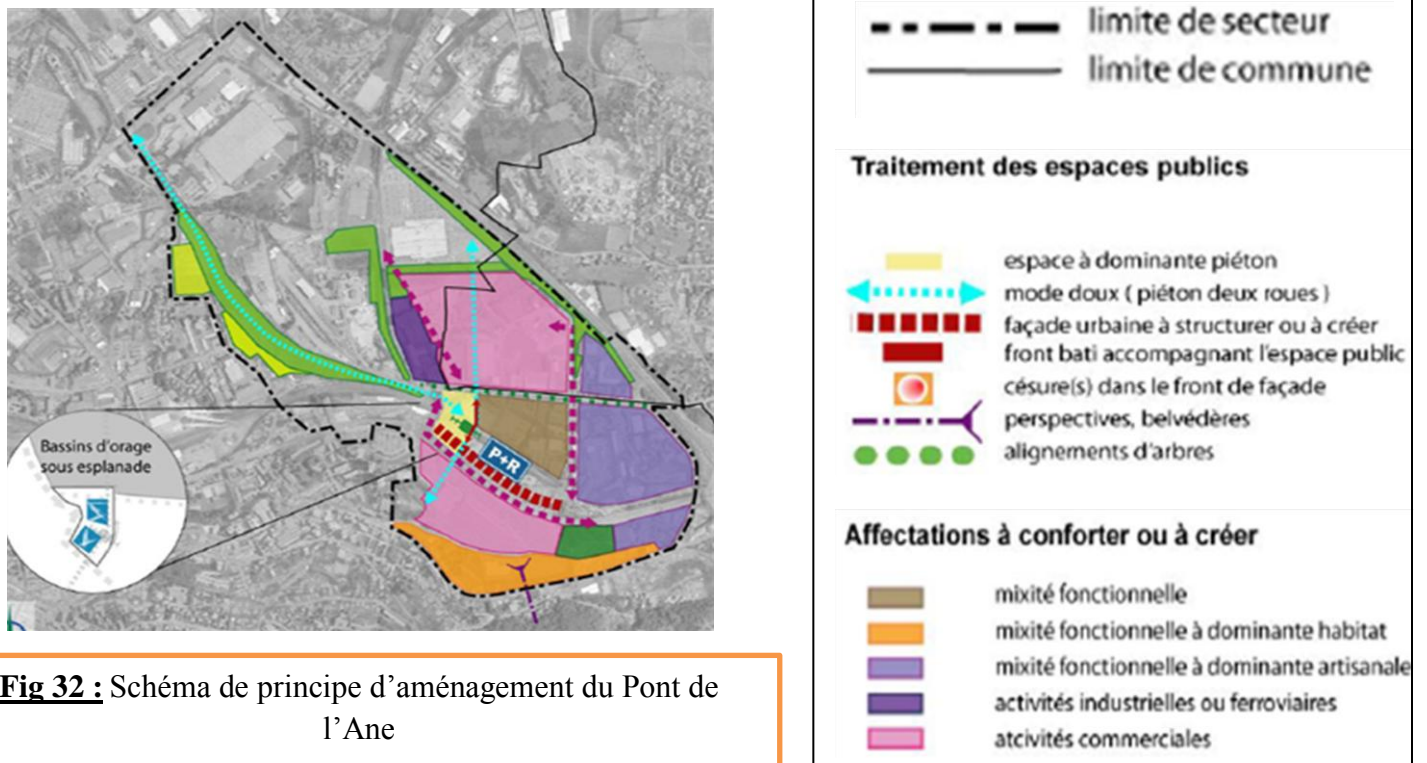


Fig 31 : Schéma de fonctionnement trame vert et bleu



Conclusion du chapitre :

Dans les pays développés ou dans les pays du tiers monde, le même phénomène mondial qui menace les entrées de villes, celui de son état anarchique ; ou la ville s'étale sur ses périphéries.

Les temps ont changé ; et l'entrée est devenue l'un des lieux les plus fréquentés de la ville et de réflexion sur l'urbanisation des entrées de ville à travers le monde a changé les paysages cette dernière, elle est devenue un lieu privilégié d'émergence de la ville, avec l'introduction de nouvelles composantes encore plus dynamique.

Aujourd'hui les entrées de ville aux mondes produisent un discours et modèle de pensée qui ont conduit à l'émergence de problématique territoriale qui son tour, génère méthodes de projet, méthode de travail, cadre réglementaire et opérations de requalification.

En effet l'importance particulière qu'ont accordé à l'exemple : provient de notre considération du processus de résolution de ces problèmes par ces projets non pas comme un modèle mais comme une démonstration.

Notre estimation repose sur la recherche de nouvelle méthode d'analyse et d'études d'opérations-exemples mise en place dans des pays européens qu'on pourra tirer profit exploité dans notre cas de l'entrée Nord-Est Guelma.

Partie 2 :

L'entrée de ville Nord-Est :

Diagnostic et action

Introduction:

Après avoir étudié dans la première partie les thématiques liées à l'entrée de ville : sécurité et mobilité, paysage, qualité urbaine selon leurs interactions et leurs échelles en rapport avec le projet urbain : échelle d'agglomération, échelle de l'itinéraire, échelle de la séquence. On entamera par cette partie l'application de tout ce qui a été abordé dans la théorie. Finalement la formulation des enjeux à fin de corriger les faiblesses et renforcer les opportunités résultant un scénario nous guide à des concepts et principes de programmation.

Le programme sera retenu à partir de la superposition de l'orientation des instruments d'urbanisme, l'analyse des exemples, l'analyse du terrain et les données de l'entretien semi directif.

Deux chapitres seront bordés, chaque chapitre selon un enchaînement hiérarchique représentera une étape importante afin d'arriver à la conception du projet.

Chapitre 03 :

L'entrée de ville Nord-Est....

Diagnostic

Partie I : : lecture globale sur le territoire Guelmi.

1. Présentation de la ville de Guelma :

Ville de l'Est Algérien, Guelma est située au Nord-Est de l'Algérie, à 60 km de la mer méditerranée, à 100 km de la métropole Constantine et à 150 km de la frontière tunisienne. Elle est limitée par pas moins de six wilayas qui sont : Au Nord par Annaba, Skikda et Taref Au sud par Oum El-Bouaghi A l'Est par Souk Ahras Et enfin par l'ouest par la métropole Constantine. Elle se situe entre le parallèle 39° et 40° de latitude Nord et les méridiens 5° et 6° de longitude. Elle s'étend a une superficie de: 3.686.84 Km².

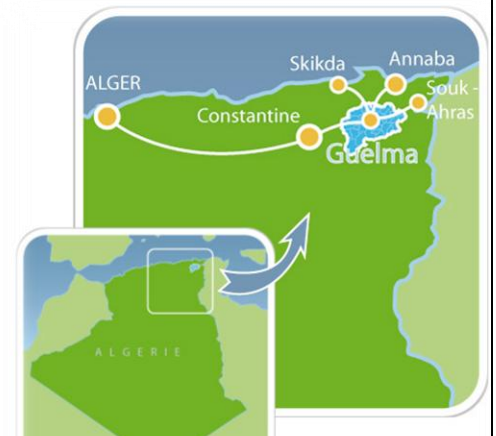


Fig 33 : situation régionale de la wilaya de Guelma

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

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

L'organisation spatiale de l'armature urbaine se caractérise par l'existence de deux zones plus ou moins distinctes. Une partie périphérique à relief montagneux relativement dépeuplée et une partie centrale relativement surpeuplée totalisant les 41.6% de la population totale, et où la densité avoisine les 500 hab. / km².

Cette configuration est le résultat d'intenses mouvements migratoires internes qui ont surtout affecté les agglomérations proches du chef-lieu de wilaya, et qui ont intégrés ce dernier par le phénomène de conurbation. Les routes nationales n°20 Constantine Guelma, n°21 Annaba-Guelma, et n°80 Skikda-Guelma, constituent les principaux couloirs d'urbanisation le long desquelles sont situées les agglomérations les plus dynamiques.

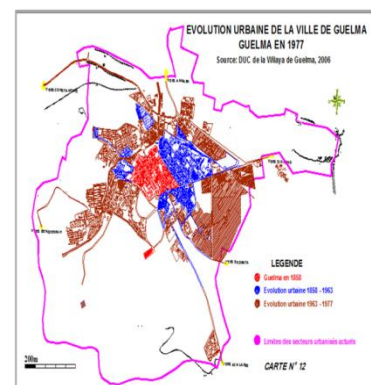
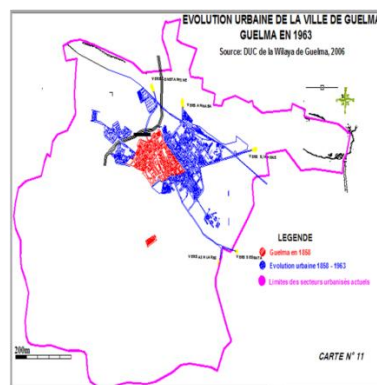
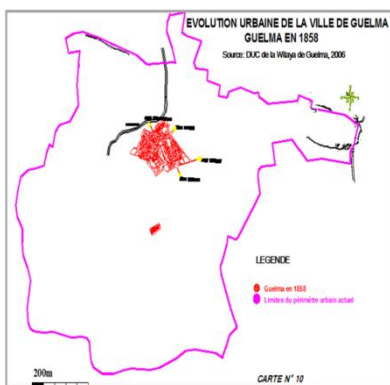
2. Aperçu historique :

Calama (Guelma) ville romaine est bâtie sur l'emplacement d'une cité berbère. Patrie du célèbre Possidius biographe de saint Augustin. Vestiges romains importants dont le théâtre.

D'abord connu sous le nom de MALAKA, site punique important, puis nommé CALAMA, centre qui existait déjà avant la conquête romaine l'endroit était réputé pour sa position stratégique, ses ressources agricoles et thermales.

Si Guelma parlait, elle dirait :

« Je fus une terre de batailles et de passions. Tout au long des siècles, les eaux de la Seybouse ont rougi du sang de mes braves... j'ai vécu les guerres puniques, connu la colonisation romaine, et côtoyé Byzance avant de rentrer dans la sérénité spirituelle de l'Islam ».



En 1858:

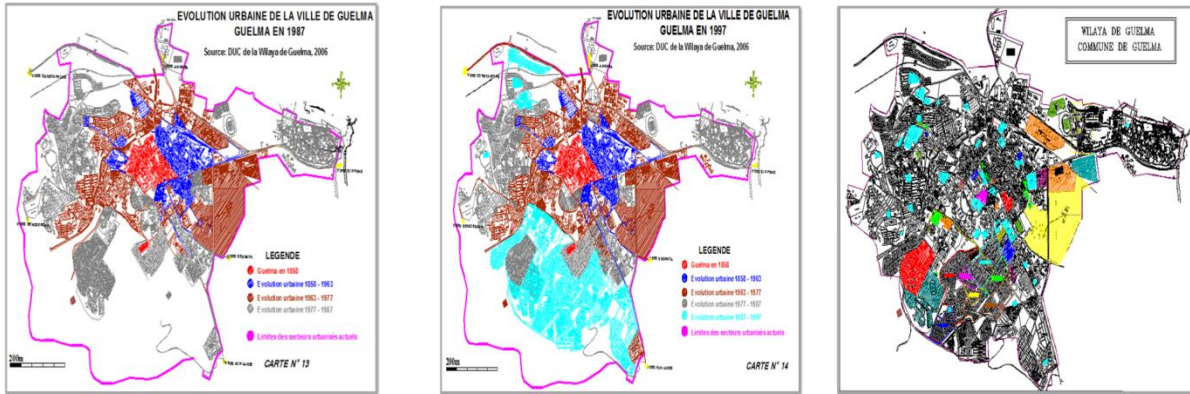
Croissance aux niveaux Nord de la ville concernant la caserne et quelque maison ancienne en 1858

En 1858-1963:

Extension vers l'Est concernant la Gare et l'Abattoir et autres vers l'Ouest au long du oued skhounne entre 1858-1963

En 1963-1977:

Extension vers l'Est encore concernant des Zones industrielles et autres vers le Nord et le Sud en 1963-1977



En 1977-1987:

Extension vers l'Ouest et vers le Sud-ouest concernant l'université 08 Mai 45 en 1977-1987

En 1987-1997:

Extension vers le Sud concernant Oued Maïiz et lotissement Ain defla au Nord-ouest en 1987-1997

Guelma actuellement

Fig 34 : évolution historique de la ville de Guelma

3. Relief :

La géographie de la Wilaya se caractérise par un relief diversifié dont on retient essentiellement une importante couverture forestière et le passage de la Seybouse qui constitue le principal cours d'eau.

Ce relief se décompose comme suit :

Montagnes : 37,82 % dont les principales sont :

- 1 – Mahouna (Ben Djerrah) : 1.411 M d'Altitude
- 2 – Houara (Ain Ben Beidha) : 1.292 M d'Altitude
- 3 – Taya (Bouhamdane) : 1.208 M d'Altitude
- 4 – D'bagh (HammamDebagh) : 1.060 M d'Altitude

Plaines et Plateaux: 27,22 %

Collines et Piémonts: 26,29 %

Autres: 8,67 %

4. Climat :

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

Quant à **la pluviométrie**, on enregistre :

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

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

Ce climat dont jouit la Wilaya est assez favorable à l'activité **agricole** et **d'élevage**.

5. Hydrogéologie :

Le territoire de la Wilaya de Guelma comporte globalement 04 zones (ou sous bassins versants) hydrogéologiques distincts :

- 1/ Zones des plaines de Guelma et Bouchegouf (Moyenne et basse Seybouse)
- 2/ Zone des Djebels au Nord et Nord-ouest
- 3/ La zone des plaines et collines de Tamlouka
- 4/ La zone des Djebels surplombant les Oueds Sedrata et Héliia

Principaux Oueds :

1/ **Oued Seybouse**: Il prend sa source à Medjez Amar (point de rencontre entre Oued Charef et Oued Bouhamdane). Il traverse la plaine Guelma - Bouchegouf sur plus de 45 Km du Sud au Nord. Son apport total est estimé à **408 millions m³/an** à la station de Boudroua (commune d'Ain Ben Beida).

