

Université de Blida 1  
**Institut d'Architecture et d'Urbanisme**



**Master 2**  
**ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN**  
**MEMOIRE DE FIN D'ETUDE**

**Intitulé du mémoire**  
**REQUALIFICATION DES ENTREES DE VILLES ET**  
**REINTERPRETATION DE LEURS PORTES URBAINES**

**Cas de la porte Bâb El-Dzair à Blida**

Etudiant : Bencherchali Ali

Encadreur : Dr. Arch. O MENOUEUR.

Responsable du master : Dr. Arch. M. ZERARKA

Octobre 2018

## **REMERCIEMENTS**

Je remercie Monsieur ZERARKA Mohamed, le porteur de master « Projet Urbain », de son engagement pour m'intégrer à son option, de m'avoir enseigné les notions de l'urbanisme et les méthodes de recherches, et ses expériences pédagogiques.

Je tiens à remercier s'incrément le Dr : Arch : MENOUER wassila, d'avoir choisi le thème et me permettre de l'aborder sous ses précieux conseils, directives et orientations avec patience et honnêteté intellectuelle, me permettre une reconversion du statut pratique, à la recherche, mes respects pour son encouragement, son niveau intellectuel, Son enthousiasme débordant aura représenté une bouffée d'énergie dans l'accomplissement de sa modeste mémoire.

Je tiens à remercier Pr : BENZINEB Omar, pour son impact majeur dans mon cursus universitaire, et de m'avoir soutenu par ses conseils, son expérience pédagogique et scientifique.

Je remercie Mr : AZOUZ Mohamed, d'avoir contribué à sculpter ce mémoire, par ses conseils, orientations et ses réflexions d'actualités, architecturales et urbaines.

Je remercie Mr : HADJ SADOK Tahar, pour sa contribution tout au long de mon parcours

Je remercie Mr : TABTI Mohamed, pour sa contribution et son encouragement, son aide précieuse pour me permettre d'élaborer mon travail.

Un grand merci à mes frères et sœurs, le groupe des classiques de l'option : projet urbain. Ce groupe formé de personnes d'un grand talent que nous avons passés des moments inoubliables.

Enfin mon ultime reconnaissance à ma grande et petite famille mes parents, que Allah les gardes en bonne santé, mon épouse qui m'a beaucoup soutenue, mes frères et leurs épouses.

A toute l'équipe administrative de l'institut d'architecture et d'urbanisme.

## **Résumé :**

De La ville et ses portes, à la ville est ses entrées, à l'ordre au désordre, de la structure à l'étalement, la mouvance du phénomène de l'exode des masses, du dehors au-dedans. A déstabilisé l'ordre conventionnelle urbain des villes, à l'intégration de nouvelles structures commerciales, zones d'activités d'une échelle démesurée à sa périphérie, des équipements entassés avec de grandes parcelles occupée clandestinement et anarchiquement sans aucune structure qui régule l'échelle, cette rupture et typo-fonctionna lo –morphologique et culturel avec le rituel identitaire. Alors que la ville et ses portes formes une entité urbaine homogène et indissociable a une époque de l'histoire, doit se transcrire et d'adapter à cette mutation, et passé du statut de limite physique, au franchissement de ses limites, afin de déterminer le nouveau seuil d'une manière très souple, que la ville cherche ses nouvelles portes au-delà des limites historiques.

Bien que la prise de conscience, en Europe par exemple, a pris un détour stratégique tantôt urbaine, juridique et opérationnel, tantôt un paysage durable, compacte, diversifié et identitaire. Dans cette perspective, des opérations de requalification, réaménagement et revalorisation des entrées de ville sont engagés, intégré dans les différents instruments d'urbanisme, les opérations stratégiques dans le cadre du projet urbain durable.

Dans ce contexte et perspective, la présente recherche vise à cerner le concept d'« entrée de ville », aborder les limites , portes de villes , l'espace périurbain , à travers une lecture diachronique , définir le moment de disparition des limites physiques , jusqu'à la prise de conscience , et les bouleversements du mode de vie de la société contemporaine.

L'objectif de cette recherche, non seulement pédagogique et universitaire, mais traduire une prise de conscience sur le concept des entrées de villes, définir les actions et démarches intellectuelles, les problématiques de requalifications, réaménagements, des zone tangentes à l'espace urbain et intégrés dans la vision politique actuelle de développement des villes.

Suite à cette démarche et enjeux de planification, le cas d'étude de la ville de Blida , et sa porte de Bâb Dzaïr , sont le terreau de la transposition et l'application de notre objective , et s'interroger sur le devenir de l'entrée et le nouveau seuil de la ville , la ville peut-elle franchir la zone de rupture pour ses nouvelles portes et requalifier ses entrées ?.afin de permettre à la ville à avoir le statut de grandes villes dans l'aire métropolitain et s'inscrire dans les nouvelles perspectives de Alger métropole et la vision de l'Algérie 2030.

**Mots clefs :** Porte, Entrée de ville, limites, projet urbain. Paysage urbain, identité, requalification.

**Abstract :**

From the city and its gates, from the city are its entrances, from the order of disorder, from the structure of the state, from the course of the process of unfolding the mass, from outside from within. Has destabilized the urban conventional order of cities, new commercial structures, zones of activity of a disproportionate scale to a periphery, equipment crammed with large occupied or anarchically plots without scale structure, this rupture and typo-functional Lo - morphological and cultural with the ritual identity. While the city and its forms form a homogeneous and inseparable urban entity of an epoch of history, must be transcribed and transformed into a mutation, and passed from the status of the limit of the law, to the crossing of its limits, to determine new threshold in a very flexible way, as the city seeks its new doors beyond historical boundaries.

Although we are aware, in Europe for example, a strategic European prisoner, legal and operational, a sustainable landscape, compact, diverse and identity. In this perspective, the requalification, redevelopment and upgrading of the city entrances are undertaken, integrated in the various urban planning instruments, the strategic operations within the framework of the sustainable urban project.

In the context of research, the entry into the city, the limits, the gates of the cities, the peri-urban space, through a diachronic reading, the definition of the disappearance of the physical limits, until the realization, and the upheavals of the lifestyle of contemporary society.

The objective of this research, not only pedagogical and academic, but translate an awareness on the concept of the entrances of cities, define the actions and intellectual approaches, the problems of requalifications, redevelopments, zones tangents to the urban space and integrated into the current political vision of cities development.

Following this approach and planning issues, the case study of the city of Blida, and its door of Bâb Dzaïr, is the breeding ground for the transposition and the application of our objective, and to wonder about the future of the world. entrance and the new threshold of the city, can the city cross the zone of rupture for its new doors and requalify its entries ?. in order to allow the city to have the status of big cities in the metropolitan area and register in the new perspectives of Algiers metropolis and the vision of Algeria 2030.

**Keywords :** Door, City entrance, limits, urban project. Urban landscape, identity, requalification

## **Introduction à la thématique générale du Master ‘Architecture et Projet Urbain’**

La problématique générale du master ‘Architecture et Projet Urbain’ s’inscrit dans le cadre des études concernant le contrôle des transformations de la forme urbaine, au sein de l’approche morphologique à la ville et au territoire.

Elle s’insère dans le large corpus des recherches urbanistiques critiques sur le contrôle et la production des formes urbaines en réaction à l’approche fonctionnaliste de production de la ville des années 1950-70 qui recourrait aux modèles de l’urbanisme moderne.

Elle privilégie le fonds territorial comme fondement de la planification des ensembles urbains et support (réservoir, matrice affectée par des structures multiples) pour définir et orienter leur aménagement : les forces naturelles qui ont assuré par le passé le développement organique des villes seront mises en évidence pour constituer le cadre nécessaire à la compréhension des rapports qu’entretiennent ces villes avec leur territoire.

S’appuyant sur le considérable capital de connaissances produit et accumulé au cours du temps par la recherche urbaine, la recherche urbanistique investit actuellement, d’une manière particulière, le domaine des pratiques nouvelles et des instruments nouveaux de projet ainsi que les nouveaux moyens de contrôle de l’urbanisation et de ses formes.

Dans ce vaste domaine (de contrôle de l’urbanisation et de ses formes), le master ‘Architecture et Projet Urbain’ soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la capacité des instruments d’urbanisme normatifs et réglementaires en vigueur à formuler et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connaissent les villes dans leurs centres et périphéries.

Les pratiques de l’urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de l’appart des intervenants sur la ville : c’est le projet urbain qui constituera l’apport spécifique de l’architecte dans la pratique plurielle de l’aménagement de la ville ,correspondant à une nouvelle manière de penser l’urbanisme .Le projet urbain deviendra lors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la ville face à la crise de l’objet architectural et à la crise de l’urbanisme, devenu trop réglementaire.

Plus qu'un concept ou qu'une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l'expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l'urbanisme fonctionnaliste ,et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel»<sup>1</sup>.

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur– et acteur– dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain et a la plus conséquente<sup>2</sup>.

Après savoir rappeler les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perte des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects<sup>3</sup> : Le premier concerne une théorie de la forme urbaine, le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, alors que le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales.

Il conclura par affirmer que le projet urbain « *est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là(...)*des fondations sur lesquelles s'appuient pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après » : une conception de l'architecture dans son rapport au lieu et à l'histoire, assurant la durabilité et la continuité historique.

C'est l'alternative à l'urbanisme au travers de la notion de 'Projet Urbain', qui se définit en filigrane de l'ensemble de ces propos qui nous permettront de construire une démarche de substitution au sein de laquelle l'histoire et le territoire constitueront les dimensions essentielles.

Dans les faits, le projet urbain est aujourd'hui un ensemble de projets et de pratiques qui gèrent notamment de l'espace public et privé, du paysage urbain.

« Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un point de vue doctrinal qu'on s'efforce de substituer à un autre : l'urbanisme opérationnel, et qui peut s'exprimer plus ou moins en fonction de seuils »<sup>4</sup>.

---

1. Bonillo J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A. Marseille, (Mars 2011)

<sup>2</sup> Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture: recherche et action, Actes du colloque des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais Des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également : Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983; et Conférences parisiennes d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994– Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme œuvre, Paris, éd. Du Pavillon de l'arsenal, 1994.

<sup>3</sup> Intervention de Ch. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille

<sup>4</sup> Bonillo J.L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118

## TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1.....	
1 PROBLEMATIQUE .....	1
2 HYPOTHESES.....	2
2.1 Hypothèse 01 : .....	2
2.2 Hypothèse 02 : .....	2
3 DEMARCHE ET METHODOLOGIE DE RECHERCHE METHODOLOGIE : .....	2
4 OBJECTIF.....	3
5 STRUCTURE DU MEMOIRE .....	3
5.1 Chapitre 1 : Le chapitre introductif : .....	3
5.2 Le chapitre 2 : état des connaissances : .....	3
5.3 Le chapitre 3 : Analyse des exemples : .....	4
5.4 Le chapitre 4 : Le Cas d'étude : .....	4
CHAPITRE 2.....	
1 DEFINITION DE LA NOTION DE LA VILLE.....	7
1.1 Définition des sociologues. ....	8
1.2 Définitions des urbanistes et des architectes. ....	9
1.3 Définitions des économistes. ....	9
1.3.1 Critère n°1 : le caractère social de la ville .....	10
1.3.2 Critère n°2 : le caractère fonctionnel de la ville.....	10
1.3.3 Critère n°3 : le caractère morphologique de la ville .....	10
2 LA LIMITE DE LA VILLE .....	10
2.1 Origines de la délimitation des villes.....	11
2.1.1 Le mur d'enceinte de la ville de Ur.....	13
2.1.2 Athènes. ....	14
2.1.3 Rome : .....	15
2.1.4 Au moyen âge.....	16
3 DISPARITION DES MURS D'ENCEINTES AU XIX <sup>EME</sup> SIECLE.....	19

3.1	Les quartiers périphériques .....	20
3.2	La porte urbaine et l'entrée de la ville .....	20
3.2.1	: La Porte Urbaine Ponctuelle.....	21
3.2.2	: La porte urbaine en allée linéaire. ....	22
3.2.3	: Les portes de contrôle.....	22
3.2.4	: La porte urbaine en propylée.....	23
3.2.5	: Les portes urbaines en pont-levis. ....	23
3.2.6	: Les portes urbaines Commerciales. ....	23
3.2.7	: Les porte urbaines en ponts.....	24
3.3	: Les portes urbaines par des édifices emblématiques. ....	24
3.3.1	: Les gares ferroviaires.....	24
4	LES ENTREE DE VILLES. ....	25
4.1	Naissance de la problématique des entrées des villes .....	26
4.2	La mobilité oubliée.....	27
4.3	Le séquençement : .....	29
4.4	Instruments de mise en œuvre et leviers d'actions.....	30
4.4.1	La pluralité des acteurs .....	30
4.4.2	La communication : .....	30
4.4.3	Les promulgations des lois : .....	30
4.4.4	Les Documents de Planifications : .....	31
4.4.5	Le Schéma de Cohérence Territorial : .....	32
4.4.6	Le plan local d'urbanisme.....	32
4.5	L'IDENTITE CONCEPT MAJEUR DANS LE L'IMAGE DE LA VILLE : .....	32
4.5.1	En sociologie : .....	32
4.5.2	En Urbanisme : .....	34
4.5.3	Les signes de l'architecture urbaine : .....	36
4.6.1	Les nœuds : .....	38