2/ **Oued Bouhamdane**: qui prend sa source dans la Commune de Bouhamdane à l'Ouest de la Wilaya. Son apport est de **96 millions m³/an** à la station de Medjez Amar II.

3/ **Oued Mellah**: provenant du SUD-EST, ce court d'eau enregistre un apport total de **151 millions m³/an** à la station de Bouchegouf.

4/ **Oued Charef** : Prend sa source au Sud de la Wilaya et son apport est estimé à **107 millions m³/an** à la station de Medjez Amar I.

6. Potentialités naturelles :

Potentialités agricoles :

D'une vocation essentiellement agricole, la Wilaya de Guelma recèle un important potentiel, à savoir :

- **Surface agricole Totale (SAT)**: De 264.618 Ha, soit 71,77 % de la superficie totale.

- **Surface agricole utile (SAU)** : De près de 187.338 ha soit 50,81 % de la superficie totale de la Wilaya et 70,80 % de la S.A.T. Ainsi, **le ratio S.A.U est de près de 0,36 ha/habitant**, alors que celui enregistré au niveau national est de **0,3 ha/habitant**.

- **Une superficie de pacages et parcours**: 50.875 ha, soit 13,80 % de la superficie totale de la Wilaya et 19,23 % de la SAT

- **Terres improductives**: 26.405 ha, soit 7,16 % de la superficie totale de la Wilaya et 9,93 % de la S.AT.
- **Superficie irrigable**: Près de 17.343 Ha, soit 9,26 % de la SAU (elle peut augmenter, à long terme, pour atteindre 26.000 ha, soit 13,88 % de la SAU avec la mise en service totale du périmètre irrigué et les autres projets de mise en valeur en irrigué et l'optimisation des mobilisations des eaux superficielles).

Répartition de la superficie agricole / SAT ¹:

Total S.A.T	S.A.U	pacages et Parcours	Terres improductives
264.618	187.338	50.875	26.405
100 %	70,80 %	19,23 %	9,97 %



Fig 35 : la diversité de potentialité agricole dans la ville de Guelma

2. Potentialités forestières:

- **Superficie couverture forestière totale**: 105.395 ha, soit un taux de 28,59 % de la superficie totale de la Wilaya.

¹ Source : direction des services agricoles.

-Paysage forestier: discontinu et hétérogène confiné dis continuellement dans des massifs répartis d'Ouest en Est.

-Grands espaces de terrains: à vocation forestière dans la partie Sud-est.

-Important potentiel de bois: (chêne zen et liège : forêts de Béni Salah à Bouchegouf, de Houara à Ain Ben Beida et Djeballah, Mahouna à Ben Djerrah et Béni Medjeled à Bouhamdane) totalisant près de 19.771 ha de forêts et moyennant une production de l'ordre de 3.000 Stères de Chêne Zen et chêne liège et de 2.000 M3 de bois.

-Taux de reboisement:12 %, Ce taux dénote un effort considérable de reforestation du territoire.

3. Potentialités hydrauliques² : 151,81Million m3 d'eaux mobilisables dont :

- **Eaux souterraines:**04 sous bassins versants (hydriques).

: **1620pointsd'eau opérationnels** totalisant un potentiel total mobilisable de **94,1Millions m3/an.**

- **Eaux superficielles:** **57,78 millions m3** se répartissant comme suit :

* Barrage de Bouhamdane : **185 millions m3.**

* Barrage de Medjez-Beggar (Ain Makhoulf): **2,86 millions m3**

*Retenue de Guefta (Nechmeya) : **0.44 millions m3**

* Un important nombre de retenues collinaires (16):**0,51millions m3.**

Nécessitant un effort particulier de curage

² **Source:** Direction de l'Hydraulique de la Wilaya

4. Potentialités minières: On y recense :

- **Kaolin** : (Djebel Debagh).
- **Marbre** : (Djebel Mahouna à Ben Djerrah).
- **Agrégats** : à travers le territoire de la Wilaya.
- **Argiles** : (matières rouges): à travers le territoire de la Wilaya.

5. Potentialités touristiques :

La Wilaya de Guelma recèle d'importantes potentialités touristiques :

-Thermes :

De nombreux sites notamment ceux de Hammam Debagh et de Hammam Ouled Ali.

-Sites et monuments naturels et historiques :

- Grande cascade de Hammam Debagh.
- Sites forestiers : forêts de Mahouna et Béni Sal.
- Grottes de Taya (Bouhamdane).
- Lac souterrain (Bir Osman) à Ain Hessainia.
- Théâtre Romain et musée antique à Guelma.
- Vestiges des civilisations anciennes (square de Guelma).
- Nécropole Musulmane de Roknia.

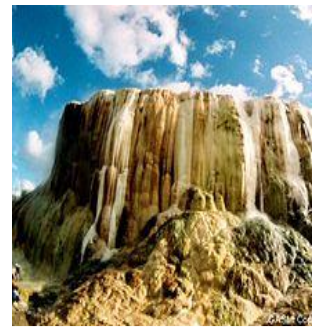


Fig 36 : la grande cascade de Hammam Debagh

6. Population :**Répartition de la Population de la Wilaya de Guelma**Par Génération et par Sexe³**Année 2015**

Groupes d'Age	P O P U L A T I O N		
	T O T A L E	SEXE MASCULIN	SEXE FÉMININ
0 - 9 Ans	112.839	57.137	55.701
10 - 19 Ans	129.026	66.019	63.007
20 - 29 Ans	98.878	49.079	49.799
30 - 39 Ans	74.993	37.631	37.362
40 - 49 Ans	49.461	24.856	24.604
	28.337	13.996	14.341

³ **Source:** Direction de la Programmation et du Suivi Budgétaire de la Wilaya

50 - 59Ans			
60 Ans et plus	37.202	17.888	19.314
Total Wilaya	530.736	266.607	264.129

- Base de calcul RGPH 2008⁴ -

7. Emploi

La Wilaya de Guelma, étant à vocation agricole, son secteur primaire ne suffit plus à absorber les demandeurs d'emploi. Quant aux unités industrielles, elles sont non seulement saturées mais en situation soit de difficultés, soit de non expansion économique.

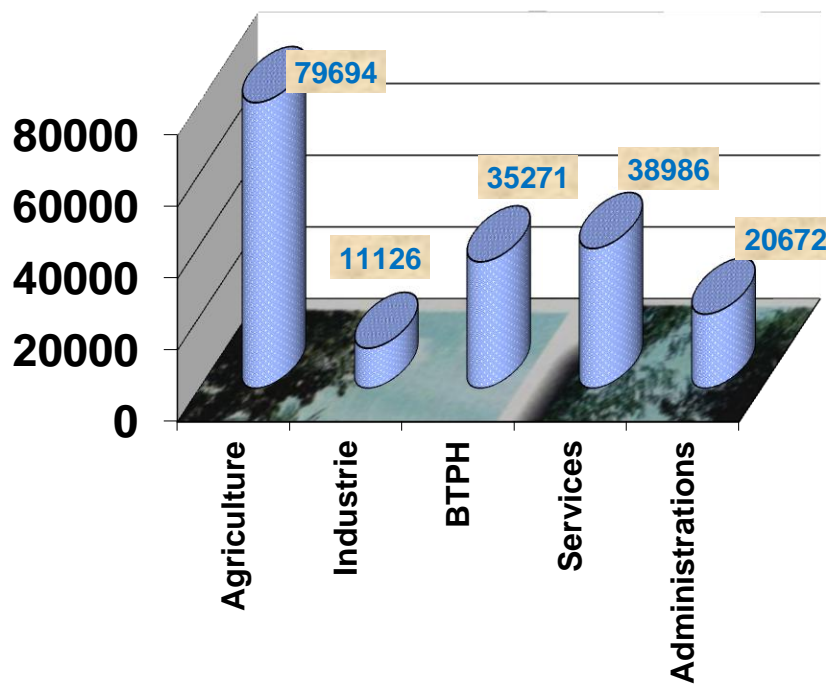


Fig 37 : Répartition des emplois par d'activité économique

⁴ **Source** : Direction de la Programmation et du Suivi Budgétaire de la Wilaya

1-CONSISTANCE DU RESEAU ROUTIER

Le réseau routier est bien développé est très diversifié. Il s'étend sur une longueur totale de 193.85km. Il est constitué de 32.80Km de routes nationales (soit près de 16.92 % du réseau total), 53.30Km de chemins de wilaya (27.50 %) et 107,75Km de chemins communaux (55.58 % dont 54.9Km sont revêtus).

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

2-Etat du réseau routier

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

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

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

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

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

commune	RN	linéaire en Kms	largeur moyenne de la chaussée	trafic moyen	% poids lourd et moyen	nombre de voies	Etat de la chaussée		
							bon %	Moyen %	mauvais %

Guelma	20	8.500	7.5	6500	17%	2x2	100	00	00
	21	2.000	7.5	12894	17%	2x2	100	00	00
	80	2.570	7.5	5247	17 %	2	100	00	00
	Total	13.070							

Partie II : Entrée Nord-Est de Guelma : Grille de lecture

Choix de la zone d'étude :

Le parcours d'entrée qui suit la route nationale 20, est désigné comme un axe structurant de la ville de Guelma qui est d'une grande importance parce qu'il assure l'articulation de la ville avec la commune de Belkhir, Bouchegouf et la willaya de souk ahras.

Les abords de parcours sont caractérisés par un potentielle paysage très important définie par le mont de Mahouna (la fameuse femme étendu), oued Seybouse et les terre agricole.

La présence des éléments structurant tels que unités de céramiques, la zone agros industriel (ZAI) plus les terres agricoles renforcent la valeur de ce parcours qu'il nécessite d'être valorisé par des activités économiques et d'échanges.

Présentation de la zone d'étude :

Situation :

La zone d'étude située au Nord-est de la ville De Guelma à l'entrée Nord-Est qui mène vers Souk Ahras.

Une situation stratégique qui lui donne un rôle

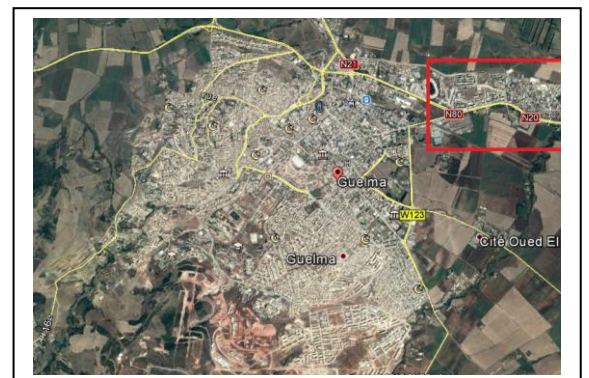


Fig 38 : Situation régionale de la zone d'étude

Source : Google earth traité par l'auteur

Important, la participation au développement
Économique et à l'identité de la ville.

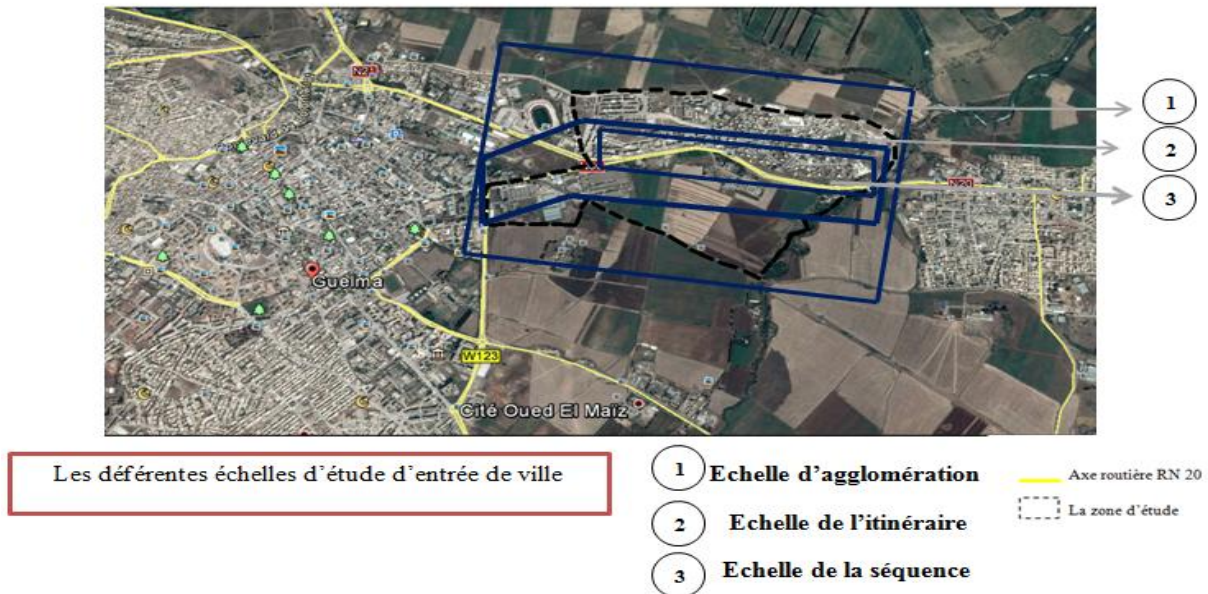


Fig 39 : Les différentes échelles d'étude d'entrée de ville

- Cette analyse doit se faire à différentes échelles, celles de l'agglomération, de l'entrée d'agglomération et de son environnement proche, et enfin par séquences.

Critères de délimitation :

1. Echelle de l'agglomération selon :

-la définition de l'entrée de ville : l'interface entre le rurale et l'urbain, depuis les première tâche urbaine **oued Boudjmaa** jusqu'à le centre-ville.

2. Echelle de l'itinéraire de la voie selon :

-le tissu urbain : tissu moyen dense.

-les points singuliers : les nœuds du parcours comme une traversé majeure, depuis le petit pont jusqu'à le rond-point de la cité El Amir.

- le champ visuel : les plus larges champs de vision

On a obtenu pour 500 m de chaque rive de l'axe.