4.6.2	Les voies : .....	38
4.6.3	La morphologie urbaine : .....	38
CHAPITRE 3	.....	
ANALYSE DES EXEMPLES	.....	7
1	EXEMPLE 1 : .....	41
1.1	Prestation de L'opération : .....	42
1.2	Problématique : .....	42
1.3	Les objectifs de conception : .....	43
1.4	Actions : .....	43
1.5	Les trottoirs et la rue : .....	44
1.6	La place publique : .....	44
1.7	Le mobilier urbain et l'art public : .....	44
2	EXEMPLE 2 : .....	44
2.1	Problématique : .....	46
2.2	Les objectifs du projet : .....	46
2.3	La stratégie suivis : .....	48
2.4	Actions : .....	49
2.4.1	Les aménagements prévus sont les suivants :( Le phasage séquentiel). .....	49
2.4.2	Les carrefours : .....	50
2.4.3	Les circulations cyclables : .....	50
2.4.4	La circulation des personnes à mobilité réduite : .....	50
2.4.5	Les transports exceptionnels : .....	50
3	EXEMPLE 3 : .....	51
3.1	Problématique : .....	51
3.2	Objectifs de l'opération : .....	52
3.3	Actions : .....	53

4	EXEMPLE 4 : .....	53
4.1	Présentation du projet : .....	53
4.2	Les objectifs du projet : .....	54
4.3	Actions : .....	54
4.4	Bilan du projet : .....	55
4.5	Tableaux comparatifs : .....	55
CHAPITRE 4.....		
1	PRESENTATION DE LA VILLE : .....	61
2	CROISSANCE DE LA VILLE A TRAVERS LES PERIODES HISTORIQUES : .....	61
2.1	Période antique : .....	61
2.2	La période Turque : .....	61
2.3	Période Coloniale : .....	63
2.4	La période Poste Indépendance jusqu'aujourd'hui : .....	64
3	LA REQUALIFICATION DES ENTREES DE VILLE DE BLIDA .....	67
3.1	METHODOLOGIE : .....	67
3.2	ÉCHELLE DU GRAND TERRITOIRE : LE SNAT. (L'Aire métropolitain).....	68
3.2.1	Objectifs du SNAT : .....	69
3.2.2	Plan D'aménagement de la Wilaya de Blida PAW : .....	69
4	ECHELLE DE LA WILAYA ET DE L'ITINERAIRE : .....	70
4.1	Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme : .....	70
4.2	Les actions à entreprendre : .....	73
4.3	Les lignes de croissances : .....	75
4.3.2	Ligne de croissance 2 : .....	75
4.3.3	Ligne de croissance 3 : .....	75
4.3.4	Ligne de croissance 4 : .....	75
4.4	Les parcours de consolidation : .....	75
4.4.1	Ligne de consolidation 1 : vers N04.....	75

4.4.2	Ligne de consolidation 2 : vers N04.....	75
4.4.3	Couronnes d'articulation : 1et 2.....	75
4.5	Actions de requalification : .....	76
4.5.1	Action 1 : prolongement des couronnes.....	76
4.5.2	Action2 : consolidation des axes structurants .....	76
4.5.3	Action3 : réinterprétation des entrées de villes axes).....	76
5	GRILLES D'ANALYSES DES DIFFERENTES ENTREES A LA VILLE DE BLIDA.....	77
5.1	LES ENTREES A LA VILLE DE BLIDA :.....	78
	à partir des axes d'implantations et de consolidations.....	78
5.1.1	Entrée 01 : .....	78
5.1.2	Entrée 02 : .....	79
5.1.3	Entrée 03 : .....	80
5.1.4	Entrées 04-05 : .....	81
5.2	A PARTIR DES AXES (SECONDAIRES).....	82
5.2.1	Entrée 06 : .....	82
5.3	Alternative d'aménagements par rapport au critère de la mobilité :.....	83
5.4	Séquencement : .....	85
6	CONCLUSION GENERALE : .....	88

## Listes des illustrations

Figure 1: Lamuraile de la ville est l'enceint sacrée. ....	12
Figure 2: La grande entrée nord de Babylone avec en perspective la porte d'Ishtar, le palais royal et la voie processionnelle .....	12
Figure 3: Lamuraile de la ville est l'enceint sacrée . ....	12
Figure 4: Le mur d'enceinte de la ville d'Ur limitant l'entité urbaine de sa campagne, Ille Millénaire Av J-C .....	13
Figure 5: plan de la ville d'Athènes. ....	14
Figure 6: plan de La ville d'Athènes et ses doubles murailles.....	14
Figure 7: La ville d'Athènes et ses doubles murailles.....	14
Figure 8: Le mur Aurélien à Rome. ....	15
Figure 9: Entrée de la ville de Rome en forme de portes majeures. ....	16
Figure 10: Les portes urbaines de Constantine à travers les murs remparts. ....	17
Figure 11: Les portes urbaines de Constantine à travers les murs remparts. ....	17
Figure 12: La porte fortifiée de l'enceinte de Charles V. ....	17
Figure 13: Les portes urbaines de Paris percée dans ses murs d'enceinte .....	17
Figure 14: Les portes urbaines de Paris percée dans ses murs d'enceinte .....	17
Figure 15: Fortification d'Alger au XVIe siècle. ....	17
Figure 16: La porte d'Ishtar.....	22
Figure 17: La porte d'Ishtar.....	22
Figure 18: L'allée des Sphinx à l' Louxor. ....	22
Figure 19 : porte de Paris .....	22
Figure 20 : propylée de Grèce.....	23
Figure 21 : propylée de Grèce.....	23
Figure 22: Pont -levis à flèches et à chaîne Du Château de Hautefort en Dordogne. ....	23
Figure 23: Bâb Er Robb : direction l'Atlas. ....	23
Figure 24: Pont de Blois J Gabriel. ....	24
Figure 25: Tower Bridge.....	24

Figure 26:Musée du Louvre. ....	24
Figure 27: Projet De Gare Centrale, Le Corbusier. ....	25
Figure 28:La gare de Limoges. ....	25
Figure 29:L'entrée de ville de Chisinau capital de la Moldavie. ....	25
Figure 30: La plaine du Var – Nice . Anarchie des enseignes publicitaires.....	27
Figure 31:Aspect hétérogène des enseignes Vue d'une "entrée de ville-type".....	27
Figure 32: paysage large sans enseignes publicitaires , entrée de ville par la RN°69.....	27
Figure 33:paysage avec 1 enseigne publicitaire partiellement cachée , entrée de ville par la RN°01 ..	27
Figure 34:Facilité de stationnement .....	27
Figure 35:le quartier de la défense. ....	35
Figure 36:Route 66.....	35
Figure 37:Le musée de Guggenheim. ....	35
Figure 38: la ville de Bilbao. Vue aérienne.....	35
Figure 39:Entrée de ville de las Vegas .....	37
Figure 40:L'enseigne entrée sud las Vegas .....	37
Figure 41:les champs visuels pour la définition des perspectives .....	37
Figure 42:Quartiers de la ville de Québec.....	41
Figure 43:Quartiers de la ville de Québec.....	41
Figure 44:Le terre-plein central .....	43
Figure 45: vue sur l'avenue Honoré-Mercier à Québec.....	43
Figure 46:Texture au sol. ....	43
Figure 47:La place publique.....	44
Figure 48:Une barrière végétale.....	44
Figure 49:boulevards w. Churchill et de leningrad .....	45
Figure 50:Situation géographique des grands projets du Havre.....	45
Figure 51:Les phases de la Requalification de l'entrée du Havre.....	47
Figure 52: Le Séquencement.....	47

Figure 53:L'entrée de ville du Havre avant.....	48
Figure 54:L'entrée de ville du Havre avant.....	48
Figure 55:Promenade à l'Est du nouveau carrefour Barbés , piste cyclable.....	50
Figure 56:Carrefour type avec ses composants.....	50
Figure 57:Promenade à l'Est du nouveau carrefour Barbés , trottoir urbain. ....	50
Figure 58:Situation Géographique des ZAC de Clichy.....	54
Figure 59: Vue Aérienne de la ville de Blida 1936.....	60
Figure 60 : à droite le coin sud-ouest des remparts avec l'avancée correspondant à la poudrière. ....	61
Figure 61:la porte d'Alger avec le cimetière au premier plan. ....	61
Figure 62:Blida en 1838.....	62
Figure 63: Bâb Dzair. ....	63
Figure 64:Bab Rahba.....	63
Figure 65: Bâb Sept.....	63
Figure 66: Organigramme Méthodologique.....	67
Figure 67:Scéma National d'aménagement du Territoire.....	68
Figure 68:L'aire Métropolitain. ....	68
Figure 69: Etat des lieux des couronnes de la ville de Blida.....	75
Figure 70:Entrée de la ville de Blida. Khazrouna.RN°01. ....	78
Figure 71:Entrée de la ville de Blida. Khazrouna.RN°01 ....	78
Figure 72:Entrée de la ville de Blida.....	79
Figure 73: Entrée de la ville de Blida.....	79
Figure 74:Entrée de la ville de Blida.RN°29.....	80
Figure75:Entrée de la ville de Blida.RN°29.....	80
Figure 76:Entrée de ville de Blida,RN°01 ....	81
Figure 77 : Entrée de ville de Blida,RN°01 ....	81
Figure 78:Nouvelle route Projetée vers Hey Drioueche. Source : Google Earth. ....	81
Figure 79:Entrée de ville de Blida, Nouvelle Gare Routière.RN°29 ....	82

Figure 80:Entrée de ville de Blida, Nouvelle Gare Routière.RN°29. ....	82
Figure 81:Entrée de ville de Blida .cw108.....	82
Figure 82:La localisation des différentes portes et entrées de la ville.....	84
Figure 84: Alternative de prolongation de la ligne du tramway au pôle intermodal.....	83
Figure 83:Synthèse des différentes actions de la ville de Blida .....	85
Figure 85:L'alternative d'aménagement des séquences, RN°01.....	87

# **C**HAPITRE 1

## **C**ADRE INTRODUCTIF



## INTRODUCTION

Aujourd'hui, « les entrées des villes restent les parents pauvres de l'urbanisme », selon les propos d'un administrateur municipal<sup>1</sup>. Située à leurs marges, elles sont l'objet d'un constat souvent négatif, pessimiste et emblématique de la mise en échec de la discipline (l'urbanisme)<sup>2</sup>.

En effet, les entrées des villes ou encore leurs portes urbaines se présentent, aujourd'hui, comme des paysages désordonnés et anarchiques ne reflétant pas les atouts des ensembles bâtis consolidés (les centres villes)<sup>3</sup>. Elles forment des parties urbaines dont la morphologie est un amalgame de bâtiments commerciaux, industriels, de services, ..., est un espace de flux occupé principalement par les structures commerciales (centres commerciaux, halls d'exposition, chaînes d'hôtels) dominés par les panneaux et les enseignes publicitaires. Ces parties urbaines sont qualifiées d'espaces « périurbains », des espaces engendrés par une croissance rapide et non contrôlée de la morphologie des villes et des centres villes.

Cet état de fait a retenu l'attention des pouvoirs publics et des chercheurs académiques, ont fait l'objet d'un intérêt particulier depuis les années 90<sup>4</sup>. Car en réalité, les entrées des villes restent des parties à part entière de l'entité urbaine des villes ; elles constituent les premiers moments de leur appréhension et appréciation.

## 1 PROBLEMATIQUE

Historiquement, les portes des villes ou les entrées des villes, ont constitué des lieux stratégiques et emblématiques des entités urbaines. Aujourd'hui, les parties considérées entrées des villes contemporaines n'échappent pas à cette tendance, mais la croissance et l'étalement urbain renouvellent régulièrement les enjeux de ces territoires et leurs outils de gestion.

---

<sup>1</sup> La gazette 1<sup>er</sup> mars 2018, <http://www.patrimoine-environnement.fr/wp-content/uploads/2018/03/LA-GAZETTE-DES-COMMUNES-ITW-de-Jacques-Marvillet-semaine-du-12-mars-2018.pdf>

<sup>2</sup> La ville franchisée, 2004

<sup>3</sup> Une étude bibliographique existe sur le thème des entrées de villes, Voir Stéphanie Frobert, Entrée de villes. Dossier bibliographique, Lyon, Editions du CERTU, 1999

<sup>4</sup> Voir, le séminaire « Espaces péri-urbains et entrées de ville » organisé par Triangle UMR 5206, octobre 2014.

Voir aussi, G. Dubois Taine, Pour une amélioration de la qualité des entrées de ville, Éléments de réflexion, CETUR, 1989 ; Les boulevards urbains. Contribution à la politique de la ville, Paris, 1990.

En se référant à un cas d'étude : la ville de Blida, et en particulier sa porte urbaine appelée Bâb El-Dzair, ce mémoire de recherche a pour objet la ville et pour réflexion l'entrée de la ville en se focalisant sur la manière dont la limite de la ville s'est transformée depuis l'idée de la porte de la ville jusqu'aux espaces périurbains d'aujourd'hui. Il aborde la problématique suivante :

**Comment appréhender les parties urbaines situées en marges des villes et formant leur entrées, les points par lesquels l'on entre et l'on sort des villes ?**

**Et par conséquent, quels sont les enjeux et les outils pouvant contribuer à la requalification de ces parties urbaines ?**

**Comment définir cette nouvelle zone entre en marge de la ville et joue le rôle de limite de la ville ? De quelle manière se sont présentées les entrées de ville, à travers le temps et comment serait-il possible de les réinterpréter ?**

## **HYPOTHESES**

La porte de la ville et l'entrée de la ville sont deux termes interdépendants. Ils sous-entendent la limite de la ville, un des indices de définition de sa configuration urbaine ; puisque définir un objet revient à le limiter. En se basant sur ce constat et afin d'aborder la problématique posée ci-dessus, ce travail de recherche pose les hypothèses suivantes :

### **1.1 Hypothèse 01 :**

À travers l'histoire des villes, la limite de leur configuration urbaine s'est concrétisée selon différentes significations symboliques et matérielles.

### **1.2 Hypothèse 02 :**

La destruction des limites matérielles des villes traditionnelles (les murs d'enceinte et les portes), ont fait place à des zones intermédiaires entre les villes et leur campagne où de nouveaux symboles annonçant les entrées des villes sont supposés apparaître.

## **2 DEMARCHE ET METHODOLOGIE DE RECHERCHE METHODOLOGIE :**

Afin de traiter ce sujet, les entrées des villes et la tentative de leur requalification et la réinterprétation de portes des villes aujourd'hui altérées, et afin de répondre la problématique posée et aux questionnements émis, un plan de recherche a été établi. Il a consisté en un travail d'application relatif à l'examen de plusieurs projets urbains contemporains abordant la problématique des entrées des villes. Ces derniers ont été analysés par rapport à différents aspects lesquels ont constitué des critères pour définir des recommandations synthèses. Ce

travail a été suivi d'une tentative d'extrapolation de ces recommandations synthèses sur un cas d'étude, tout en considérant la spécificité de son contexte. Le travail d'application : le cas d'étude et les exemples de projets urbains choisis, a été complété par de nombreuses lectures sur le sujet. Ces lectures ont été synthétisée dans le chapitre « état de l'art ».

### **3 OBJECTIF**

L'objectif de ce mémoire de recherche est de contribuer à la réflexion sur le thème de la requalification urbaine et l'harmonisation de leur paysage tout en appréhendant les enjeux à l'origine de la question des enjeux pouvant être liées à différent aspects : le fonctionnement spatial, les accès, liens routiers, lisibilité, échangeurs, les parcs de stationnement, le mobilier urbain, l'affichage. Le mémoire vise, par conséquence, de tenter d'intégrer, ces enjeux au fonctionnement urbain général des villes d'aujourd'hui. Et cela à travers le cas d'étude choisi : la zone de Bâb El-Dzair de la ville de Blida.

De ce sens, il est question de comprendre le processus de développement de la configuration de la ville et d'identifiées les différentes limites que son entité a connues et cela selon deux les deux aspects : l'aspect physique (matériel ou construit) et l'aspect symbolique (vécu ou culturel et social).

### **4 STRUCTURE DU MEMOIRE**

Le présent mémoire est structuré de la manière suivante :

#### **4.1 Chapitre 1 : Le chapitre introductif :**

Dans lequel nous exposons notre problématique et les éléments qui la composent à savoir : L'hypothèses de recherche, les objectifs de la recherche, la méthodologie, la structure du mémoire, et aussi le choix du cas d'étude.

#### **4.2 Le chapitre 2 : état des connaissances :**

Ce chapitre est le cœur structurel du travail, c'est un éventail concentré de données et d'informations, un support théorique choisi parmi un océan d'écrits sur le thème des entrées de villes. Il regroupe le concept sous différentes disciplines et expériences humaines, à travers les différentes périodes, depuis l'apparition des fortifications et murailles défensives, jusqu'à la destruction totale des limites physiques. Dire une limite, c'est aborder son aspect civilisationnel et symbolique, ce n'est pas un entassement de pierres sans âme, mais une

stratification d'éléments identitaires, pour cela, nous évoquant le concept d'identité des villes à travers leurs entrées, et insister a ce que cette notion soit intégré dans nos aménagements dans le cadre de la requalification des entrées.

Dire une limite, c'est aborder son aspect civilisationnel et symbolique, ce n'est pas un entassement de pierres sans âme, mais une stratification d'éléments identitaires, pour cela, nous évoquant le concept d'identité des villes à travers leurs entrées, et insister a ce que cette notion soit intégré dans nos aménagements dans le cadre de la requalification des entrées.

Pour cela, nous évoquons l'exemple de la ville de las Vegas, et traduire les résultats de cette expérience humaine à travers les enseignes et le Strip qui devient la colonne vertébrale de la ville.

L'identité est exprimée aussi à travers un concept paysager, sensoriel, en introduisant les éléments physiques du paysage, éléments de repères, les nœuds, carrefours.....

Ces notions, qu'on juge indispensables à les manier dans le cadre de la recherche, est qu'une infime partie de l'ensembles des éléments de différentes disciplines a introduire dans l'élaboration d'une étude poussée concernant les entrées de villes.

Le passage de la porte à l'entrée, suscite un phasage diachronique depuis le XIX siècle, et prendre l'expérience française comme plateforme de prise de conscience, actions à entreprendre dans les différentes disciplines (promulgation des lois, instruments d'urbanismes, mode d'actions, les acteurs, phasage, projet urbain ,.....).

Pour une éventuelle intervention, ou action urbaine, ce chapitre se doit commun pour toute recherche concernant le thème, lui ajoutant des notions ou concepts dans d'autres paliers.

#### **4.3 Le chapitre 3 : Analyse des exemples :**

Le chapitre des exemples, est un support concret de l'approche théorique, élaboré au chapitre précédant, et confirme ainsi les plans d'actions à travers des opérations d'aménagements, de requalifications dans le cadre du projet urbain, issus d'une stratégie concertée entre les différents acteurs, les méthodes d'analyses, .....

En additionnant les deux chapitres, nous constituant une référence consistante et un visuel plus large et plus globale qui nous servira comme un terreau pour le cas d'étude.

#### **4.4 Le chapitre 4 : Le Cas d'étude :**

C'est la synthèse des trois chapitres, le cas d'étude qui concerne le choix de la ville de Bilda, constitue un départ qui se superpose parfaitement au choix du thème et aborder la problématique entre la ville et ses entrées, le choix de la ville n'est pas arbitraire, bien au contraire, la ville de Blida est identifiée à travers ses portes, que notre démarche se calque sur

les nouveaux défis a relevés. Et que les villes algériennes, ont subits les mêmes phénomènes de mutations et de désordre urbain.

La ville de Blida, est une ville qui a perdue toute notions d'une ville structurée, ordonnée et hiérarchisée, a l'instar de la ville ancienne, la ville de l'intramuros.

Bien que la ville a perdu ses portes physiques, et ses murs, à constituer une rupture entre la centre et la périphérie. De cette faite, nous abordons d'une manière chronologique les différents périodes d'extension de la ville, et l'inscrire dans le contexte universel, afin d'appliquer les méthodes des expériences tirées des chapitres précédant.

Nous avons élaboré une méthode des trois échelles, qu'on a jugé compatible avec le contexte. Nous avons énuméré les différents instruments stratégiques tel que le Snat, Paw, et identifier la nouvelle vision futuriste pour l'Algérie, et la capitale Alger 2030, ainsi définir le statut de la ville de Bilda, d'une ville a une grande ville.

Nous avons présenté le PDAU de la ville, comme instrument d'aménagement et de contrôle de la croissance de la ville, on a démontré que cet instrument est insuffisant et ne s'inscrit pas dans la conjoncture actuelle métropolitaine, et qu'il devient un instrument d'état des lieux au lieux d'être un instrument de planification.

A travers l'échelle du territoire, inscrire la ville de Blida comme une ville relais de la grande métropole d'Alger, transposer les directives du paw, et proposé un plan d'aménagements et de planification urbaine durable, qui devient un instrument ou un support pour une éventuelle requalification du statut de la ville en une grande ville.

A l'échelle séquentiel, nous avons énumérés les différentes entrées à la ville, et thématiser chaque entrée suivant une grille d'analyse, que par la suite devient un support de polarité et de translation des entrées vers le nouveau territoire.

Les nouveaux pôles d'articulation sont la translation des portes du passé et les zones de transites sont les zones grises a requalifiées afin de permettre a la grande ville ou le grand Blida, de s'étendre et inverser ainsi la règle d'entrer en ville par les portes, c'est a la ville de franchir la zone de rupture pour chercher ses nouvelles limites et ses nouvelles porte polarisé.

Requalifier l'axe de d'implantation de la route d'Alger par un aménagement dans le cadre d'un projet urbain, qui consiste à intégrer les zones commerciales, rééquilibrer les rives asymétriques des parois, rendre la route ou l'avenue telle que mentionner au PDAU plus urbaine, en la requalifiant en un Boulevard urbain, durable.....

## 0 **C**HAPITRE 2

### **C**ADRE THEORIQUE *(les éléments de connaissance)*

## Introduction

L'entrée de la ville, forme, a vrai dire, la limite de cette dernière, elle constitue en fait l'articulation entre un espace urbains consolidé à travers le temps et un espace qualifié de campagne, périphérie, périurbains, ... les termes se varient pour désigner des espaces en prolongement avec la ville mais présentant des différences morphologiques, fonctionnelles paysagères ....

Dans le cadre de ce chapitre, il s'agit de comprendre la notion de «la limite de la ville », une notion qui présuppose celle de «l'entrée de la ville » et qui s'exprime selon deux aspects :

Un aspect physique ou encore matériel, relevant du niveau du bâti

Un aspect symbolique, ou encore immatériel, relevant du niveau du vécu.

En évoluant, la ville change et se transforme constamment, de même que sa limite qui est dépassée et déplacée au fur et à mesure de son étalement. En s'éloignant, la limite perd de plus en plus de son caractère jusqu'à devenir toujours plus insaisissable<sup>5</sup>. Cependant, l'image de la ville du Moyen-âge entourée d'une muraille persiste dans les mémoires collectives, une conception dans laquelle la porte urbaine (la porte de la ville) était **le symbole du passage**, un élément qui à la fois sépare et unit.

Afin d'aborder l'état des connaissances sur notre objet d'étude : « l'entrée de la ville », il est nécessaire d'aborder certains concepts essentiels à l'instar de la notion de « **la ville** », « **la limite de la ville et ses portes urbaines** »,

### 1 DEFINITION DE LA NOTION DE LA VILLE.

Il n'existe pas de définition objective de la ville. Il s'agit, selon Benevolo, d'un phénomène difficile à appréhender<sup>6</sup>. Tout dépend du point de vue par lequel elle est considérée, elle est, par conséquent, un **objet d'imagination, de projection et de représentation**. D'un pays à l'autre, d'un professionnel à l'autre, les critères de sa perception changent, néanmoins, certaines caractéristiques de la ville sont récurrentes quelque soit l'approche. Néanmoins, la structure et l'organisation de la ville sont étudiées, principalement dans les disciplines suivantes :

---

<sup>5</sup> Guilhembet J.-P. in Michaud-Fréjaville F. *Entrer en ville*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006: 13

<sup>6</sup> BENEVOLO L., (1983) *Histoire de la ville*, Roquevaire, Editions Parenthèses, 1983, p. 3.