3. Echelle de la séquence : selon le champ visuel depuis l'axe principale RN20 jusqu'à l'arrêt de vision.

L'analyse et les recommandations à différentes échelles d'espace répertorient un très large éventail de préoccupation et d'action par exemple :

- A l'échelle de territoire, la prise en compte du grand paysage, le rôle de la voie dans l'agglomération.....etc.
 - à l'échelle de l'itinéraire, le fractionnement de l'itinéraire en séquences à vocation dominante (industrielle, commerciale, zone préurbain, etc.) et l'identification de points singuliers (articulation, repères).
 - à l'échelle de séquences, le traitement de l'espace public, la maîtrise de la publicité et du mobilier urbain, le partage de l'emprise de la voie, etc.
- **l'objectif** de cette analyse des entrées de ville est :
- d'identifier les caractères fondamentaux des entrées de ville en termes de paysage, de déplacements, de formes urbaines et d'architecture.
 - De mettre en évidence les éléments constitutifs de ce territoire.
 - De monter les évolution de ces territoires.
 - De mettre en évidence les points forts à valoriser et les problème à corriger.
 - De définir les enjeux et les préconisations d'un éventuel projet urbain.

1/- Echelle d'agglomération :

L'échelle du grand territoire est celles des schémas directeurs locaux. Il s'agit de réfléchir à l'organisation de l'agglomération traversée et à la place et en particulier au role que l'on souhaite voir y tenir la voie, c'est-à-dire :

- Son insertion dans le grand paysage naturel et urbain

- Son rôle dans le fonctionnement de l'agglomération (son rapport aux différents centres urbains et aux zones à vocation particulière, son organisation en profondeur).
- Ses effets sur les occupations du sol de part et d'autre de son tracé (coupure ou limite, éventuellement colonne vertébrale), en particulier si un changement de type de trafic est envisagé).
- La circulation locale et la circulation de transit que l'on souhaiterait lui voir supporter
- Les grands points singuliers qui jalonnent son parcours et que l'on souhaiterait voir traiter en repère régionaux
- Les réseaux divers quelle affecte ou supporte.

1/1-L'insertion dans le grand paysage :

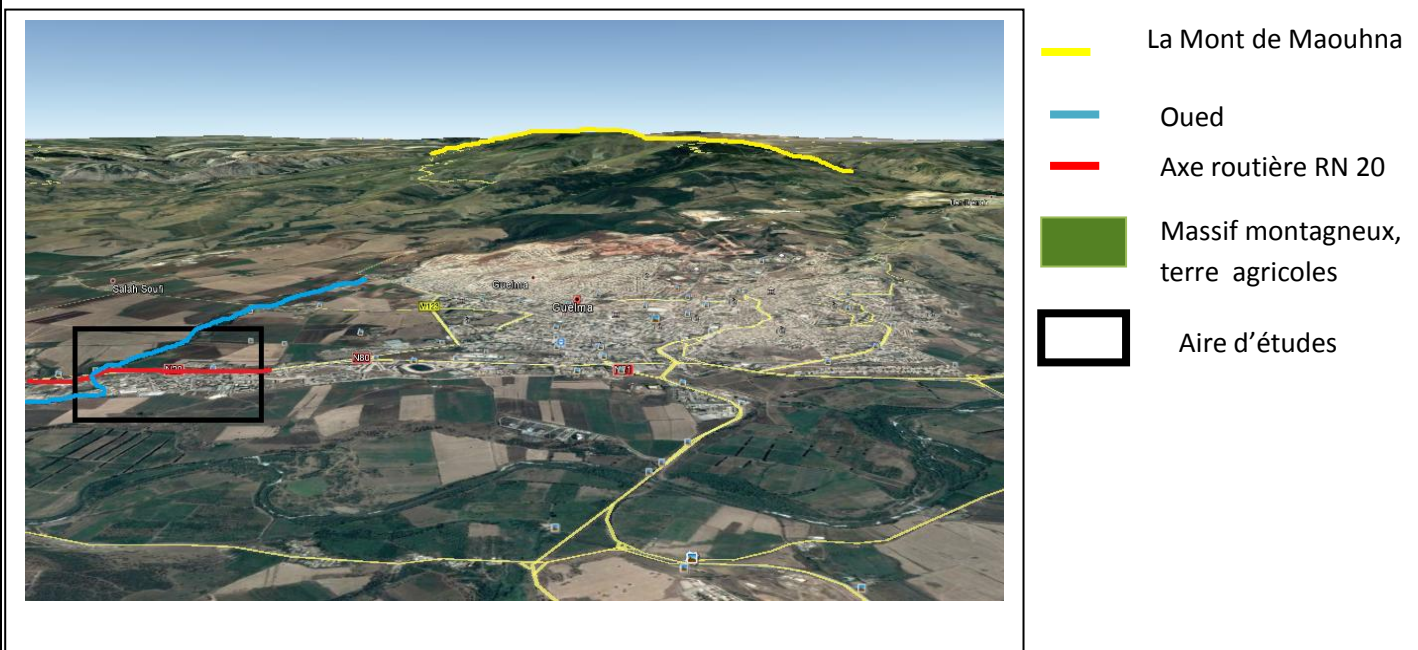


Figure 40 : carte d'insertion de l'axe dans le grand paysage

Source : Google earth 2017, traité par l'auteur

Notre axe d'étude s'insère parfaitement dans le grand paysage grâce à son emplacement stratégique par rapport à l'agglomération de Guelma :

- Il est dirigé vers le grand paysage panoramique (la Monte de Maouhna : la fameuse femme étendue).



Figure 41 : la fameuse femme étendue

Source : Google image

- Bordé par des grandes surfaces de terrains agricoles
- Malgré tout ce positionnement stratégique le potentiel paysagé n'est pas valorisé (vue sur le paysage bloqué... etc.).

1/2-Dimension historique :

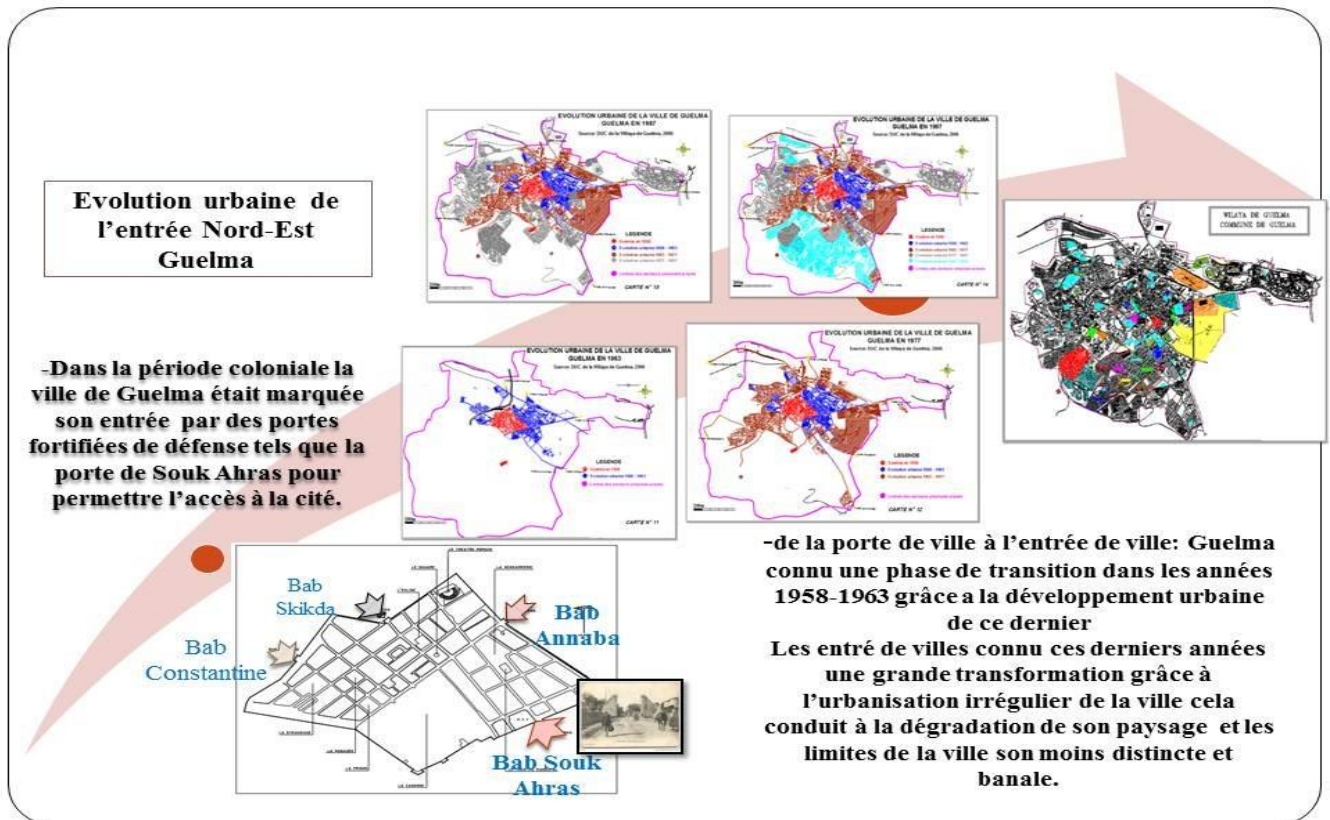


Fig 42 : évolution historique de l'entrée de ville

Source : Auteur 2017

1/3-le rôle et le fonctionnement :

RN 20 Nord-Est un axe routier stratégique qui joue un rôle important sur plusieurs échelles :

A l'échelle internationale : relie l'Algérie et la Tunisie avec 90 km de distance.

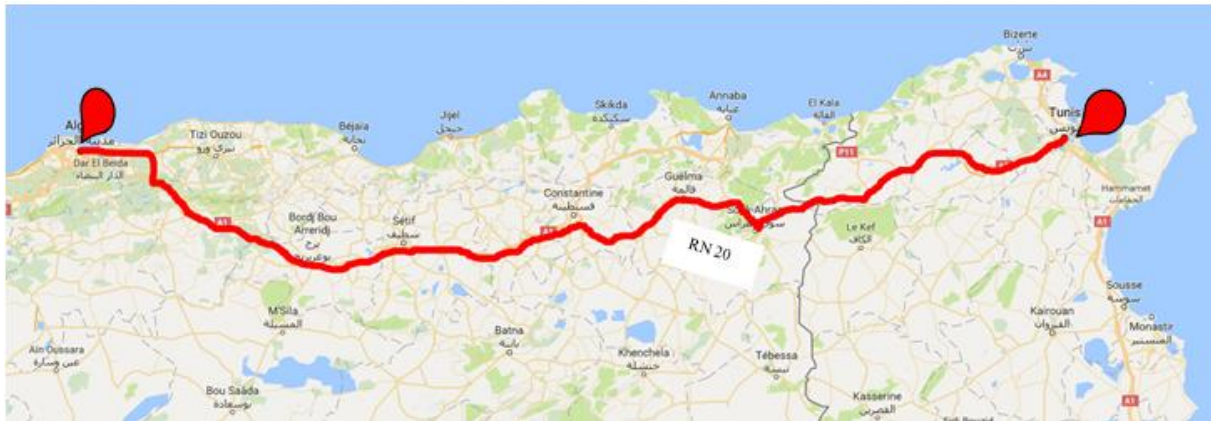


Figure 43: RN 20 est faite la liaison entre l'Algérie et la Tunisie

Source : Google Maps 2017 traité par l'auteur

A l'échelle nationale (régionale) : fait la liaison entre la willaya de Guelma et Souk Ahras

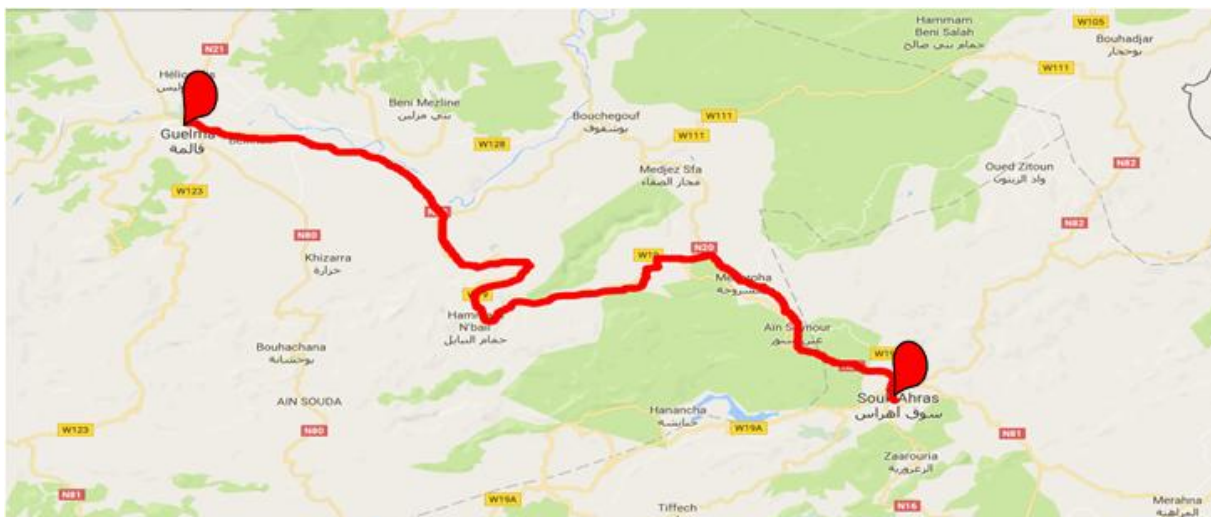


Figure 44: RN 20 est faite la liaison entre Guelma et Souk Ahras

Source : Google Maps 2017 traité par l'auteur

A l'échelle d'agglomération : elle conjugue 3 fonctions importantes

De transit : elle est une des 3 axes importants de la ville qui écoule la circulation de l'ensemble de l'agglomération à vitesse élevée.

De desserte locale : elle permet l'accès aux quartiers jouxtant la voirie (cité les frères Rehabi, cité Amir Abdelkader, Lotissement Debabi, la zone industriel)

De pénétrante : elle permet d'accéder rapidement au centre de l'agglomération.

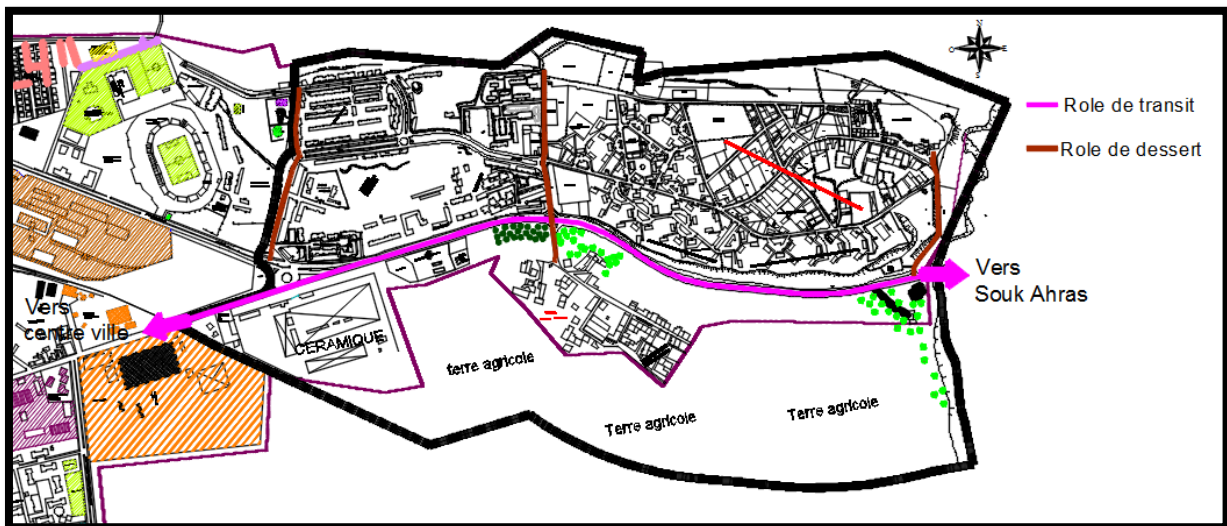


Figure 45: RN20 à l'échelle de l'agglomération

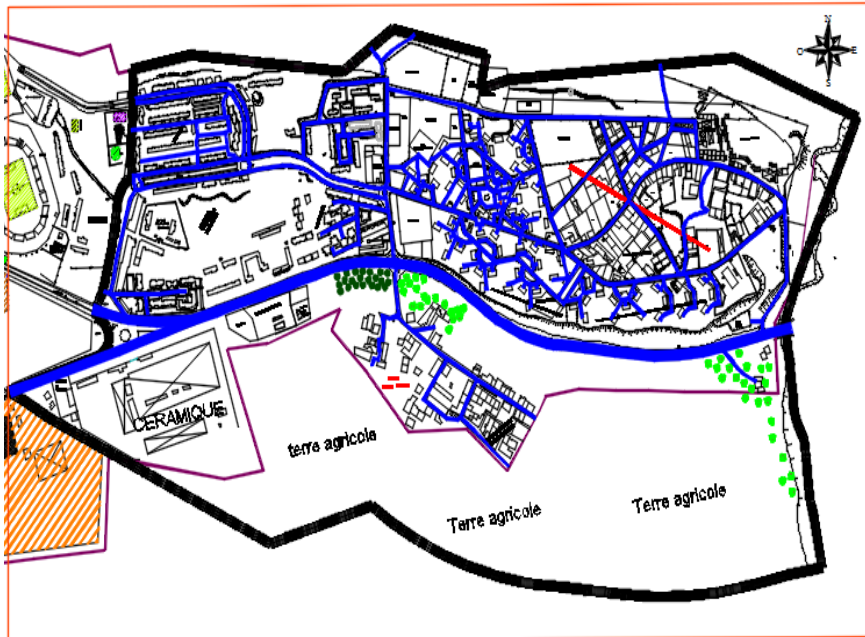
Source : PDAU, traité par l'auteur

La voie de l'entrée Nord-Est (RN20) un axe structurant la ville de Guelma, constituer d'une part un pénétrante vers le centre de l'agglomération, une voie de transit, et d'une autre part une voie de desserte donc elle fortement fréquenté par les automobiliste comme par les piétons, elle est stratégique pour les projet d'aménagement notamment par la visibilité qu'elle donne au quartiers qu'elle traverse.

A l'échelle de l'itinéraire :

1)- La mobilité :

1)-1-le système viaire :



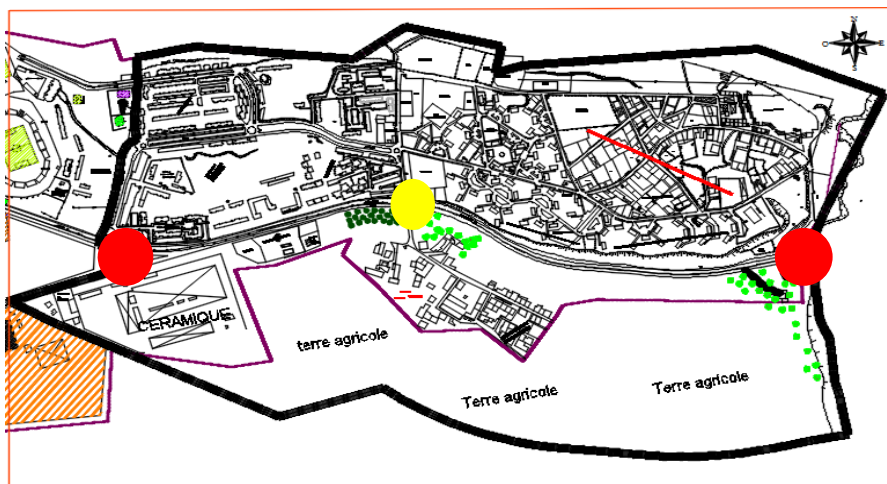
Le réseau viaire se compose d'un **système arborisant** non hiérarchisé qui sert à desservir de grande surface en matière de flux mécanique à partir de l'axe principale de la RN20.

- Le système arborisant : n'assure pas un maximum de dessert au site et aussi le choix directionnel est limité ce qui rend le site désenclavé.

Figure 46: carte qui détermine la trame viaire

Source : PDAU, traité par l'auteur

1)-2-les Nœuds :



- Nœud a circulation important
- Nœud a circulation faible

Fig 47: les Nœuds

Source : PDAU Guelma, traité par l'auteur

La Route Nationale 20 :

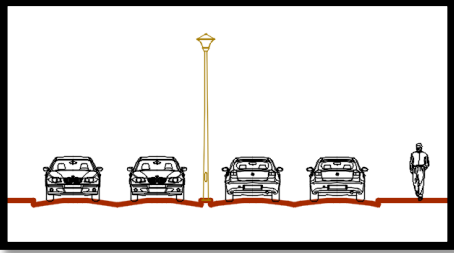

La coupe de l'axe	Caractéristiques	Photo
	<ul style="list-style-type: none"> • Voie principale rapide. • Largeur m • Double sens • Bon état 	

Tableau : Identification de la RN20

Source : l'auteur

- L'entrée Nord-Est est traversée par la RN20 qui a une grande importance une largeur de de chaque sens ce qui fait m dans l'ensemble de l'axe.
- Malgré la grande capacité de l'axe de gérer les flux mécanique mais un faible flux constaté à l'intérieur du site
- Aucun aménagement de mobilité dans l'entrée.

1)-3- Piéton et cycle:

Le piéton et cycle dans l'entrée sont totalement négligés, ou en remarque l'absence des cheminements piétonnes et les aménagements cyclables.



Fig 48 : le piéton et le cycle dans l'entrée Nord-Est

Source : prise par l'auteur



1)-4- la sécurité:

Le stationnement :



Les usagers de l'entrée Nord-Est de Guelma souffrent d'un manque totale d'air de stationnement donc ils sont obligé de stationné aux abords de la voie rapide.

Fig 49 : le stationnement aux abords de l'axe

Source : prise par l'auteur 2017

- La négligence du piéton et le manque de stationnement dans l'entrée Nord-Est de Guelma est le facteur majeur de l'insécurité routier.

2)- Qualité paysager et environnementale :

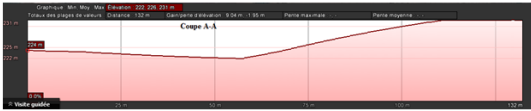
2.1. Le relief du site :

Les principales caractéristiques des unités physique sont :

- La zone montagneuse : c'est un élément physique important de ce paysage, il constitue un élément d'appel, on la zone d'étude dirigé vers la Monte de Mahouna (la fameuse femme étendu) qui donne un vue panoramique exceptionnel pour l'œil de regardeur.

Les coupes topographiques sur l'axe de RN20 :

1



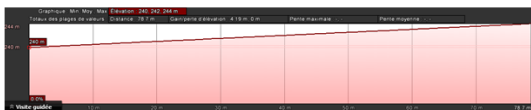
2



3



4



Le relief étant la caractéristique principale de ce site, l'aménagement devra rendre lisible les qualités du relief :

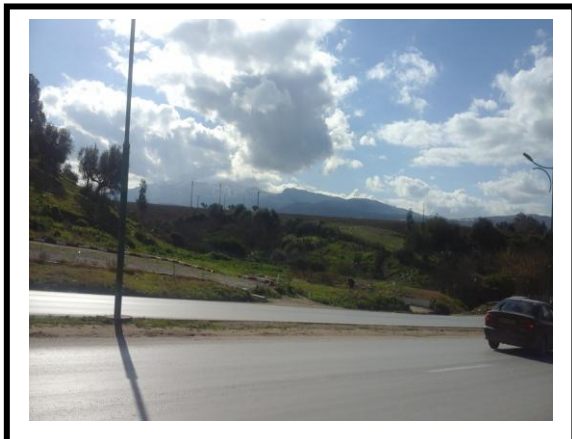
- La zone montagneuse constitue un élément d'appel, elle sert aussi d'assiette pour des éléments d'appelle urbanistique naturel.
- Pour préserver ces vues il faut limiter la hauteur des constructions dans la partie basse, et l'accroître dans la partie haute.
- Le territoire regroupe 2 entités paysagères distinctes (Zone Montagneuse, et la zone de vallée de plaines et d'oued qui forme un ensemble homogène de caractéristiques paysagères, géographiques, hydriques et urbaine.
- L'oued aussi est un élément important et structurant dont on doit prendre la considération pour la future urbanisation.

- La zone de la plaine : elle occupe la majorité de superficie de l'entrée.
 - ✓ Une situation qui confère à l'entrée Nord-Est :
- Une richesse en matière de paysage naturel (montagne, plaine, oued).
- Une perception de différents points de vue de la ville.
- Un microclimat spécifique (la brise de terre par la présence de Monte de Maouhna).

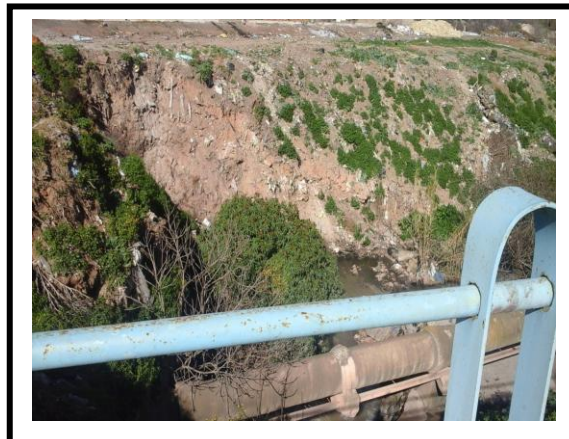
2.2. Les éléments particuliers du paysage :

On a choisi des points remarquables dans la zone d'étude qui attirent l'œil par leur forme, dimension et même par leur fonction.

- Ces éléments constituent l'identité du site, ils doivent bénéficier d'une valorisation



La Monte de Maouhna



Oued Boudjema



Marcher à bestiaux



La zone industrielle

Figure 50: les éléments particuliers de l'entrée

Source : prise par l'auteur

2.3. **La publicité :** n'est pas bien intégrée dans le paysage de l'entrée de ville

- La perception de la ville assortie d'une pollution visuelle importante due à la cohorte de panneaux publicitaires.
- Une véritable anarchie de panneaux défigurant principalement les entrées de ville.
- L'absence totale des affiches publicitaires et d'autre fois la dégradation et la banalisation de ces derniers.

Cette prépondérance publicitaire participe non seulement à rendre illisibles les informations indispensable à la circulation des usagers, par profusion de panneaux et d'enseignes, mais également à l'insécurité des déplacements par leur pouvoir d'attraction visuelle dangereux pour les usagers.

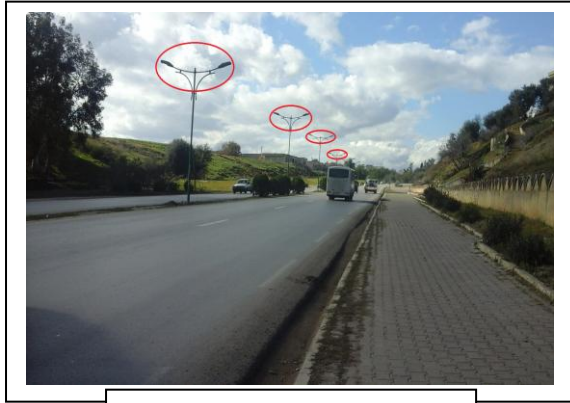


Figure 51: l'affichage publicitaire

Source : Prise par l'auteur

3)- Qualité Urbaine :

3.1. Le mobilier urbain : Le mobilier urbain est selon une expression contemporaine, une notion englobant tous les objets qui sont installées dans l'espace public d'une ville pour répondre aux besoins des usagers



Eclairages publics



Panneaux de signalisation



Panneaux de signalisation

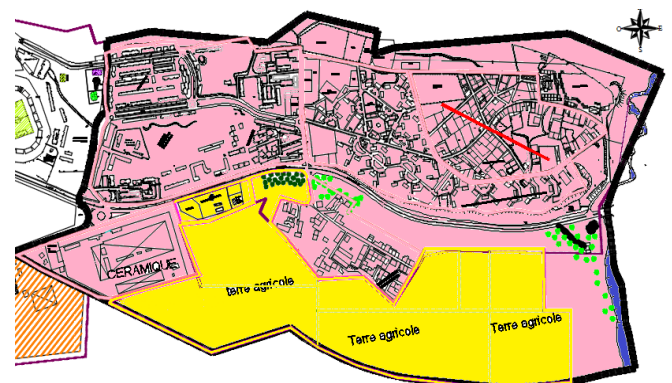
Fig 52: les mobiliers urbains

Source : prise par l'auteur

- Le site est équipé d'éclairage public mais cela reste insuffisant vue la situation du site.
- Affichage publicitaire agressive.
- Le site est dépourvu de toute sorte de mobilier urbain sauf quelque lampadaire simple.
 - Le type de mobilier doit être adapté à son environnement.