- La sociologie urbaine,
- L'urbanisme (urbanistes, architectes, géographe, historiens, archéologues, ...),  
et l'économie urbaine.

### 1.1 Définition des sociologiques.

Selon les sociologues, « La ville reste le lieu d'une vie intense d'intérêts multiples et contradictoires »<sup>7</sup>. Elle joue le rôle de catalyseur de faits multiples qui s'entrecroisent tel que le fait religieux, le fait culturel, artistique, politique, militaire, économique ainsi que le fait géographique. C'est, de plus en plus, un territoire où l'homme, pour se réaliser, développe un caractère communautaire qui évolue au profit de la citoyenneté, formant ainsi un monde à part<sup>8</sup> ; autrement dit **une entité unitaire et autonome clairement délimité**<sup>9</sup>.

Selon Jean-Marc Stébé et Hervé Marchal, la ville est composée, à la fois « d'éléments statiques (figés) qui sont les éléments matériels et d'éléments dynamiques (les citadins et les groupes en relation) »<sup>10</sup>. Elle est, à la fois, **territoire et population**, cadre matériel et unité de vie collective, configurations d'objets physiques et nœuds de relations entre sujets sociaux<sup>11</sup>. Cette définition est appuyée par Lefebvre, qui souligne l'importance de distinguer entre « **l'habitat et l'habiter**, la morphologie de l'habitat et la manière d'habiter et de s'approprier le lieu »<sup>12</sup>.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier que la ville, à travers le temps, a tendance à se rapprocher de l'œuvre d'art plus que du simple produit matériel, puis qu'elle est le produit de d'une histoire, où **des gens et des groupes bien déterminés accomplissent cette œuvre dans des conditions historiques**. Sur un territoire défini géographiquement, une territorialité lui vient de ce que son système et ses effets s'inscrivent dans **l'espace et dans le temps**<sup>13</sup>

---

<sup>7</sup> Jean-François VASSEUR, *DÉSORDRES URBAINS ET RÉGULATION JURIDIQUE LE PARADOXE DES "ENTRÉES EN VILLE"*, [https://www.u-picardie.fr/curapp-revues/root/40/jean.../jean-francois\\_vasseu.pdf](https://www.u-picardie.fr/curapp-revues/root/40/jean.../jean-francois_vasseu.pdf)

<sup>8</sup> Braudel, 1979, cité par Guilhembet 2006.

<sup>9</sup> Au delà de la définition morphologique de la ville, des considérations démographiques, peuvent être des critères de classification, à titre d'exemple, en Algérie, le statut ville est affectée à une agglomération plus de 20000 habitants

<sup>10</sup> Jean-Marc Stébé et Hervé Marchal (p11

<sup>11</sup> Graf Meyer (1994

<sup>12</sup> Lefebvre : (le droit à la ville, 1968, p 53)

<sup>13</sup> M. Roncayolo, La ville et ses territoires, éditions Gallimard, 1990, p.



## 1.2 Définitions des urbanistes et des architectes.

A travers de temps, « l'évolution de la ville n'a jamais [connu un] résultat final, mais seulement une succession ininterrompue de périodes »<sup>14</sup>, engendrant une succession de strates qui se sont superposées souvent par fusion d'un état antécédent avec un état suivant ou encore en prolongement directe avec les parties déjà existantes. Pendant un certain temps, la ville a évolué selon un processus long et continu, produisant une entité, dont **la structure semble être stable à l'intérieur de ses limites, alors qu'elle n'arrête pas de changer dans le détail**. Et par conséquent, sa croissance ne peut être contrôlée que partiellement.

Ainsi, il devient légitime d'admettre que la ville est s'est organisée comme un écosystème, et qu'il est possible alors d'envisager son fonctionnement comme celui d'un organisme vivant doté d'une morphologie (structurelle, formelle, fonctionnelle), d'une physiologie (métabolisme urbain) et d'une forme d'intelligence urbaine que constituent sa capacité de gouvernance et l'efficacité de portage politique de son développement<sup>15</sup>.

## 1.3 Définitions des économistes.

La ville est devenue peu à peu un objet d'étude et d'investigation scientifique dans la discipline de l'économie : l'**économie urbaine** ou l'**économie spatiale**<sup>16</sup>. Selon l'historien économiste Paul Bairoch (1985), elle est apparue en tant phénomène indépendant, « environ 3000 ans après l'invention de l'agriculture, ..... à partir du moment où un surplus accumulé permettait l'entretien de classes d'individus non assujettis à la production alimentaire »<sup>17</sup>.

L'économie insiste, ainsi, sur le rôle de la **ville comme productrice de richesses**, d'où une définition fonctionnelle, sociale et économique de la ville ; un contexte dans lequel, elle (la ville) jouit d'un statut économique lui procurant un privilège politique pouvant exercer un pouvoir sur ses habitants et ceux des localités voisines<sup>18</sup>. Cependant, elle apparaît également suite à l'introduction du principe de la division du travail. Selon K. Marx et F.

---

<sup>14</sup> Kevin Lynch, l'image de la cité p.7.

<sup>15</sup> Berezowska-Azzag Eva, « INTELLIGENCE URBAINE, AU-DELÀ D'UNE PLANIFICATION », Courrier du Savoir – N°16, Octobre 2013, pp.55-63

<http://revues.univ-biskra.dz/index.php/cds/article/download/387/356>

<sup>16</sup> la discipline a émergé dans les travaux de Johann Heinrich von Thünen (1827), un économiste allemand qui a développé les bases mathématiques de la théorie de la productivité marginale, résumé dans une formule de calcul de la rente foncière en fonction du rendement par unité de surface ( $r$ ), du prix du marché par unité de produit ( $p$ ), des charges de fabrication par unité de produit ( $c$ ), du coût du transport, en unité de compte par unité de produit et par unité de distance ( $T$ ) et de la distance au marché ( $m$ ) :  $R = r \times (p - c) - r \times T \times m$ .

<sup>17</sup> Pumain Denise. Villes et systèmes de villes dans l'économie. In: Revue d'économie financière, n°86, 2006. Le financement de la ville. pp. 29-46.

doi : 10.3406/ecofi.2006.4196

[http://www.persee.fr/doc/ecofi\\_0987-3368\\_2006\\_num\\_86\\_5\\_4196](http://www.persee.fr/doc/ecofi_0987-3368_2006_num_86_5_4196)

<sup>18</sup> CAMAGNI R. (1992), *Economia urbana*, Franco Angeli 1992

Engels, cette dernière (la division du travail) engendre la distinction de différentes catégories de tâches : industrielle, commerciale, agricole, ..., d'où les différents rôles pouvant être attribués à la ville<sup>19</sup>.

En somme, une synthèse de la définition de la ville peut être établie, selon trois critères :

### **1.3.1 Critère n°1 : le caractère social de la ville**

Le caractère social de la ville se manifeste dans le nombre de ses habitants, la diversification de leurs activités, la présence d'un secteur artisanal, de relations d'échanges, de structures politiques, ..., une hiérarchie sociale, et une spécialisation des tâches.

### **1.3.2 Critère n°2 : le caractère fonctionnel de la ville**

La ville se définit, également, par rapport à son rôle fonctionnel, à différentes échelles : locale, régionale et territoriale. La ville peut avoir une fonction défensive, politique ou économique, administrative, culturelle, industrielle, ....

### **1.3.3 Critère n°3 : le caractère morphologique de la ville**

Le critère de la morphologie de la ville fait référence à sa taille, l'existence d'une limite matérielle (campagne, fortifications, falaise, talus, ...), d'une architecture différenciée et durable, (édifices publics, tissus mineurs construits en dur, ...), .... En réalité la morphologie de la ville est une expression matérielle qui exprime et synthétise l'ensemble des critères à caractères immatériels (social et fonctionnel). Parmi les composantes matérielles de la ville, sa limite, un élément structurant qui contribue à définir une étendue urbaine. La limite de la ville ce qui sous entend l'entrée de la ville, étant notre objet d'étude.

## **2 LA LIMITE DE LA VILLE**

A vrai dire, la notion de la limite de ville, est un concept qui est né avec le développement des communautés urbaines<sup>20</sup>, il est régi, par conséquent, par une logique historique. En effet, dès les origines, les agglomérations<sup>21</sup> et les villes<sup>22</sup> plus tard, se sont constituées par des regroupements d'individus, de familles et des groupes sociaux. Lorsqu'il était nécessaire, l'établissement humain se dotait d'un rempart ou d'un fossé pour se

---

<sup>19</sup> Ludovic Schneeberger, Pour une géographie des entrées de ville: les leçons du contexte lausannois *Essai d'urbanologie critique*, mémoire de licence dirigé par le Professeur Jean-Bernard Racine Avec l'expertise de l'architecte Rodolphe Luscher, Institut de géographie, Université de Lausanne Juin 2007, p.12.

<sup>20</sup> Voir le concept de « ville ouverte/ville fermée », in BRAUDEL F., (1967) *Civilisation matérielle et capitalisme (XVe-XVIIIe siècles)*, Tome 1er, Paris, Librairie Armand Colin.

<sup>21</sup> Il s'agit des milieux bâtis, abritant des groupements d'habitations et introduisant « à peine, une modification superficielle de l'environnement immense et hostile, il s'agit d'une portion de la nature, transformée selon un projet humain » benevolot, histoire de la ville, page ...

<sup>22</sup> Il s'agit de l'évolution de l'agglomération par l'introduction de l'agriculture, le commerce, l'industrie et des services

défendre<sup>23</sup>. **Le rempart est ainsi conçu comme moyen de délimitation des villes, notamment, pour des raisons défensives.**

Dans le cas contraire, lorsque le territoire offre une certaine sécurité la présence de la limite de la ville, c'est à dire le rempart, s'avère non nécessaire, à l'instar des villes de la civilisation égyptienne qui en étaient dépourvues. Selon Mumford « Il est vrai que l'on ne trouve pas en Egypte l'archétype de la cité historique avec son enceinte de murailles, ses puissants ouvrages fortifiés que les siècles ne sauraient réduire »<sup>24</sup>. Selon l'auteur, les fortifications n'avaient pas de raisons d'exister puisque « le roi [le pharaon] n'avait aucunement besoin de bâtir des murailles pour affirmer la réalité de son pouvoir, quand le peuple reconnaissait en lui un dieu vivant »<sup>25</sup>. Rome, également, n'était pas entourée de muraille à ses débuts, tout comme Athènes. Cette dernière a été fortifiée après la première invasion perse<sup>26</sup>.

Pendant, la présence des remparts, les murs d'enceinte, a longtemps contribué à définir la limite d'une entité urbaine<sup>27</sup>. Cette dernière (la limite de la ville) est entendue en tant que **zone d'articulation entre un intérieur et un extérieur**. Elle apparaît, selon la définition de la psychologie, comme une « zone grise entre le blanc et le noir et non pas une ligne de démarcation nette et claire ; une notion paradoxale d'interface est représentative du concept de limite. Cette notion est paradoxale dans la mesure où elle est le lieu de l'interférence, de la superposition et de l'interpénétration de deux ou plusieurs univers disjoints et réputés distincts ou incompatibles »<sup>28</sup>.

## 2.1 Origines de la délimitation des villes.

Les villes anciennes ont connu différentes formes de structures défensives. Leur variété dépendait, essentiellement, de la topographie de leur site d'implantation, de leur situation géographique, mais également de leurs situations sociales et politiques et de l'atmosphère de guerre auquel elles étaient confrontées tout au long de l'histoire.

---

<sup>23</sup> Duhl (L.), in : *Cities and space : the future use of urban land. The human measure : man and the family in Megalopolis*, publié par L. Wingo, The Johns Hopkins Press, 1963, p. 136.

<sup>24</sup> L. Mumford, *Cité à travers l'histoire*, 1961, p.106

<sup>25</sup> Idem, p.109.

<sup>26</sup> Idem p.173.

<sup>27</sup> Voir les cinq critères de définition de la ville de P. Bairoch, in BAIROCH P., (1985) *De Jéricho à Mexico, Villes et économie dans l'histoire*, Paris, Arcades Gallimard. Et les six critères établis par Paul Hofer HOFFER P., (1963) *Villes suisses à vol d'oiseau*, Lausanne, Editions Ex Libris.