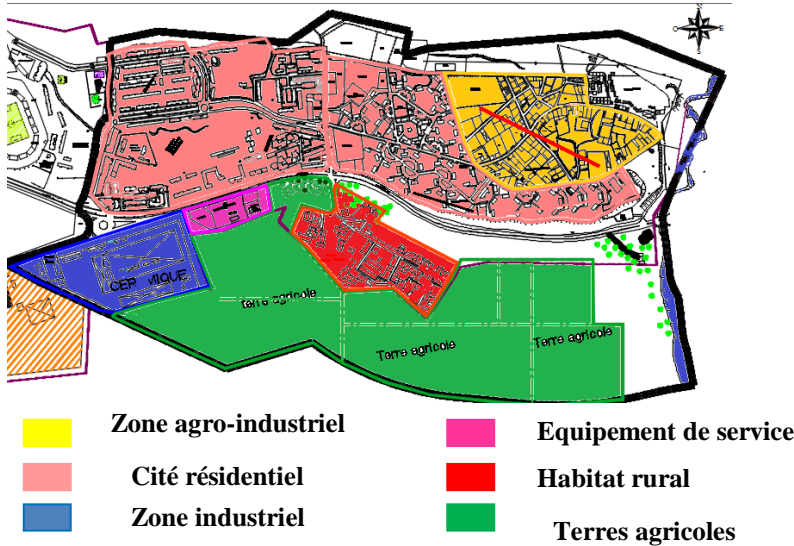
3.2. La nature juridique :

- En remarque que la nature des lieux Varié entre privé et public (étatique).
- la nature le plus dominante c'est Le public.



- Propriété domaniale
- Propriété privé

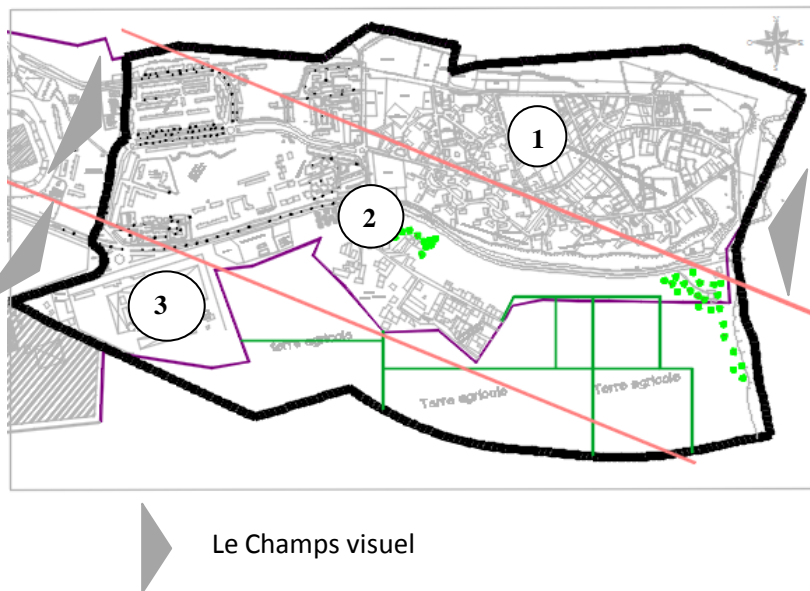
3.3. La fonction urbaine :



La fonction urbaine actuelle du site ne correspond pas avec l'identité réelle du site qui nécessite un projet de requalification de ce dernier pour plus d'attractivité à l'entrée.

L'échelle de la séquence :

1. Les séquences :



Séquence 01 : la vision

Cette séquence se présente par la perception de la limite de la zone d'activité agro-alimentaire.

Séquence 02 :

Contraste entre façade urbain d'un côté et de vide urbain et terre agricole de l'autre côté.

Séquence 03 :

Représente la façade d'une zone industrielle.

Figure 53: Découpage des séquences selon le champ visuel

Source : PDAU de Guelma traité par l'auteur

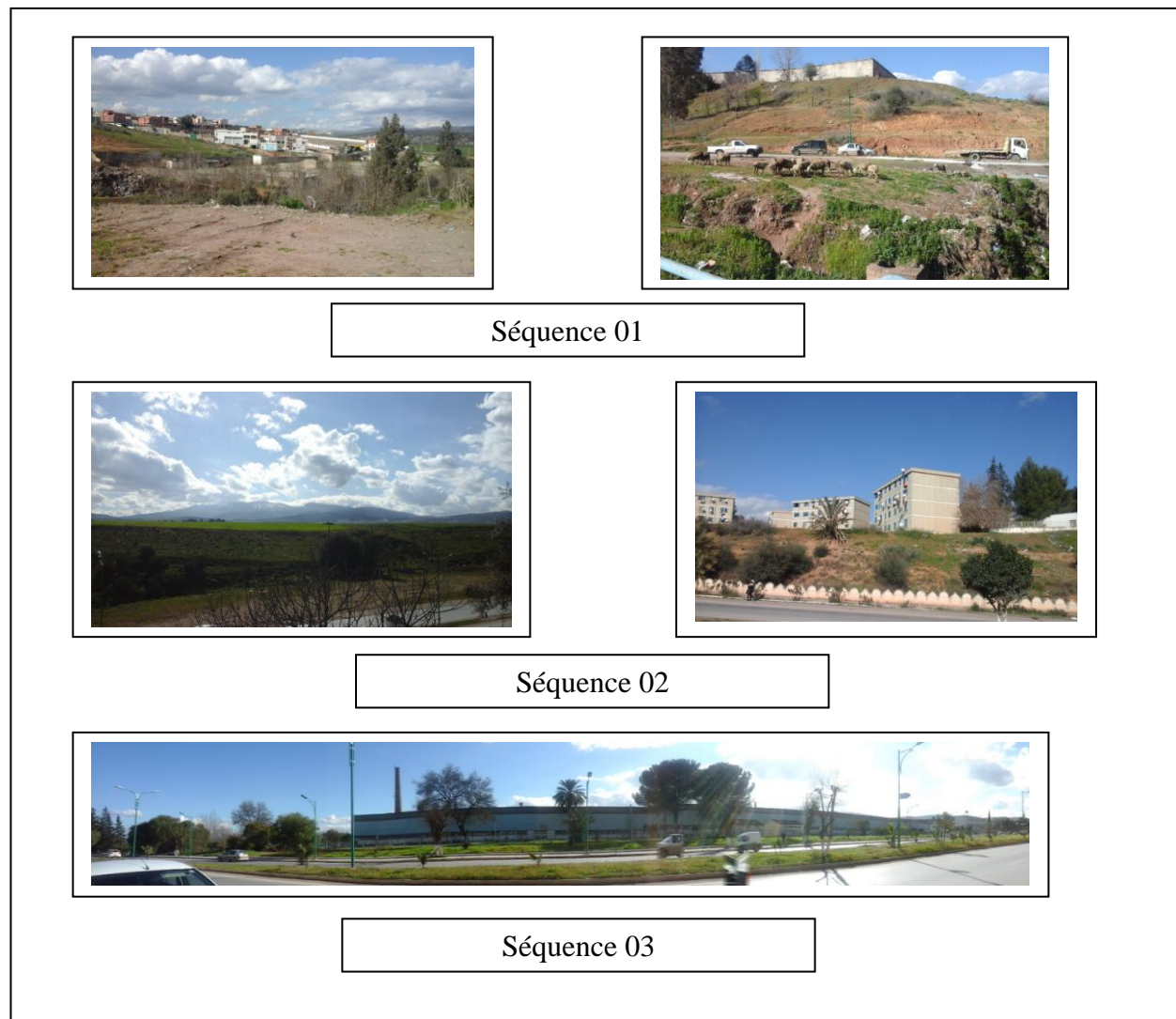


Fig 54: les séquences

Source : prise par l'auteur

-Depuis le parcours de notre aire d'étude on a 3 séquence

Le relief étant la caractéristique principale de ce site,une vue sur le relief permet des vues sur un paysage assez exeptionnel.Donc il faut préserver cette structure qui protège les éléments associée au parcours caractérisant la force de l'image.

-la fonction résidentielle est considérée comme une génératrice essentielle des activités urbaines, et qui représente une mixité fonctionnelle basé sur les habitations et l'activité commerciale.

-le déploiement des activités industrielles polluantes (cas de l'unité de céramique) occupe une place importante dans l'espace entrée de ville est donne

une image nuit à la qualité de vie et par leurs proximité de regroupement urbains.

-le conflit d'usage entre les deux rives et tout au long de l'axe RN20 est remarquable par le contraste de paysage et des vocations qui trouble la continuité et la perception du paysage en mouvement et aussi par la coupure provoqué par la voie rapide, cette opposition et l'un des principaux problèmes commun à toute les entrées de villes.

- Renforcer la vocation de chaque séquence dans le cadre de la mise en valeur de l'aménagement paysager.

2. Les échappés visuels :

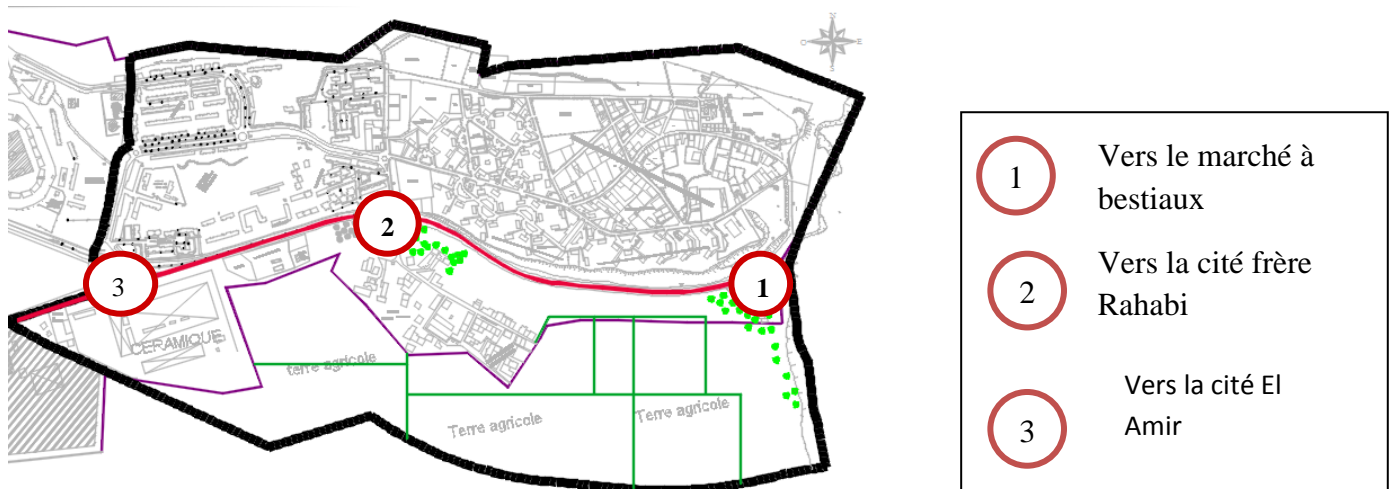


Figure 55: les échappés visuels

Source : PDAU Guelma traité par l'auteur

- A partir de 3 points importants qui présente des nœuds d'articulation entre l'axe et l'environnement immédiat (abords de l'axe)
- On a fait des perceptions visuelles pour montrer les effets visuels perçus dans le site.
- La direction horizontale structure nettement ce paysage autoroutier.

- Les bords produisent un effet d'enfermement un grand manque de lisibilité à cause de la spécificité topographique du site.

Conclusion :

-pour conclure notre analyse l'entrée de ville pose des problèmes d'identité paysagère :de manque de lisibilité ;allant jusqu'à la dévalorisation des richesses naturelles du site.

-le développement anarchique des masses bâties donne une mauvaise structuration des espaces et provoque une négligence de la qualité urbaine et du cadre de vie des usagers.

-la circulation rapide (RN20) présente des problèmes de sécurité routière et une éventuelle coupure entre deux rives du site sans prendre en considération le passage du piéton ni la présence de la circulation douce qui renvoie un aspect d'espace dangereux dont on ne peut pas contrôler la vitesse de son automobile sans la présence d'arrêt.

-Son caractère qui fait l'interaction entre un espace rural et urbain offre une richesse paysagère remarquable qui devrait être mise en valeur avec le développement de fonctions adéquates aux stratégies de reconquête de cet espace.

-notre entrée de ville produit un discours et un modèle de pensée autant par ses positions et par sa richesse naturelle caractérisée par les terrains agricoles et urbains qui ont conduit à l'émergence d'une problématique à l'échelle territoriale : qui a son tour généré une méthode de requalification et de restructuration impliquant des stratégies qui impliquent une considération de plusieurs facteurs : environnementale ; urbain ; économiques ; sociale et l'intervention de plusieurs secteurs.

Tableaux AFOM⁵ :

<u>Aspect</u>	<u>Atouts</u>	<u>Faiblesses</u>	<u>Opportunités</u>	<u>Menaces</u>
<u>Situatio n</u>	<ul style="list-style-type: none"> -Situation stratégique du site, à l'entrée de la ville. -la RN20 est un axe important qui facilite le passage au centre-ville. 	<ul style="list-style-type: none"> -position stratégique n'est pas mise en valeur. -Malgré la proximité avec le centre-ville, la zone d'étude est enclavée. -Entrée marginalisée et enfermée 	<ul style="list-style-type: none"> -Situation stratégique : zone alternative de passage vers le centre-ville. -échange intercomm- -unaux. -la situation du site : l'entrée de la ville, carrefour intercommunal. -Un site idéal pour la réalisation d'un projet urbain stratégique 	<ul style="list-style-type: none"> -Manque d'exploitatio n des potentialités du site « terres agricole... »
<u>Urbain</u>	<ul style="list-style-type: none"> -Faible densité. -disponibilité d'espace libre et possibilité de récupération du foncier -Mixité fonctionnel (résidentiel, économique....) -Dominance de propriété domaniale des terrains 	<ul style="list-style-type: none"> -Bâti industrielle abandonnée ou dégradée. -Positionnement marginal des quartiers au sein de l'agglomération. -Accotement non aménagée. -Absence de la sécurité au long de la RN20 (Absence de la ligne jaune). -Manque d'espace public, espace de loisir 	<ul style="list-style-type: none"> -une certain facilite d'intervention -Créer des espaces publics de qualité -Créer d'espace de rencontre et de détente pour renforcer la sociabilité entre les habitants 	<ul style="list-style-type: none"> - les servitudes qui va réduire la surface constructible.

⁵ Méthode appelé AFOM dans la littérature spécialisé (Aouts-Faiblesse-Opportunité-Menace) ou SWOT en anglais. « Un outil d'analyse stratégique. Il combine l'étude des forces et des faiblesses d'une organisation, d'un territoire, d'un secteur, etc.³ avec celle des opportunités et des menaces de son environnement, afin d'aider à la définition d'une stratégie de développement. »

<u>Socio-économique</u>	<ul style="list-style-type: none"> -Paysage naturel riche et diversifié qui présente un moteur de l'attractivité. -l'entrée à caractère agro-industriel. 	<ul style="list-style-type: none"> -image économique associé au déclin industriel. -population marginalisé. 	<ul style="list-style-type: none"> -potentiel économiques dans plusieurs secteurs (industriel, agriculture..). 	<ul style="list-style-type: none"> -image et identité économique floue.
<u>Mobilité</u>	<ul style="list-style-type: none"> - macro accessibilité (par la RN20). -Largeur des voiries suffisant 	<ul style="list-style-type: none"> -Micro accessibilité difficile. -insécurité routier. -Manque de traversé et des connexions entre les 2 rives de la voie. -Nuisance sonore Congestion temporelle -Stationnement sauvage sur la rue -Rond-point d'articulation entrée avec un flux important fréquenté par des grand engins et camions -absence des cheminements bis cyclable 	<ul style="list-style-type: none"> -possibilité d'inséré des moyens doux. -L'exploitation des grands nœuds en tant que des éléments structurants du site 	
<u>Paysage</u>	<ul style="list-style-type: none"> -diversité et richesse des potentiels naturels (oued, terre agricole...) 	<ul style="list-style-type: none"> -Manque de lien avec l'environnement naturel -dégradation architectural et paysager urbain industrialisé -le passage de l'oued et ces influents comme l'inconfort olfactif, la pollution. 	<ul style="list-style-type: none"> -potentiels de valorisation, de restauration et du maintien des ressources naturels. 	<ul style="list-style-type: none"> -paysage illisible.

Chapitre 0 4 :

L'entrée de ville Nord-Est....

**Élément de connaissance et recommandation pour la
requalification.**

Partie 01 :

Introduction :

L'enjeu est littéralement « ce qui à perdre ou à gagner ».

L'enjeu est une étape charnière dans la démarche et la stratégie du projet urbain dans le but de définir le processus de découlement de plan d'action.

On va entamer la formulation des enjeux de la zone d'entrée Nord-Est de Guelma selon les déférentes thématiques et impacts, pour arriver à fixer les objectifs stratégiques de l'intervention résultant un scénario nous guide à des concepts et principes de programmation.

Les enjeux :

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

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

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

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

- Quelle force permet de saisir cette opportunité ?
- Quelle force permet de pallier cette menace ?
- Quelle faiblesse aggrave le risque de cette menace ?
- Quelle faiblesse permet ou non de saisir cette opportunité ?

Les enjeux proposés :

<u>Thème</u>	<u>enjeux</u>	<u>stratégie</u>
<p>Enjeux environnementale et paysagère</p>	<p>Exposer l'image et la facilité la perception de l'entrée</p>	<p>-Valoriser la perception et la lecture de l'entrée de ville -Renforce le lien entre l'entrée et le reste du site -Lutter contre la marginalité du site -requalification de l'entrée par la Création des éléments de repère</p>
	<p>-la Valorisation de l'image de l'entrée et l'amélioration de la qualité du paysage offert -lutter contre la dégradation du paysage</p>	<p>Traitement des espaces verts -Utiliser une architecture forte ce que va améliorer l'image de l'entrée</p>

	<p>L'espace public comme élément fédérateur</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Repenser et réinvestir à l'espace public et l'aire de jeux -Renforcer la transversalité et l'articulation des espaces publics pour mieux relier les différentes entités de site -Diminuer l'effet de la pollution -L'espace public un espace de vie et d'échange
<p>Enjeux d'Accessibilité, liaisons et mobilité</p>	<p>Se déplacer autrement</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Améliorer la fluidité de déplacement (requalifier la voie en boulevard urbain) -Participer à une qualité améliorée de l'air et à la prise en compte des nuisances phoniques en développant l'usage des modes doux et des transports en communs. -L'aménagement des parcs de stationnement -une liaison piétonne majeure qui mettra en relation les deux rives.

<p>Enjeux lié à l'identité et l'attractivité</p>	<p>Renforcer la relation entre L'industrie et l'agriculture</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Redynamiser le développement économique par la régénération de l'industrie -Assurer une continuité fonctionnelle entre les deux parties urbaines et industrielles -Rééquilibre les entités (industrielle ; l'agriculture et l'habitation) -Enrichir l'activité agro-alimentaire - Guelma, un moteur de croissance Agro-industrielle.
	<p>l'attractivité, la détente, le renforcement des activités récréatives.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Créer des grands nouveaux équipements intercommunaux
	<p>Valorisation des potentialités économiques de la ville</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Aménager l'abord de la RN20 et mise en place de panneaux publicitaires qui reflètent la production économique de Guelma

Scénario retenu :

Après l'identification des enjeux, on a proposé plusieurs scénarios, qui ont été fusionnés dans un scénario retenu qui marque « l'entrée Nord-Est de la ville de Guelma » et affirmer son identité paysagère afin d'assurer leur attractivité économique et le relancement de son économique :

"Affirmer l'identité paysagère et promouvoir l'attractivité »

Ce scénario se base sur le paysage en mouvement et la mise en valeur de l'identité pour attirer les visiteurs et exporter une image positive de la ville de Guelma.

Les objectifs :

1. Développer une vitrine prestigieuse qui reflète l'image de la ville.
2. Intégrer les infrastructures dans leur environnement.
3. Marquer l'identité de la ville et les aspects symboliques de passage communale.
4. Assurer le dessert et développer la multi-modalité.
5. Développer l'activité économique pour renforcer l'attractivité.
6. Installer la trame paysagère verte dans la « nature urbaine ».

Ce scénario est réparti selon 3 axes :

Mobilité et paysage :

Déplacement durable
dans un cadre
paysagé de qualité.

Image et attractivité :

Présenter l'identité de
la ville depuis son
entrée.

Economique et rentabilité :

Dynamiser et investir

Axe1	Actions
<p><u>Mobilité et paysage :</u> Déplacement durable dans un cadre paysagé de qualité</p>	<ul style="list-style-type: none"> -création d'un réseau de déplacement de modes doux (pistes cyclable à double sens, parcours piétons). -Restructuration de l'axe RN20 (élevé la RN20). -insérer la dimension de piéton et cyclable dans le parcours. -Sécurisé les déplacements (cyclables, piétons, auto). -gestions et traitement des abords de l'axe (plantations des arbres, mobilier urbain, éclairage public, pavage de qualité) -Maitriser l'affichage publicitaire. -soulager les voies par le développement de l'inter modalité et l'affirmation des modes doux par : -séparer entre le flux mécanique et piéton -la création des pistes cyclables à double sens, sécurisés et continues. -la création des parcours piétons permettent la connexion entre les deux rives -requalifier les entrées des quartiers avoisinante (cité frères Rahabi, Cité El Amir). -Réaménagements des nœuds.

<u>Axe2</u>	<u>Actions</u>
<p><u>Image et attractivité :</u> Présenter l'identité de la ville depuis son entrée</p>	<ul style="list-style-type: none"> -la mise en scène de l'entrée par la valorisation de son paysage. -la prise en compte du caractère identitaire de l'endroit (un espace de transition entre le rural et l'urbain). -spécifier l'entrée Nord-Est de la ville de Guelma par la révélation de son cachet paysager. -rendre les abords de la voie des véritables vitrines prestigieuse et végétalisé. -Améliorer l'esthétique de la voie et intégrer les principes de design urbain. -Assurer l'ouverture de la zone sur son paysage vert par la création des percées visuel depuis l'axe routière. -préserver des perspectives visuelles (pour l'automobiliste comme pour les piétons). -traitement des accès visuel vers le mont. -Associer l'attractivité avec le paysage agricole. -l'intégration du vert à la vie quotidienne de site par la création de la trame verte. -la valorisation de l'environnement par la réhabilitation durable et innovante. -la valorisation de l'image naturelle de site par lutter contre la pollution terrestre et visuelle. -Renforcer le paysage d'eau et valoriser la présence de l'oued.

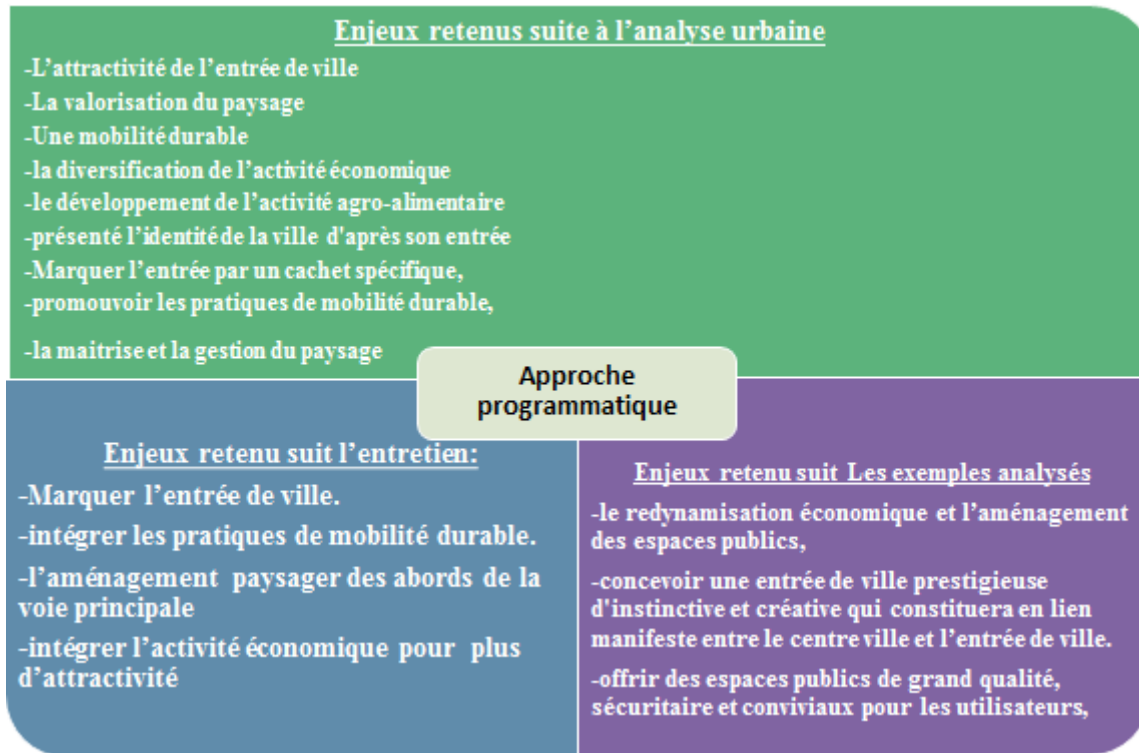
<u>Axe3</u>	<u>Actions</u>
<p><u>Economique et rentabilité :</u></p> <p>Dynamiser et investir</p>	<p>-Exploitation retable du potentiel naturelle (vert).</p> <p>-intégrer les activités de plaisance et de loisir plus les activités de consommation pour vivre et faire revivre le paysage.</p> <p>-développement d'un tissu mixte d'une vocation économique et social.</p> <p>-développer le tourisme à travers la valorisation des potentiels naturels du site.</p> <p>-Aménager une aire de détente et des espaces de consommation familiaux sur les abords de l'oued.</p>

Programmation :

Pour l'élaboration d'un programme définitif pour notre intervention, on est passé par ces différents points qui sont complémentaire :

- Les exemples traité à travers l'analyse et diagnostique.
- L'entretien semi directif représente une grande importance à l'élaboration du programme.
- Le foncier libre et la vocation future de site.

Dés cela, on ne peut pas entrainer une modification ou une délocalisation aux constructions existante qu'à travers les décisions du POS à l'échelle de la zone urbaine et du PDAU à l'échelle de la zone préurbain et rurale (requalification a la base de la trame urbaine existant), que nous somme dans l'obligation de suivre ses principe d'une part, et de tourner vers l'analyse urbaine et le pouvoir public (annexe 01) d'une autre part pour une faisabilité de notre futur projet.



Partie 02 :

Introduction :

Dans cette partie nous abordant la première phase de la conception du projet, elle doit répondre à la problématique du site ainsi qu'aux enjeux de l'analyse. L'objectif principal de l'intervention est de promouvoir une image d'exception du site pour plus d'attractivité et dynamique par le développement d'une forte identité paysagère dotée d'un aménagement urbain adéquat.

1. Présentation de l'air d'intervention :

C'est la 1^{er} séquence de l'entrée Nord-Est et partie de la 2^{ème} séquence, composé de la ZAI (zone agro-industriel) et du Cité frère Rahabi comme entité urbaine en plus d'un potentiel naturel remarquable composé d'un étendu de terre agricole et la présence de oued Boudjmaa. c'est une zone qui regroupe une multimode de vocation : agricole et industrielle, caractéristique urbaine et rurale, potentialité naturelle et biodiversité, trame vert et bleu (oued Boudjmaa).