<sup>28</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Concept\\_de\\_limite](https://fr.wikipedia.org/wiki/Concept_de_limite)

**Babylone.** Selon les archéologues, la construction des remparts et des murs enceinte atteste les débuts de l'urbanisme, « c'est à Babylone, en Mésopotamie, que l'on attribua le statut de première ville »<sup>29</sup>. Babylone ou « porte des Dieux », a existé dès le III<sup>ème</sup> millénaire, elle a dû prendre forme lorsqu'elle fut choisie capitale d'Amouzzou. La ville était « entourée d'une double enceinte rectangulaire de 1 800 m sur 1 300 m et ponctuée de 50 tours, dont la Tour de Babel qui mesurait 90 m »<sup>30</sup>.

Contrairement aux villes égyptiennes qui étaient ouverte, Babylone et les villes de la Mésopotamie étaient enfermées dans des murs d'enceintes pour des raisons défensives. En effets, les remparts et les fossés constituaient des

Structures ne facilitant pas la tâche des éventuels attaquants, « les petites cités



Figure 1: Lamuraile de la ville est l'enceint sacrée.

Source : <https://gilgameshakkad.files.wordpress.com/2014/04/b81.jpg>



Figure 2: Lamuraile de la ville est l'enceint sacrée .

Source : <https://gilgameshakkad.files.wordpress.com/2014/04/b81.jpg>

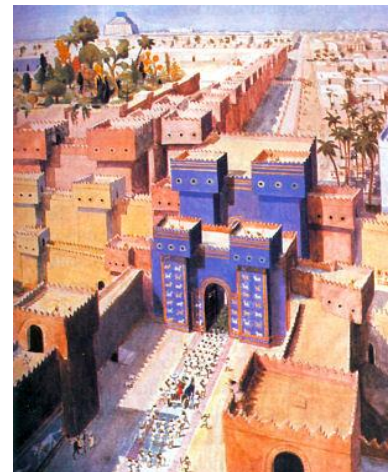


Figure 3: La grande entrée nord de Babylone avec en perspective la porte d'Ishtar, le palais royal et la voie processionnelle Source : <http://antikforever.com/Mesopotamie/Amorrites/Images/babylone04.jpg>

<sup>29</sup> BONELLO Y.-H., (1996) *La ville*, Paris, PUF 1996: 7

<sup>30</sup> Ludovic Schneeberger, Pour une géographie des entrées de ville: les leçons du contexte lausannois *Essai d'urbanologie critique*, mémoire de licence dirigé par le Professeur Jean-Bernard Racine Avec l'expertise de l'architecte Rodolphe Luscher, Institut de géographie, Université de Lausanne Juin 2007, p.15.

N'auraient pu, comme elles le firent parfois, résister aux attaques et échapper à la destruction si elles n'avaient pas bénéficié de cet important avantage défensif »<sup>31</sup>.

### 2.1.1 Le mur d'enceinte de la ville de Ur<sup>32</sup>.

Une des grandes cités sumériennes ayant connues la même organisation que Babylone (muraille de la ville/enceinte sacrée), fait partie des premiers témoignages illustrant la séparation de la ville de son environnement naturel, sa campagne environnante formée de champs d'agriculture, de champs de pâturage et le vergés et parcourue de canaux d'irrigations. Cette séparation était matérialisée par l'instauration de bâtiments emblématiques tels que les temples, des édifices imposantes et élevés ; le sanctuaire et les tours observatoires, les ziggourats au niveau de ses entrées.

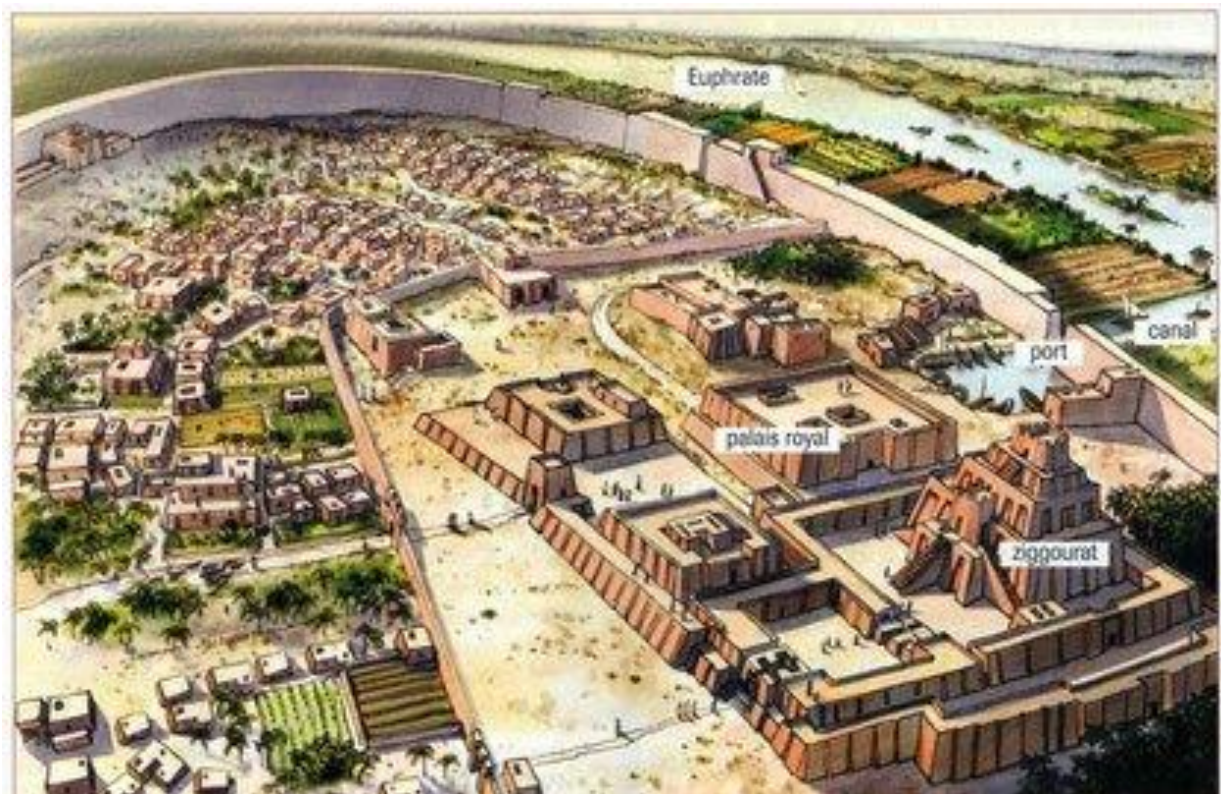


Figure 4: Le mur d'enceinte de la ville d'Ur limitant l'entité urbaine de sa campagne, IIIe Millénaire Av J-C  
Source : [https://i.skyrock.net/1433/84481433/pics/3306718426\\_1\\_2\\_i0px9m3d.jpg](https://i.skyrock.net/1433/84481433/pics/3306718426_1_2_i0px9m3d.jpg)

<sup>31</sup> L. Mumford, *Cité à travers l'histoire*, 1961.

<sup>32</sup> Il s'agissait d'une ville au début du III millénaire av-JC d'une ville de 100 ha, entouré d'un mur et un fossé.

## 2.1.2 Athènes.

La première enceinte de la ville fut bâtie entre le VII<sup>ème</sup> et le VI<sup>ème</sup> siècle avant J.-C., après l'invasion Perse<sup>33</sup>. Il s'agit d'une enceinte englobant environ 250 hectares. Plus tard, la ville a commencé à s'étendre à l'extérieur de l'enceinte, d'où une rectification de son périmètre pour augmenter les défenses de la ville vers l'ouest.

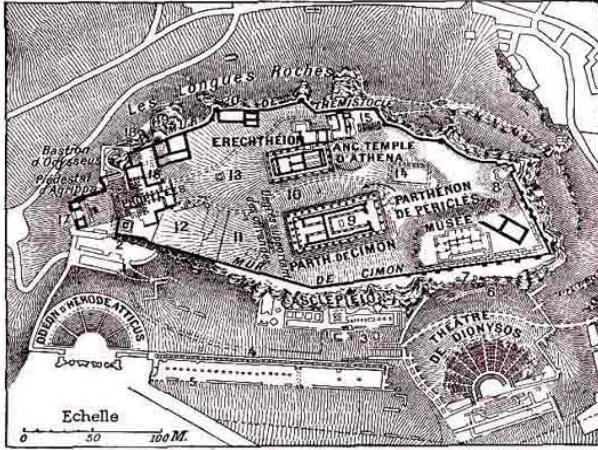


Figure 5: plan de la ville d'Athènes.  
Source : Benevolot, Histoire de la Ville, Editions Parenthèses, P :52



Figure 6: plan de La ville d'Athènes et ses doubles murailles.  
Source : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire\\_d%27Ath%C3%A8nes](https://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_d%27Ath%C3%A8nes)



Figure 7: La ville d'Athènes et ses doubles murailles.  
Source : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire\\_d%27Ath%C3%A8nes](https://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_d%27Ath%C3%A8nes)

### 2.1.3 Rome :

Son organisation réelle a eu lieu vers la deuxième moitié du IV<sup>ème</sup> siècle avant J.-C. période pendant laquelle Servius Tullius bâtit une puissante enceinte, dite « le Mur servien » et englobant une superficie de 426 hectares. Cependant, elle a été très vite englobée dans le tissu urbain au fil de l'expansion de la Ville. Ainsi en 271, l'Empereur Aurélien ordonna l'édification d'une deuxième muraille autour de Rome, il s'agit de l'enceinte connue par le nom de son édificateur : « le mur Aurélien » ; un mur d'un périmètre de 19 km environ, entourant presque toute la ville et la protégeant contre les éventuelles attaques auxquelles elle était souvent soumise. La construction du mur d'enceinte était rapide et à un coût assez réduit, cela revient au fait que plusieurs édifices importants ont été incorporés à la structure défensive : l'amphithéâtre Castrense, la caserne de la Garde Prétorienne, la pyramide de Cestius et une section de l'aqueduc de l'Aqua Claudia près de la porta Maggiore. Selon les témoignages, « ..., les hauteurs des murs d'Aurélien sont doublés et peuvent ainsi assurer la défense de Rome, lors des sièges, jusqu'aux temps modernes»<sup>34</sup>.

Le mur d'enceinte de Rome était doté de trois types de portes d'entrées à la ville :



Figure 8: Le mur Aurélien à Rome.

Source :[https://2.bp.blogspot.com/GYOH2cgYROs/V7h0zlw2dUI/AAAAAABEDI/Kpp69Zc\\_BHwOHZx00-kulUXzgtVs7mWHQCLcB/s1600/19903-01%2B281.jpg](https://2.bp.blogspot.com/GYOH2cgYROs/V7h0zlw2dUI/AAAAAABEDI/Kpp69Zc_BHwOHZx00-kulUXzgtVs7mWHQCLcB/s1600/19903-01%2B281.jpg)

<sup>34</sup> Benevolot, Histoire de la Ville, Editions Parenthèses, p :101

**Les portes majeures à double arche** encadrée par deux tours semi-circulaires, reliées entre-elles par une galerie couverte et percée de fenêtres.

**Portes à une seule arche** et dotée de tours semi-circulaires

**Portes à arche sans tours** de flanquement.



Figure 9: Entrée de la ville de Rome en forme de portes majeures.

Source : <https://2.bp.blogspot.com/Cf2XevkgEQU/V7h0mld8mil/AAAAAAEDE/da2zDlGADaM8F8T3QAtbkHLzpf2auxMKwClcB/s320/01%2B281.jpg>

#### 2.1.4 Au moyen âge.

La ville se reconnaissait systématiquement par ses murs d'enceinte et l'espace clos qu'elle formait, et cela vu le climat de guerre qui régnait. B. Le petit, résume sa représentation ainsi :

« Aux origines est la ville immobile. Deux mythes fondateurs président à son existence et fondent sa suprématie. La muraille d'une part, l'ancienneté de sa fondation et la splendeur passée de l'autre, figent les cités à l'échelle du temps et de l'espace. Images datées, représentations caractéristiques des «bonnes villes», proches des vues cavalières que peintres et graveurs offrent au même moment»<sup>35</sup>.

Dans le monde arabe, et contrairement aux villes occidentales qui étaient délimitées par des murs d'enceinte, les villes musulmanes étaient délimitées par les maisons, les palais et les édifices publics. Ces derniers formaient une série de bâtiments s'ouvrant sur l'espace intérieur et non sur l'extérieur, constituant des remparts : le modèle est appelé une délimitation par des **maisons rempart**.

<sup>35</sup> LEPETIT B., (1988) *Les villes dans la France Moderne (1740-1840)*, Paris, Albin Michel.