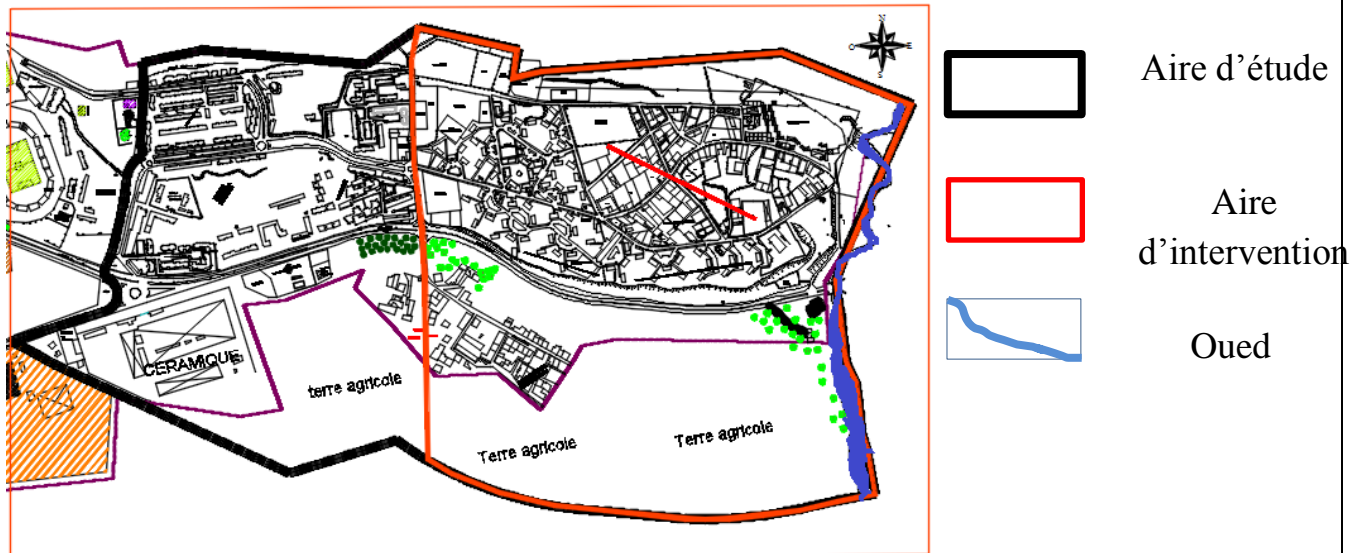


Fig : situation de l'aire d'intervention

Source : PDAU Guelma, traité par l'auteur

2. Requalification paysagère :

Le terme « requalifier » s'effectue dans une perspective d'amélioration ou ajustement en vue de répondre à des critères attendus.

Le fondement de cette démarche est que le paysage est un nouveau vecteur d'attractivité et de développement essentiel de notre territoire, qu'il a donné une portée économique en plus d'une richesse naturel remarquable.

1. Les enjeux de requalification paysagère :

- La préservation des reliefs marquant et point de vue à l'avancé de l'urbanisation.
- L'intensification des nouvelles opérations de construction et la prise en compte des reliefs en cherchant à mieux les intégrer.
- Le maintien de paysage agricole diversifié à leur adaptation au contexte d'entrée de ville.
- Le marquage d'entrée de ville par un élément symbolique.
- La requalification des entrées de villes et des façades des abords.

- L'évolution de zones d'activité vers des quartiers d'activité de qualité représentant une mixité urbaine et fonctionnelle.
- La reconquête des vallons affluant comme continuité écologique et paysagère à l'échelle de la commune (d'agglomération).
- Le réaménagement des espaces publics au bénéfice de la convivialité des modes doux.
- Le développement du réseau de circulation douce notamment au niveau de la voie rapide.
- La valorisation des paysages perçus depuis les voies de circulation : entrée de ville, mais aussi les traversées urbaines (l'élévation de l'axe RN20).
- La mise en scène du paysage en mouvement.

3. Principe d'aménagement :

Les enjeux de requalification paysagère couvrant 5 thèmes d'action : les paysages habités, les paysages d'activités et d'entrée de ville, les paysages agricoles, les paysages de mobilités, et l'animation du plan de paysage.

Le principe d'aménagement a pour objectif de renforcer l'aspect paysager naturel des étendus de terres agricoles comme un potentiel d'identité, mais d'autant plus favoriser l'économie à partir de la création des nouveaux espaces de développement local en prenant en compte la sensibilité des terrains naturels et l'environnement immédiat, opter pour le secteur touristique pour redynamiser la zone dans une vision de développement local.

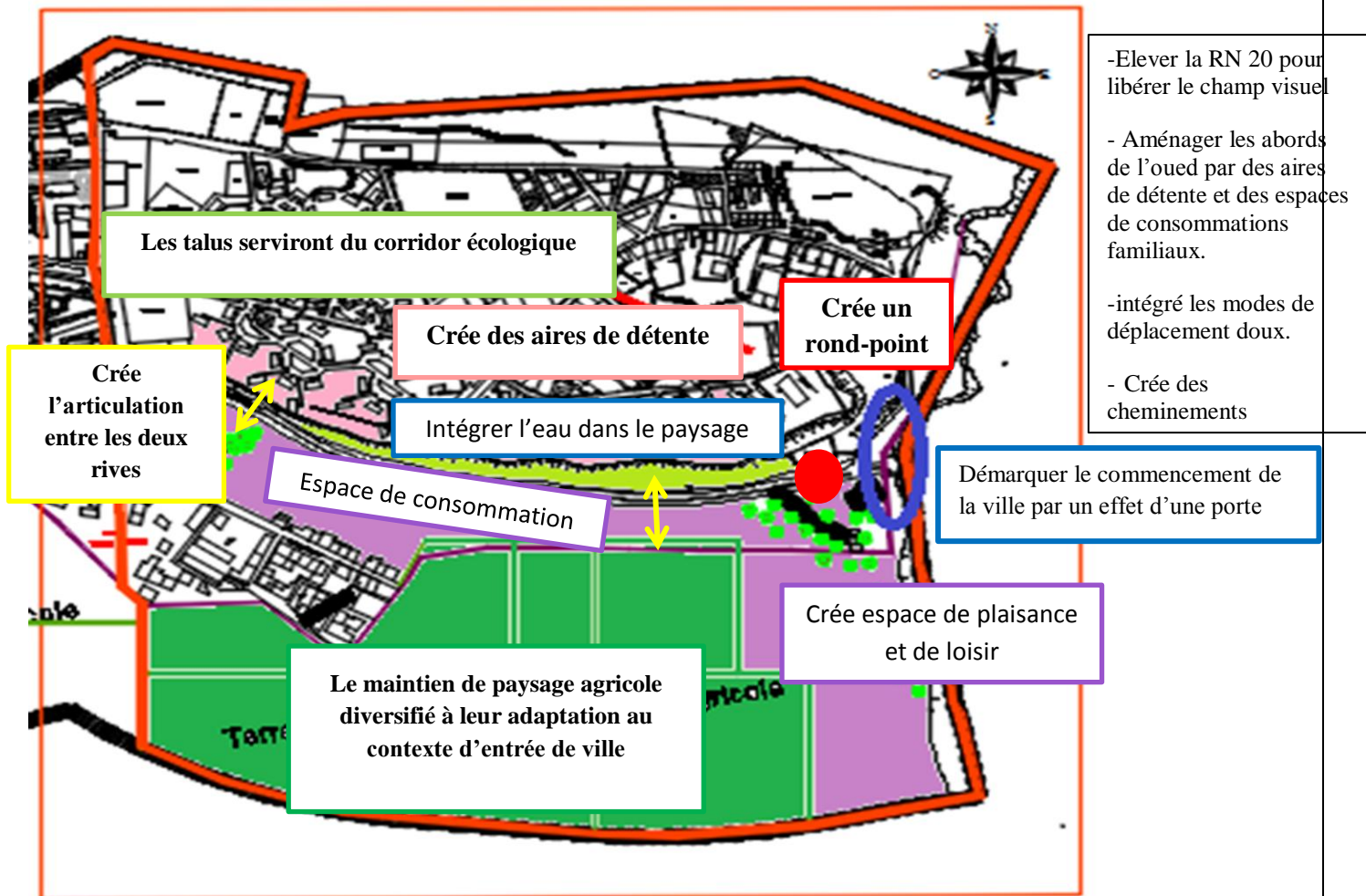


Planche : principe d'aménagement de la zone d'intervention

Source : traité par l'auteur

4. Les composantes du projet :

Charte paysager :

- ✓ Marquer l'entrée de ville par un porte qui reflète l'aspect paysagère de la zone.
- ✓ Elevé l'axe principale RN20.
- ✓ Assurer la liaisons entre les deux rives.
- ✓ Réaménagement et à la fois crée des nœuds.
- ✓ Intégrer les activités de plaisance et de loisir plus les activités de consommations familiaux.
- ✓ Aménager les abords de l'oued par des aires de détente et des espaces de consommations familiaux.
- ✓ Renforcer le paysage d'eau et valoriser la présence de l'oued.
- ✓ Création de la trame verte.
- ✓ Les talus seront conservés et régénéré avec des plantations locales, ces talus serviront de corridors écologiques.
- ✓ Intégrer les principes de design urbain pour améliorer l'esthétique de la voie.
- ✓ Rendre les abords de la voie une véritable vitrine prestigieuse et végétalisé.
- ✓ Création des parcours piétons permettent la connexion entre les deux rives.
- ✓ Création des pistes cyclables à double sens, sécurisé et continues.
- ✓ Maitrisé l'affichage publicitaire.
- ✓ Gestion et traitement des abords de l'axe (plantation des arbres, éclairage publics, pavage de qualité, mobiliers urbains).
- ✓ Les talus de site conservée et régénérer avec des plantations ces talus servent des corridors écologique.
- ✓ Favoriser l'arborisant dans les abords des terres agricoles.
- ✓ Créé des promenades à partir de l'oued jusqu'à les terres agricoles.
- ✓ Créé des cheminements mécaniques pour assurer l'articulation de site et la fluidité de déplacement.

CONCLUSION GENERALE :

A la fin de mon modeste travail, je peux conclure ma recherche comme suit :

L'entrée de ville est à la fois ; l'image et l'identité de la ville, une interface entre le dedans et le dehors de la ville, un lieu de transition et de passage quotidiens et un territoire de projet.

La notion de « entrée de ville » est omniprésente dans les analyses récentes sur le développement et l'aménagement des territoires urbains contemporain. Dans la presse ou dans les revus plus spécialisées, ces questions occupent le devant de la scène.

Guelma comme toutes les villes algériennes, illustre le phénomène de dégradation paysager de son entrée, et la négligence de paysage lors de l'élaboration des projets dans ses sensible.

Les réflexions sur la ville et sa périphérie évoluent, sur la base de la reconnaissance de ces espaces comme un élément de la structure urbaine, après une prise de conscience l'approche est devenue plus globale et elle tient compte de la complexité du phénomène ; plus encore, par ce travail on a essayé de transformé ces entrées en un espace embellit plutôt qu'un simple jugement négatif.

Notre travail nous a permis aussi de comprendre à notion d'entrée de ville et les thématiques liées à cette notion et d'acquérir une connaissance sur les exigences au quel doit répondre cet espace pour refléter aux mieux une image attractive et un paysage remarquable pour le site et la ville elle-même.

Dans ce cas face à la dégradation et l'anarchie de ces espaces, cela dépend à des stratégies de requalification est indispensable afin de redonner à l'entrée Nord-Est ces valeurs identitaire perdu en renforçant ces potentialités paysagères en faveur de la promotion d'une image remarquable au site que renvoie de même à la ville.

Bibliographie :

Ouvrage :

- "PER UN'ANALISI DEL PAYSAGGIO" Franseca Mazzino-Adriana Ghersi, Gangenni Editor
- "Analyse urbaine" Philippe Pannerai-Jean Chales Depaule- Marcelle Dermorgon, Edition parenthèse
- "Projet urbain" David Mangin-Philippe Pannerai, Edition parenthèse
- ALLIN Rémy, Morphologie Urbaine, Armand Collin, 2004
- "la ville franchisé, Forme structure de la ville contemporain " David Mangin, Edition 2004
- E Hellou, Réhabiliter les entrées de ville, Gazette des commune, Aout 1992, p13-24
- LOISEAU J.M, et al, le paysage urbain paris, Édition Sang de terre, 1993, 192p
- J-P. Roland, Quels projet en entrée de ville, Paris Métropolies, 368 p
- LARCHER Jean-luc, Thierry Gelgon, aménagement des espaces verts urbain et du paysage rurale, Historique composition éléments construit, Pari édition TEC et DOC, 2004, 502p

PDF :

- les entrées de ville, une grille de lecture, Aucaume, Octobre 2013
- Concourt national pour la requalification entrée de ville de Havar des boulevards W-Churchil et de leiningard-r00015
- Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville Saint-Roche, 21 juin 2012
- Entrée de ville : la démarche exemplaire de CAHORS pour reconquête de son entrée principale, Ateliers Nationaux territoire économique
- Désordres urbains et régulation juridique : le paradoxe des entrées de ville, Jean-François Vasseur
- Définition et méthode d'analyse des entrées de ville un contexte post-grenelle DDT du cher, Rapport Normandie centre-DADT département d'aménagement durable des territoires, Novembre 2012

Web Bibliographie :

- <http://www.larousse.fr/dictionnaires/français/entrée>
- <http://www.l'avenue Honoré-Mercier/ Québec/ Canada>

-
- <http://www.reaménagement de l' autoroute Bonaventure, phase1>
 - <http://www.projet Bonaventure, concepts d' aménagement.fr>
 - <http://www.Pont de l' Ane- Montieu France.fr>
 - <http://www.developpement-durable.gouv.fr>
 - <http : //boulevard d' entrée de ville de Havar.fr>
 - <http://www.la qualité de vie urbain.com>
 - <http://www.le paysage-école national supérieure du paysage-Versailles Marseille.com>

Les documents graphiques :

- PDAU intercommunal de Guelma
- POS Nord la cité El Amir
- Levé Topo POS Nord
- POS cité Frère Rahabi
- SNAT de Guelma 2035
- Image Google Earth sur la ville de Guelma 2017

Annexe:

Questionnaire :

Sujet : Requalification d'entrée Nord-Est de la ville de Guelma

Bonjour,

Je suis étudiante en architecture et je prépare un mémoire de master, j'ai besoin de votre collaboration pour accomplir et réussir cette recherche, qui porte sur l'entrée Est de ville de la ville de Guelma, Si vous voulez bien répondre aux questions qui suivent, cela ne prendra que quelques minutes de votre temps.