Figure 15:Fortification d'Alger au XVIe siècle.  
 Source : [https://www.researchgate.net/figure/Fortification-dAlger-au-XVIe-siecle-La-defense-rapprochee-de-la-ville-est-completee\\_fig1\\_301419358](https://www.researchgate.net/figure/Fortification-dAlger-au-XVIe-siecle-La-defense-rapprochee-de-la-ville-est-completee_fig1_301419358)



Figure 12:La porte fortifiée de l'enceinte de Charles V.  
 Source : <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/d/de/Porte.Saint.Denis.Paris.png/160px-Porte.Saint.Denis.Paris.png>



Figure 13:Les portes urbaines de Paris percées dans ses murs d'enceinte ..  
 Source :<http://6continents.canalblog.com/archives/2013/10/23/28273037.html>

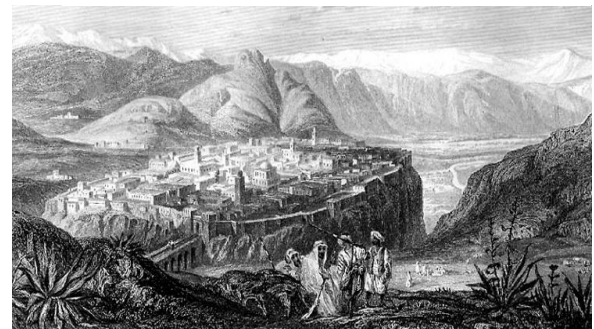
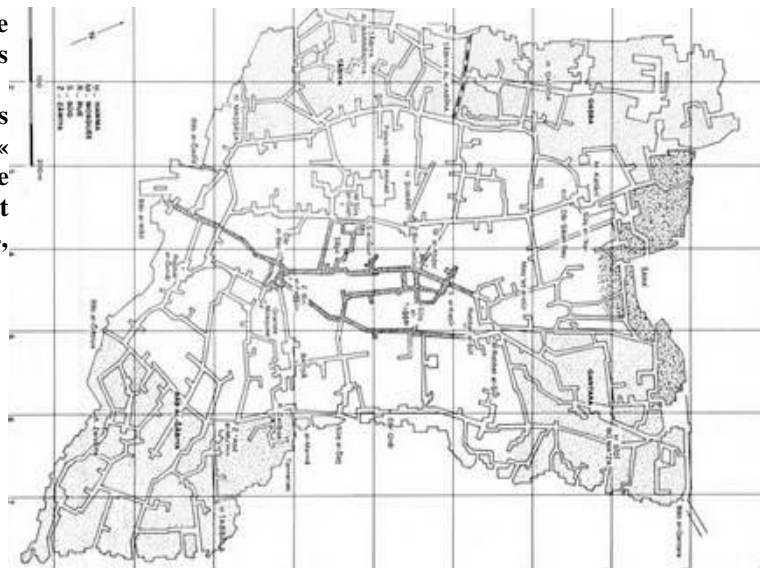


Figure 11:Les portes urbaines de Constantine à travers les murs remparts.  
 Source : Raymond André « Les caractéristiques d'une ville arabe « moyenne » au XVIIIe siècle. Le cas de Constantine », Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée, n°44, 1987.

Figure 10:Les portes urbaines de Constantine à travers les murs remparts.  
 Source : Raymond André « Les caractéristiques d'une ville arabe « moyenne » au XVIIIe siècle. Le cas de Constantine », Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée, n°44, 1987



La présentation de l'origine de la délimitation des villes à travers l'histoire, nous a permis de synthétiser cinq modèles de trace géométrique de leur mur d'enceinte :

- **rempart à un seul mur d'enceinte**
- **rempart en série de maisons**
- **rempart à murs d'enceintes multiples les uns dans les autres**
- **rempart à murs d'enceintes multiples et distincts**

Dans les différents cas de figures, la sécurité des portes permettant d'entrer et de sortir de la ville sur son territoire extra-urbain était renforcée par des tours de contrôle et des fossés tout autour, du côté extérieur.

Ce qu'il faut retenir, également, c'est à chaque moment de saturation, la limite de la ville, son mur d'enceinte, se déplaçait pour constituer un nouveau territoire plus vaste :

- Soit par sa démolition et la reconstruction d'une autre plus loin (un seul mur d'enceinte ou de maisons remparts),
- Ou bien en la conservant et en construisant une plus loin (murs multiples les uns dans les autres)
- Ou encore en multipliant les entités urbaines ce qui engendrait des murs d'enceinte multiples et distincts

L'aperçu historique précédent a révélé, également, les limites ont longuement joué **une fonction militaire et symbolique** dans la ville, tout en constituant **des barrières physiques empêchant leur extension** au moins jusqu'à la période moderne. Les limites des villes ont été aussi un moyen :

- pour **contrôler le travail par les corps de métiers**<sup>36</sup>,
- **limiter l'invasion de la contrebande** Et préserver l'intégrité de l'espace agricole des villes et de leurs aires d'approvisionnement.

---

<sup>36</sup> La fonction de contrôle est abandonnée partout aux XIX et XX siècles, mais elle est poursuivie par les politiques urbaines.

### 3 DISPARITION DES MURS D'ENCEINTES AU XIX<sup>EME</sup> SIECLE

Les murs d'enceintes fortifiant les villes du moyen âge ont connu un phénomène général au XIX<sup>e</sup> siècle : la démolition et la disparition presque totale des fortifications urbaines de ces villes. Le phénomène s'explique essentiellement par l'invention de l'avion et son utilisation comme outils de guerre, les attaques ne sont plus, désormais terrestres, elles deviennent aériennes.

A vrai dire, le phénomène a favorisé une croissance économique et des mutations socioculturelles se traduisant par une **croissance urbaine au-delà des murs d'enceinte occupant ainsi les espaces extérieurs contigus aux villes**, pour « développer leur activité commerciale et industrielle, et par là même leur rayonnement »<sup>37</sup>.

La disparition des murs d'enceinte dans les villes a engendré des effets considérables sur :

- Le marché de l'immobilier.
- L'extension de la ville sur son territoire rural,
- La naissance de nouveaux quartiers sur sa périphérie proche,
- Et l'apparition d'un nouveau style architectural, et de nouveaux paysages urbains.

Ce qui a contribué à la perte de l'identité en ces lieux favorisant la naissance de la ville moderne et contemporaine.

Par ailleurs, la démolition des murs d'enceinte a entraîné une réflexion sur l'aménagement des espaces libérés et l'embellissement des paysages urbains<sup>38</sup>. Très souvent, il s'agissait de :

- l'aménagement d'une ceinture verte autour de la vieille ville, à l'instar du concept de « **la green belt** » ou « **la ceinture verte** » voté en 1938, en Angleterre, en la faveur de l'expansion de la ville de Londres, en imposant tout autour une zone agricole sous forme d'une couronne,
- un large boulevard ceinturant la ville et la reliant à sa périphérie. Ce dernier devient un parcours assurant l'accessibilité à la ville en matière de fonction urbaine mais, également, en matière de transport.
- la réalisation de constructions pavillonnaires, souvent prestigieuses et monumentales.

---

<sup>37</sup> Saly-Giocanti Frédéric, Détruire les enceintes et ouvrir la ville au XIX<sup>e</sup> siècle ...

<sup>38</sup> Idem.

- les parcours structurant la ville ont permis d'organiser la périphérie tout en assurant l'accès à cette dernière à travers des places publiques aménagées à la place des anciennes portes urbaines.

### 3.1 Les quartiers périphériques

LE XIX<sup>e</sup> siècle voit venir, également, le chemin de fer et par conséquent l'apparition d'un nouveau type de fonction urbaine : la gare comme nouvelle composante du paysage urbain, jouant le rôle d'un pôle d'attraction de l'urbanisation. Ainsi, naît ce qui fut appelée « le quartier de la gare ». Plus tard d'autres fonctions urbaines s'installent sur les périphéries des villes, à l'instar des quartiers industriels mixtes. Ces derniers avaient un caractère défavorisés, formés d'un mélange d'habitations et d'activités et offrant un paysage urbain hétérogène. Ainsi commence l'extension des villes sur leur territoire rural et l'apparition dès sa périphérie, une « périphérie [qui] n'est pas un fragment de la ville, (agrandissement médiévaux ou baroques), mais un espace libre où s'additionnent un grand nombre d'initiatives indépendantes »<sup>39</sup>.

L'extension des villes a été structurée par les anciennes routes menant hors des villes, une extension qui adopte, au fur et à mesure de son étalement, de nouvelles limites, à chaque fois déplaçables et déplaçables. La croissance urbaine, régit ainsi à une mode de translation de ses limites, englobant des étendues toujours plus vastes.

### 3.2 La porte urbaine et l'entrée de la ville

La notion de «la porte de la ville » s'inscrit dans la définition même de la « porte ». Selon le *Nouveau Petit Robert*, la porte de la ville est définie ainsi : «Autrefois, ouverture spécialement aménagée dans l'enceinte d'une ville pour permettre le passage»<sup>40</sup>. Selon la même source la notion dérive du mot latin «porta», un terme utilisé pour définir les ouvertures aménagées dans l'enceinte d'une ville<sup>41</sup>. Ainsi, la muraille de la ville et ses portes deviennent les symboles du double rôle que la ville assure, «d'une part protéger, isoler ou simplement identifier ou créer un sentiment d'appartenance, volonté de couper la ville de son

---

<sup>39</sup> <https://bu.umc.edu.dz/theses/architecture/BEN5937.pdf>

<sup>40</sup> <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/porte/62689>

<sup>41</sup> *Nouveau Petit Robert*, Le terme désigne également « l'accès principal à un édifice, à un établissement à un lieu quelconque »

environnement; d'autre part accueillir l'étranger, échanger et communiquer avec l'extérieur»<sup>42</sup>.

A travers des âges, Les portes aménagées dans les fortifications des villes faisaient partie de leurs enceintes urbaines. Leurs formes variaient, tout en gardant un but identique et permettre une surveillance et un **contrôle des flux entrants et sortant de la zone fortifiée**. Les portes urbaines étaient souvent munies d'un pont-levis permettant de franchir un fossé encerclant la ville, des herses de bois ou de fer et de solides portes en chêne lui procurant une protection supplémentaire.

A partir de la fin du du XVIe siècle, les portes urbaines ont commencé à se doter d'un rôle autre que leur rôle d'origine à savoir la fonction militaire. Au XVIIIe siècle elles ont connu **un rôle de pour les douanes** (l'octroi). Au XIXe siècle elles sont devenues des **places publiques assurant l'articulation entre la ville ancienne et sa périphérie**, .... En Allemagne, les portes des villes qui ont été épargnées des démolitions modernes, sont devenues, l'emblème de ces villes ; elles jouent un **rôle touristique**. Lorsqu'elles ont été rasées, elles ont été réinterprétées, sur les espaces libérés, par **des édifices publics** à caractère administratif, commercial, d'affaires, ....

### **3.2.1 : La Porte Urbaine Ponctuelle.**

En Orient, les portes des villes ont toujours joué un rôle important : à l'abri des remparts et à leur ombre se rendait **la justice** et se pratiquaient **les échanges commerciaux, à l'instar de la** porte d'Ishtar<sup>43</sup> de la ville de Babylone, exposée aujourd'hui au musée de Pergame de Berlin. Elle est **le symbole même de Babylone**.

La porte est construite selon le principe de la double porte, c'est-à-dire qu'il y a un mur extérieur et un mur intérieur. La porte intérieure fait 28 m de large et 11 m de long et est flanquée de deux tours de part et d'autre du passage. La porte extérieure est la plus grande ; elle est encastrée dans le rempart intérieur et est flanquée de deux tours de 9,50 m de haut. Entre les deux tours se trouve une cour ouverte.

---

<sup>42</sup> Bailly, représenter la ville, 1995, p. 88.

<sup>43</sup> La porte de Ishtar Sakipat Tebisha, ou « Ishtar est victorieuse de ses ennemis »



Figure 16: La porte d'Ishtar.  
Source : <http://www.lankaart.org/article-33249653.html>



Figure 17: La porte d'Ishtar.  
Source : <http://www.lankaart.org/article-33249653.html>

### 3.2.2 : La porte urbaine en allée linéaire.

À Louxor, une des anciennes villes funéraires de l'Égypte, l'entrée était marquée par des plusieurs aménagements, notamment, l'allée des Sphinx. **Une allée qui précède sa porte urbaine** et qui reliait les temples de Louxor à Karnak, le grand temple d'Amon.



Figure 18: L'allée des Sphinx à Louxor.  
Source : <http://www.thebeslouxor.net/louxor/Images/alleesphinx2.jpg>

### 3.2.3 : Les portes de contrôle.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les portes urbaines qui avaient un rôle militaire au paravent, deviennent des **frontières servant à l'octroi ou au contrôle** de police des visiteurs.