Toutes vos réponses seront traitées dans l'anonymat

Merci à l'avance

1) Les informations personnelles :

- Adresse :
- Etes-vous originaire de la ville de Guelma ?
- Depuis Quand habitez-vous à Guelma ?
- l'âge :
- Sexe : Masculin Féminin
- Est-ce que vous avez fait des formations ?
- Sans - Primaire - Moyen - Secondaire Universitaire
- Que faites-vous dans la vie :
- étudiant – employeur libre – Fonctionnaire - Retraite - Chômeur

Identification de l'entrée Est de la ville de Guelma :

1) Reconnaissez-vous cet endroit ?



Gras à quoi vous l'avez identifié ?

.....

Axe de mobilité : fonctionnalité

1)- qu'elle est le(s) moyen(s) de déplacement que vous utilisez pour parcourir ce trajet ?

2)-Quelle est la direction que vous prenez ?

3)-Quelle sont les avantages et les inconvénients de chaque direction ?



4)-Comment trouvez-vous le déplacement doux à travers cette entrée ?

5)-Que pensez-vous des moyens doux comme solution ?



6)-Avis vous d'autre proposition ?

7)-Est-ce que la RN 20 vous dérange ?et que pensez-vous de leur présence à proximité des zones d'habitation ?

8)-Que pensez-vous de la situation de la signalisation, espaces d'arrêt et de stationnement, cheminement de piéton ?

Axe de structure paysager : potentialité paysagère de l'entrée

1)-Pouvez-vous identifier l'endroit présenté sur la photo ?



2)-Que remarquez-vous ?

3)- vous appréciez le paysage que vous apercevez en parcourant la voie rapide ?

3)-Que pensez-vous de la présence de la zone industrielle ?et quelle est leur impact sur le paysage de l'entrée ?

4)-que pensez-vous de la situation des constructions par rapport la route ?

5)- Que pensez-vous de l'image des constructions qui longent l'axe de l'entrée de ville ?

6)-Il y'a une autre chose que vous nuisible à votre yeux ?

Axe d'économie et rentabilité: modification ?

1)-Quel est la première image qui vous vient à l'esprit quand vous voyez cette photo?



2)-Que pensez-vous d'un élément marquant ?



3)- Que pensez-vous de la présence de la zone industrielle ?

4)- Quelle évolution imaginez pour les activités industrielles ?

5)- Que pensez-vous de l'activité agricole dans cette entrée ?

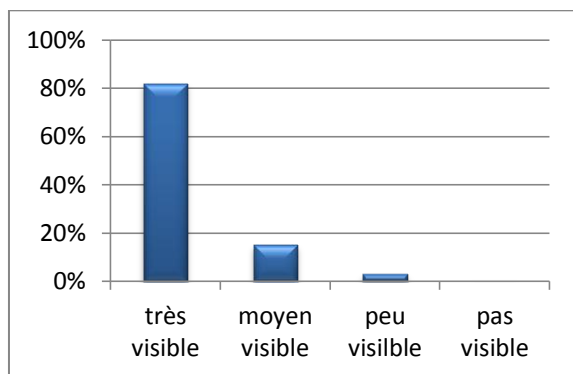
6)-Quelle vocation prévoie pour la zone ?

Résultat d'entretien :

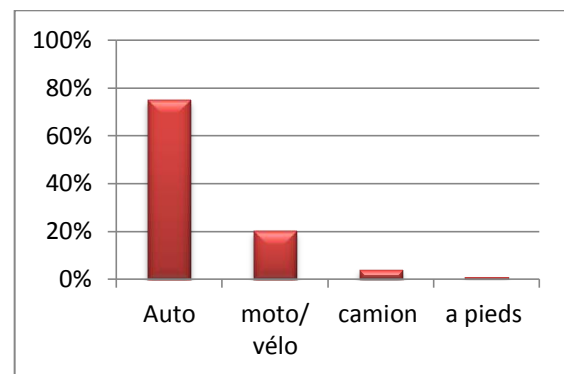
La thématique d'enquête sociale sur l'entrée Nord-Est de la ville de Guelma comporte un questionnaire générale pour les différents usagers de l'itinéraire (femme, homme et pour tous les âges) dans le but de ressortir la valeur de l'espace de l'entrée de ville, son démarquage est nécessaire ou pas, par quel

moyen, quelle vocation future pour la zone, la dimension piétonne est en sécurité ou pasetc. et finalement les aménagements et les projets souhaite au niveau de son aire.

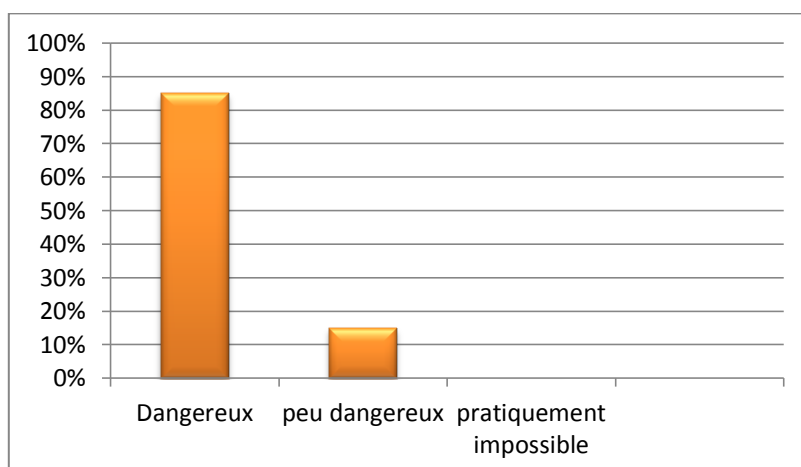
L'entretien fait pour 50 personne (10 conducteur, 10 piétons, 10 jeunes (de 20-25 ans), 10 habitants, 10 étudiant). Son rapporté sur le tableau suivant :



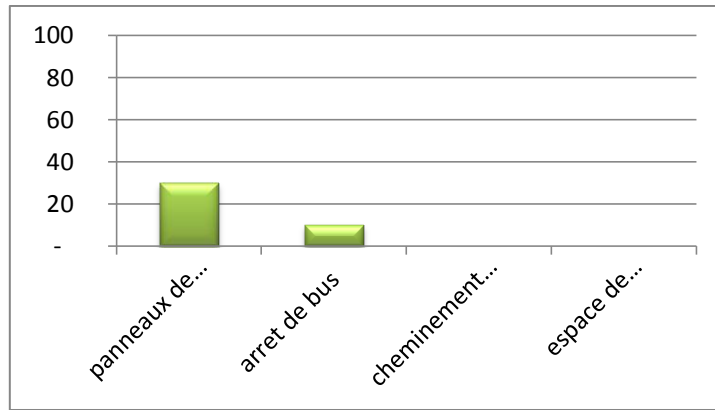
Graph 1 : la perception de l'entrée de ville Nord-Est



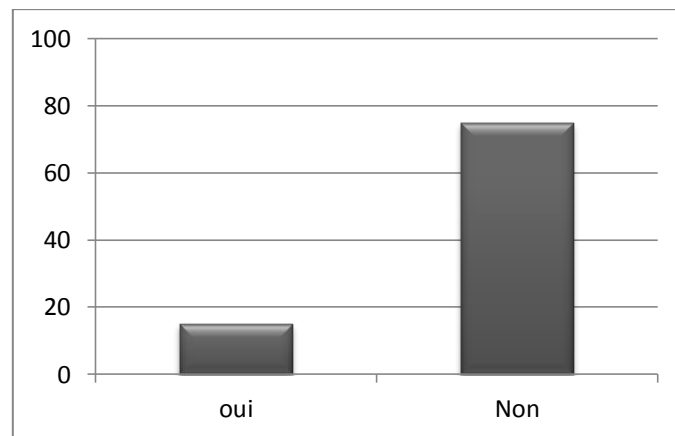
Graph 2 : l'utilisation des moyens de transport



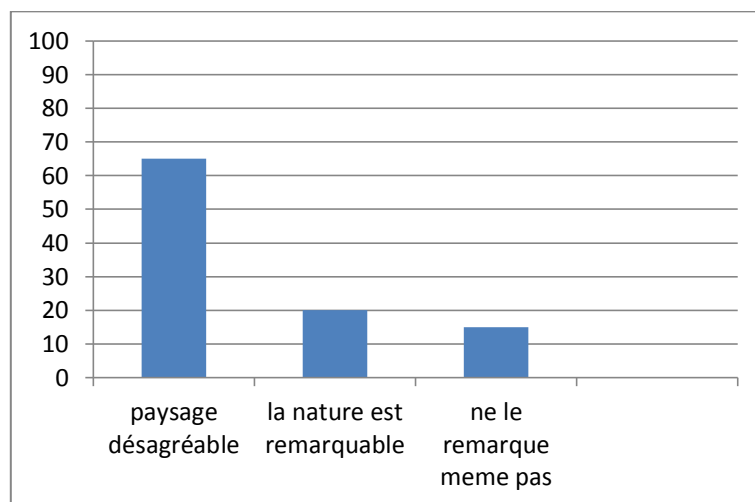
Graph 3 : le déplacement doux dans l'entrée



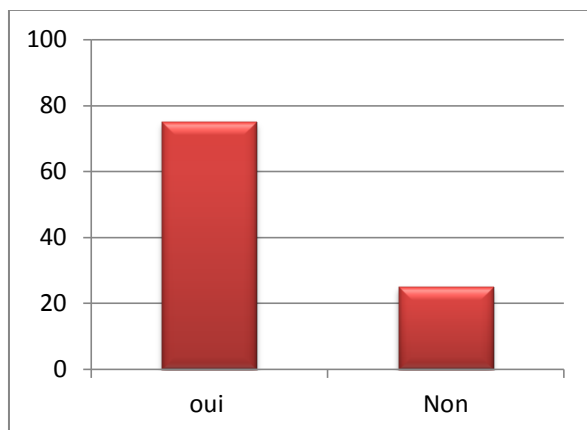
Graph 4 : la situation de la signalisation, arrêt de bus, cheminement piéton, espace de stationnement



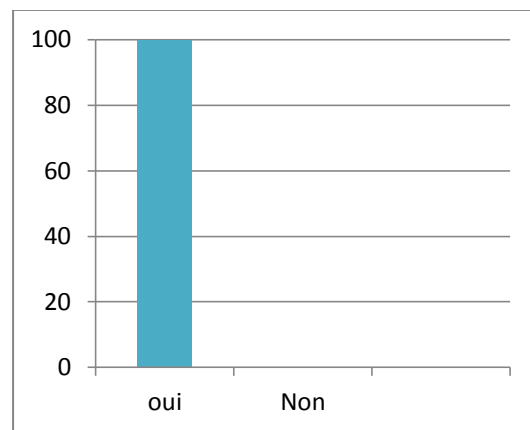
Graph 5 : la perception de la fameuse femme étendue à travers l'entrée



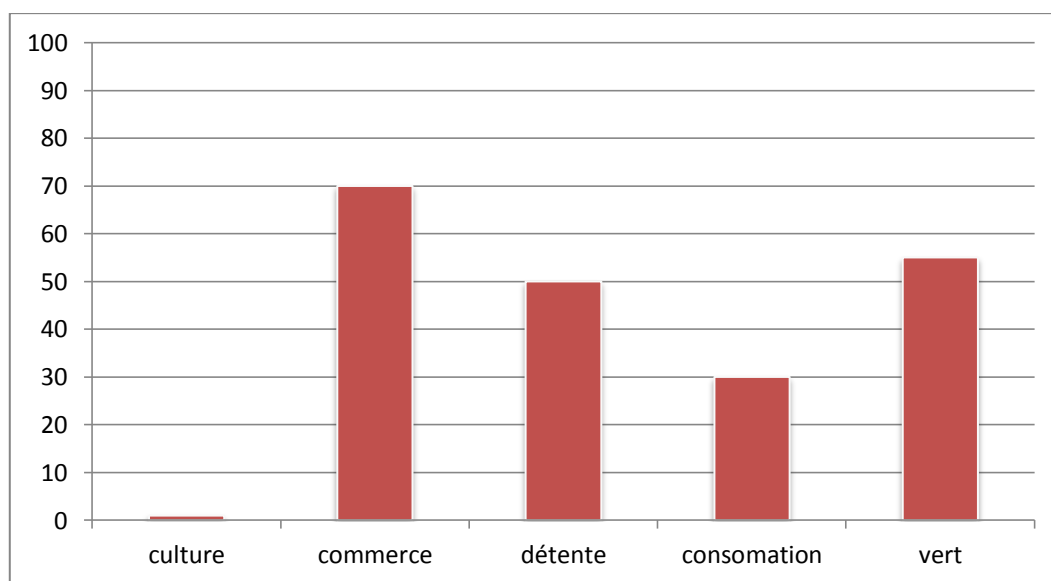
Graph 6 : l'appréciation de paysage



Graph 6 : l'existence de la zone industrielle a l'entrée de ville



Graph 7 : le marquage de l'entrée de ville



Graph 8 : les projets souhaité en entrée Nord-Est Guelma

Analyse des résultats :

Les usagers sentent que l'entrée Nord-Est peut avoir une certaine indépendance de la ville de Guelma par ses limites naturelles diversifiées ainsi que son paysage naturel.

Les piétons et les cyclistes se sentent très dangereux dans cette entrée.

Pour eux, les panneaux signalétiques ne sont pas suffisants pour l'entrée de ville et ils cherchent d'autres aménagements comme la porte.

L'absence totale des aires de stationnement et de cheminement piéton et ça me fait l'entrée très dangereuse.

Le paysage aperçu lorsqu'en parcourant de l'entrée Nord-Est est dégradé, il nécessite un réaménagement paysager

On constate l'importance de la zone industrielle dans l'entrée

La femme étendue ou bien le mont de Mahouna n'est pas vraiment apprécié car de l'enfermement de la zone ça m'oblige de libérer la vision.

Les aménagements souhaités sont de plus à caractère de détente de loisir pour profiter du paysage qu'elle offre l'entrée et ne pas se déplacer pour promener « rester chez eux ».