Figure 19 : porte de Paris  
Source : [www.arturbain.fr](http://www.arturbain.fr)  
Moret-sur-loing, xiv<sup>e</sup> s.

### 3.2.4 : La porte urbaine en propylée.

La porte de la ville aménagée **en propylée** a existé dans plusieurs cas de villes anciennes, notamment, en Grèce antique, à l'acropole d'Athènes. Ce dernier se présentait comme **un vestibule a plan rectangulaire d'une architecture monumentale. Les arcs de Triomphe**, de la civilisation romaine font partie de ce type de portes urbaines.



Figure 21 : propylée de Grèce.  
Source : [www.arturbain.fr](http://www.arturbain.fr)



Figure 20 : propylée de Grèce.  
Source : [www.arturbain.fr](http://www.arturbain.fr)

### 3.2.5 : Les portes urbaines en pont-levis.

La porte urbaine en pont-levis à flèches est apparu au moyen âge, comme alternative aux portes qui préexistaient, les porte à propylées, car ces dernières nécessitaient de la surface et du volume, aussi leur cout de réalisation était très important. Il s'agit d'un type de portes urbaines qui s'est généralisé pour sa fiabilité et sa simplicité d'emploi<sup>44</sup>.

### 3.2.6 : Les portes urbaines Commerciales.

Les portes urbaines qui s'ouvraient sur les aires de production et d'activité des villes jouaient en plus de leur rôle de défense un rôle commercial, un lieu où s'établissaient les marchés de la ville à l'instar de la porte Bâb Azzoun d'Alger, la porte Bâb Er-Robb<sup>45</sup> Marrakech, ....



Figure 22: Pont -levis à flèches et à chaîne  
Du Château de Hautefort en Dordogne.



Figure 23: Bâb Er Robb : direction l'Atlas.

Source : <http://www.arib-voyages.com>

<sup>44</sup> Jean MESQUI ; 1981

<sup>45</sup> Le mot Robb puise probablement son origine dans le domaine de la cuisine, plusieurs sources historiques s'accordent à dire qu'il réfère à une boisson produite à partir de figues et framboises très appréciée aux temps des Saadiens

### 3.2.7 : Les porte urbaines en ponts.

Dans certains cas, les entrées de ville sont remarquables. Elles sont marquées par **les têtes de pont**, à l’instar de la « **Tower Bridge** » qui devient le symbole de la ville de Londres.



Figure 24: Pont de Blois J Gabriel.  
Source : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Pont\\_Jacques-Gabriel](https://fr.wikipedia.org/wiki/Pont_Jacques-Gabriel)



Figure 25: Tower Bridge.  
Source : <http://monumentsdelondres.com/tower-bridge>

### 3.3 : Les portes urbaines par des édifices emblématiques.

Les grandes places publiques, ponctuées d’édifices emblématiques tels que les palais, forment un autre type d’entrée de ville. Le palais du Louvre en est un cas. Il se développe autour d’une cour à arcades et s’articule librement vers la ville et vers la campagne.



Figure 26: Musée du Louvre.  
Source : [www.louvre.fr](http://www.louvre.fr)

#### 3.3.1 : Les gares ferroviaires.

Ont un autre type d’édifices emblématiques marquant les entrées des villes, un type qui est né au XIXe siècle. L’aménagement des nouvelles entrées de villes a été accompagné de belles plantations d’alignement le long des avenues reliant l’édifice au cœur de la ville, selon le principe des « gares ... à la fois [comme] l’expression d’un réseau dont elles forment les nœuds et en même temps les portes sur les villes auxquelles elles donnent accès »<sup>46</sup> « Aujourd’hui les portes de villes sont au centre, ce sont les gares. »<sup>47</sup>

<sup>46</sup> J.-M. Duthilleul ; 1991

<sup>47</sup> <https://www.monde-diplomatique.fr/2017/01/BARANCY/56971> ,Le Corbusier





Figure 28: La gare de Limoges.  
 Source : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare\\_de\\_Limoges-B%C3%A9n%C3%A9dictins](https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Limoges-B%C3%A9n%C3%A9dictins)



Figure 27: Projet De Gare Centrale, Le Corbusier.  
 Source : <http://www.teatrodomundo.com.br/a-carta-de-atenas/>

**Synthèse** : la porte urbaine à travers l'histoire se sont matérialisée en ... forme :

- Porte ponctuelle,
- Porte en allée linéaire
- Porte en propylée
- Porte de contrôle
- Porte en pont-levis
- Porte commerciale
- Porte en ponts
- Porte ponctuée d'édifices emblématiques.

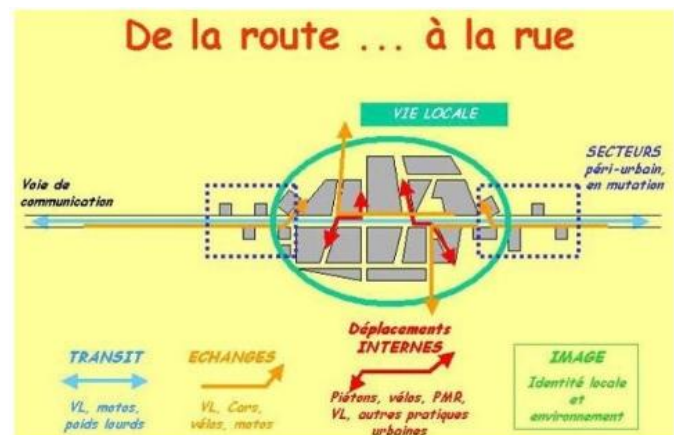


Figure 29: L'entrée de ville de Chisinau capital de la Moldavie.  
 Source : <http://velobuc.free.fr/codedelarue.html>

#### 4 LES ENTREE DE VILLES.

L'expression « entrées de ville », désormais courante, reflète différentes réalités. Si, dans la ville du Moyen âge, elle renvoie aux **portes physiques de la ville**. Aujourd'hui, le lieu ainsi désigné présente diverses réalités et renvoie à des situations fortes différentes en périphérie des villes. Il se présente de différentes natures suivant **ses usages et ses fonctions** mais également d'après **l'environnement** dans lequel il s'inscrit.

La limite de la ville, son entrée est une zone difficile à préciser ; cependant, elle se caractérise comme un **lieu de transition entre deux milieux contrastés** qui distinguent du point de vue vie sociale. Ils se distinguent également par la transition marquée lors du **passage de la**

**route à la rue**, une transition qui donne l'assurance au citoyen d'y trouver presque tout ce qui lui est utile au quotidien en centre-ville annoncé par une rue. Située en bordure d'un axe, généralement une pénétrante ou une rocade, l'entrée de ville constitue un lieu de rupture de fonctionnement de la voie entre l'interurbain et l'urbain et, par conséquent, de changement de comportement de l'utilisateur, notamment par une maîtrise de la vitesse. Elle devient un lieu de partage entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes.

Historiquement, la ville, la cité, rejetait, à sa périphérie, les activités considérées comme gênantes, salissantes ou encombrantes. Actuellement, ces mêmes activités ponctuent d'une manière fragmentaire les entrées des villes. En effet, elles sont les lieux **d'installation de centres commerciaux**, lieux d'activités marchandes, **nécessitant l'usage des véhicules**, caractérisés par la **consommation de l'espace**.

A ces composantes principales : le transport, le commerce et les activités, s'ajoutent la thématique de la prise en compte de l'image produite sur les arrivants par :

- **l'aspect esthétique et l'aspect vitrine de la ville,**

- et la lisibilité du lieu par son **aspect fonctionnel**.

Engendrant un impact négatif généré par la **juxtaposition du bâti** par l'accumulation des **stratégies individuelles non planifiées**. La volonté d'organiser ces espaces et de les rendre attractifs résulte d'une prise de conscience, à partir des années 90, de l'entrée de ville, entrée d'agglomération, porte d'entrée de ville, porte urbaine de la ville, seuil de la ville et lieu d'accès à la ville sont, désormais, des synonymes au même phénomène.

#### **4.1 Naissance de la problématique des entrées des villes.**

Le terme « entrées de ville », sous-entend les « espaces tangents au tissu urbain ou aggloméré, traversés par au moins une grande voirie de pénétration et souvent proches ou traversés par une grande voirie de contournement »<sup>48</sup>. La notion (d'entrée de ville) s'est construite progressivement en France à la suite de nombreuses critiques<sup>49</sup> portant sur les **désordres observés dans les périphéries des villes**, et qui coïncide avec **le règne de**

---

<sup>48</sup> Hervé Huntziger (1991, cité par Frobert, 1999), écrit à la suite d'une étude financée par la Direction de l'aménagement et de l'urbanisme et intitulé *Entrées de ville et logiques économiques. Note d'étape : le diagnostic au niveau national*.

<sup>49</sup> Le colloque sur « La ville émergente », organisé en 1996 par le Plan Construction et Architecture du ministère français de l'équipement, des transports et du logement français.

**l'automobile**, vers les années 60. Le désordre s'est manifesté et se manifeste encore par différents aspects :

Implantation du commerce de grande distribution recherchant l'accessibilité,

La croissance des villes et des populations urbaines,

Développement du réseau routier,

L'extension de l'aire de vie et de la mobilité quotidienne,

La mono fonctionnalité, le paysage urbain défiguré par les panneaux publicitaires apposés à même les murs ou peints directement sur les murs pignons



**Figure 31:**Aspect hétérogène des enseignes  
Vue d'une "entrée de ville-type".

Source : DADT post-grenelle – 2012, P :19



**Figure 30:** La plaine du Var – Nice .  
Anarchie des enseignes publicitaires.

Source : Les carnets de l'aucame, entrée de ville, Oct. 2013, p :04



**Figure 32:** paysage large sans enseignes publicitaires , entrée de ville par la RN°69

Source : Auteur



**Figure 33:**paysage avec 1 enseigne publicitaire partiellement cachée , entrée de ville par la RN°01

Source : Auteur

#### 4.2 La mobilité oubliée.

Les activités autrefois réservées au centre-ville, sont accueillies par les espaces péricentraux. Après l'exurbanisation des activités industrielles, l'apparition d'espaces périphériques polarisés et monofonctionnels pouvant être



**Figure 34:**Facilité de stationnement

Source : DADT post-grenelle – 2012, P :22

dédiés à l'habitat, les loisirs ou services mais le sont surtout aux commerces.

Ce processus a été à l'origine d'une profonde modification des modes de déplacement.<sup>50</sup>

En 1997, dans son rapport « Les Territoires urbains et paysagers, Pour un nouvel équilibre des espaces périurbains », le sénateur Gérard Larcher avait noté que :

« L'urbanisation des abords de villes s'effectue selon un modèle très consommateur d'espace, peu différencié, qui gomme indistinctement les spécificités géographiques, historiques ou culturelles préexistantes. De plus, le développement de l'espace périurbain se fait de manière monofonctionnelle : habitat/travail/loisirs/ commerces, ce qui multiplie les besoins de déplacement, fondus dans un vaste « continuum urbain » globalement indifférencié. Il en est ainsi des franges ou des lisières urbaines, comme des nouvelles infrastructures de transport»<sup>51</sup>.

M. Ambroise Dupont a formulé des 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 l'amendement dit « Dupont » entre en vigueur. Dès lors, « en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express [...] et de 75 mètres de part et d'autre des autres routes classées à grande circulation ». A vrai dire, c'est dans les années 80, qu'apparaissent les premières critiques des entrées de ville, espaces qualifiés de dégradés, anarchiques et responsables d'une rupture avec la forme de la ville traditionnelle. De ces critiques apparaît également la réflexion sur **l'étalement urbain**<sup>52</sup>. Une réflexion axée sur la requalification des entrées de ville par **un remailage, un réaménagement**, et la nécessité **de donner une identité propre à la ville, d'améliorer la visibilité et de casser la mono-fonctionnalité** qui les caractérise. Désormais, l'entrée de ville est vue comme un système liant un certain nombre de problématiques : urbanisme, commercial, social, politiques foncières, gestion des limites de la ville et identité urbaine.

Les alternatives de réponses se présentent multiples à ce climat problématique, à savoir l'introduction de nouvelles composantes, telles que **l'interface entre espaces naturels et**

---

<sup>50</sup> DADT Département Aménagement Durable des Territoires ,Novembre 2012

<sup>51</sup> La gestion des espaces périurbains - Gérard Larcher, sénateur, rapport d'information 415 19971998, Commission des Affaires économiques et du Plan

<sup>52</sup> Deux ouvrages ont été publiés sur la question :

-le premier, en 1989, « Pour une amélioration de la qualité des entrées de ville » ; il contient des éléments de réflexion et s'interroge sur la signification de ce type d'espaces ; il évoque l'idée d'une politique nationale des entrées de ville.

-le deuxième, en 1990 et intitulé « Les boulevards urbains » ; il constitue une contribution à une politique de la ville et montre l'importance d'aménager ces entrées ; il traite également de la nécessité d'une requalification des voies d'accès.

Ces ouvrages se situent dans le cadre d'une vision traditionnelle de la composition urbaine, celle d'une ville concentrique qui se développe par ajout d'anneaux successifs, en même temps qu'elle renouvelle cette vision pour l'adapter à l'émergence de nouvelles formes urbaines.

**espaces artificialisés** en forme de frontière théorique pour la nature en ville, l'évolution vers **l'autonomie énergétique**, la nécessité de réduire la fragilité liée à une trop grande dépendance à un mode de transport unique, la nécessaire acceptation d'une **réversibilité de l'aménagement** en introduisant **la mixité fonctionnelle**. Parmi les nouvelles tendances d'aménagement des entrées de ville, les grands centres commerciaux réalisés et gérés comme une seule unité. Leur conception a porté sur :

- **Les qualités architecturales et environnementales** (norme HQE) des bâtiments,
- **Le traitement qualitatif des espaces extérieurs**
- L'accessibilité de ces structures en **réduisant l'usage intensif de l'automobile, aménagement de parking centralisé, création de couloirs piétonniers ...**,

D'autres tendances d'aménagement ont vu le jour, à l'instar du **séquençement : ruralité, commercial, urbain, central**, un concept lié à des caractéristiques qui servent d'appui visuel et permettent **d'adapter la vitesse** et l'amener aux **conditions optimales de sécurité** dans le nouvel environnement. La séquence se base sur une **punctuation par ensemble événementiel cohérent**, selon quatre ordres :

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

#### **4.3 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 points d'appui pour différencier les séquences traditionnellement rencontrées : Ce séquençement une zone rurale (zone de campagne), une zone de transition (sub-urbanité), une entrée dans l'agglomération (péri-urbanité), une partie intermédiaire, une partie centrale (centre-ville), une sortie d'agglomération.<sup>11</sup>, 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.

## **4.4 Instruments de mise en œuvre et leviers d'actions.**

### **4.4.1 La pluralité des acteurs**

Une bonne politique d'aménagement du territoire se doit d'être volontariste dans la garantie des équilibres nécessaires à un développement maîtrisé et respectueux du cadre de vie et doit se faire dans la cohérence des politiques publiques entre secteurs géographiques, entre niveaux territoriaux, entre les multiples acteurs. La réussite du projet dépendra donc de la pluralité et de la fédération des acteurs intéressés, réunis en groupe de travail ou ateliers de réflexion autour d'une approche cohérente, d'un renforcement du dialogue et de la concertation.

### **4.4.2 La communication :**

La stratégie d'écoute et de concertation doit se faire aussi large que possible et en permanence dès les phases amont de l'élaboration du projet et à chaque phase de l'étude, par la mobilisation des acteurs et dans un souci de clarté, de transparence et de rigueur.

### **4.4.3 Les promulgations des lois :**

1973, la loi d'orientation du commerce et de l'artisanat dite « Loi Royer », encadre l'urbanisme commercial dans la continuité des circulaires interministérielles et loi de 1961 et 1969.

La loi Raffarin de 1996 renforce la Loi Royer en imposant une demande, d'autorisation d'implantation.

La loi de renforcement de la protection de l'environnement du 2 février 1995, dite "loi Barnier", (Celle relative à la protection de la nature de 1976), pose les bases de la protection de la nature en donnant les moyens de protéger les espèces et les milieux.

Un comité national des entrées de ville, mis en place en 1995, est chargé de réfléchir à une réglementation et d'accompagner les communes dans leurs démarches de réhabilitation des entrées de ville en les sensibilisant à leurs problématiques. En 2001 la Ligue Urbaine et Rurale (LUR), a repris le flambeau du comité national des entrées de ville pour promouvoir l'application de l'amendement Dupont.

La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT) du 25 juin 1999, dite "loi Voynet", a pour objectif une démocratie plus participative et un développement plus durable et harmonieux.

La loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale du 12 juillet

1999, dite "loi Chevènement", pour associer des communes au sein d'un espace de solidarité. La loi d'orientation agricole du 9 juillet 1999 modifiée, participant à l'aménagement du territoire, prévoit notamment : la création des zones agricoles protégées (ZAP), outil de protection des espaces agricoles contre la périurbanisation, la création des documents de gestion de l'espace agricole et forestier (DGEAF).

La loi paysage du 8 janvier 1993 est une loi qui vise à protéger et mettre en valeur les paysages.

La loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000, qui a repris l'amendement Dupont, pose à nouveau le principe d'un équilibre entre le développement urbain.

La loi sur la démocratie de proximité de 2002.

Le décret 2002-1369 relatif aux schémas de développement commercial.

La loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine de 2003, dite "Borloo", réoriente fondamentalement la politique de la ville.

En 2003 la loi urbanisme et habitat (UH), modifiant l'article L.123-1 du code de l'urbanisme, a introduit la possibilité, dans le cadre du PLU, de prévoir des mesures de restructuration pour mettre en valeur l'environnement, les paysages et les entrées de ville.

La loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Le décret n° 2006-821 du 7 juillet 2006 relatif à la protection et à la mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains.

**Rapport Charrie 2009 : les documents d'orientation et de programmation des SCoT précisent les objectifs et conditions de localisation et d'évolution des activités commerciales afin de répondre aux exigences d'aménagement du territoire et de diversité commerciale, de la protection de l'environnement et de la qualité de l'urbanisme et de contribuer à la modernisation des équipements commerciaux,**

#### **4.4.4 Les Documents de Planifications :**

Les documents d'urbanisme (SCoT et PLU) sont des outils transversaux d'intégration des différents

Enjeux. Conformément à l'article L 121-1 du code de l'urbanisme, les SCoT et les PLU déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable.

#### **4.4.5 Le Schéma de Cohérence Territorial :**

À l'échelle de l'intercommunalité, le SCoT recherche un équilibre entre espaces bâtis et autres composantes du territoire (espaces agricoles, forestiers, naturels). L'échelle intercommunale est souvent plus adaptée pour définir l'ensemble des besoins dans le cadre de l'élaboration du SCoT notamment le PLU devant être compatible avec celui-ci. En matière d'activités économiques ou d'équipements publics (piscines,), l'échelle communale n'est jamais suffisante (compétence de l'EPCI). L'analyse communale reste toutefois nécessaire, d'une part, pour le tissu commercial et artisanal local.

#### **4.4.6 Le plan local d'urbanisme**

Le Plan Local d'Urbanisme constitue un outil privilégié de mise en cohérence des politiques publiques et de mise en œuvre du projet de territoire communal. Il est exprimé dans le PADD et décliné dans les autres pièces du PLU.

Les limites communales, donc sur les formes et sur le contrôle de leur extension, Elles ont souvent été des outils efficaces au service de stratégies de bourrage urbain, de politiques très volontaristes visant à contenir l'essentiel de la croissance sur le territoire communal. Surtout lorsqu'il est exigü (peur de l'évasion de la richesse fiscale, de la diminution de population totale ou de celles des entreprises au profit des communes périphériques) C'est le cas au xx siècle dans de nombreuses villes-centres d'agglomérations (Rennes. Groningen. Reims ou Tours). Mais ce syndrome peut aussi toucher des villes dont la surface communale est vaste Marseille où la municipalité G. Deferre a multiplié les ensembles collectifs sociaux et Toulouse où la création de la ZUP du Mirail a été décidée pour limiter l'exode des populations et des activités vers les communes périphériques. Les progrès de l'intercommunalité rendent cette question du bourrage urbain et de la compétition entre communes un peu moins crucial mais il n'a pas disparu. La loi Chevènement de 1999 sur le renforcement de l'intercommunalité a été de ce point de vue trop timide.

### **4.5 L'IDENTITE CONCEPT MAJEUR DANS LE L'IMAGE DE LA VILLE :**

#### **4.5.1 En sociologie :**

Le concept d'identité est relativement récent mais a rapidement été utilisé de manière diverse. C'est avec "le retour de l'acteur" que, sur la scène sociologique, l'identité devient un concept-clé.

L'identité apparaît tantôt comme une évidence incontournable de la réalité urbaine et sociale, aussi dure que le roc, tantôt comme une chimère dépourvue de toute Ambiguë et



paradoxe, la réalité du facteur identitaire s'impose par son omniprésence, silencieuse lorsque les choses vont bien et bruyante lors des crises. Elle est à la fois surface et profondeur, périphérie et centre de l'être, Individuelle et collective. Elle est invisible, et pourtant c'est elle qui guide le tracé des routes, inspire en partie la main de l'architecte et suggère les décisions politiques touchant à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme. Ces actions, à leur tour, vont transformer les éléments spatiaux qui servent de support à la cristallisation des identités. En ce sens, elle est bien plus que "l'âme" d'une collectivité, L'identité urbaine peut se définir comme le processus d'agencement et de structuration de l'ensemble des représentations que les différents groupes sociaux internes et externes d'une ville se font d'elle, de son passé, de son présent et de son avenir, et ceci à un moment donné de l'histoire. (J.-W. Lapierre).

L'idée d'acteur est loin d'être univoque. Si parfois elle s'applique exclusivement à des individus, elle peut également concerner des groupes (familles, organisations, mouvements, villes, etc.).

L'identité d'une ville est constituée d'un jeu d'images interdépendantes, plus ou moins changeantes, correspondant aux dimensions de la collectivité : histoire, projets, environnement construit, dynamique sociale, politique, Plus précisément encore, l'identité d'une ville est toujours l'image de soi qui se manifeste à la fois au niveau des multiples acteurs individuels habitant cette ville et à celui de la ville elle-même. Cette image de soi est aussi sociale, c'est-à-dire qu'elle résulte des interactions de l'acteur avec son environnement social.

L'identité n'est pas fondée sur une seule image du phénomène urbain. En d'autres termes, cette identité est multi-facettes : elle comprend des images relatives à l'histoire, l'environnement construit, la géographie, l'économie, la vie sociale, les institutions, etc. Ensuite, l'identité est constituée très largement sur le passé et le présent de la ville. Le futur sert aussi à définir l'identité d'une ville, mais il est plus difficile de réunir l'approbation des acteurs sur ce point que sur les deux autres.

Elle est positive et négative, elle est du domaine de l'emblème et du stigmat. Si quelques acteurs ne parlent de leur ville que de manière positive, la plupart des autres portent sur elle un jugement critique et relèvent un ou plusieurs stigmates.

L'identité est essentiellement une construction sociale. Le regard d'autrui est fortement constitutif de l'identité d'un acteur, de même que la façon qu'a cet acteur de se représenter autrui révèle le vieil instinct grégaire qui consiste à dresser des frontières entre "les autres" afin de renforcer le Nous en définissant clairement en quoi ce "nous" est différent des Autres.

#### **4.5.2 En Urbanisme :**

La perception de l'identité de la ville devient plus évidente quand elle procède un ou plusieurs monuments qui en sont autant d'emblèmes. « Par un édifice remarquable et par son intérêt archéologique, historique ou esthétique », le monument est l'élément symbolique par excellence de n'importe qu'elle ville, « les monuments qui caractérisent une ville sont comme des traits de son idéogramme » (Michel Butor). Ils ont une valeur d'information, universitaire, défensive, religieuse, esthétique qui sont le reflet des cultures. Le l'ouvre, la tour Eiffel, Arc de triomphe, représentent Paris. La ville est une juxtaposition de styles qui façonnent le paysage urbain, résulte d'intérêts et de références culturelles ou politiques qui évoluent et qui est différent d'une ville à l'autre.

La ville ne comprend pas que de grands édifices, des fontaines, aussi de vitrines des magasins, des restaurants, des enseignes de boutiques, dont le rôle social est si souvent considérable. La ville aussi a ses propres spécificités sensorielles des cinq sens, (les odeurs, les bruits, les couleurs). Les espaces verts, les arbustes font aussi parties de la composition urbaine par leurs dispositions, essences comme des slogans immatérielles (Blida la ville des roses).

La ville est une vitrine, en son entrée et son seuil perceptuelle, d'images, vitrine de son passé et miroir du présent. Elle renvoie une image qui lui donne son identité, d'où l'image devient l'expression d'une politique urbaine globale, avec le souci de l'image gagne progressivement les pouvoirs décisionnels. « Aujourd'hui, l'image apparait comme un intermédiaire de l'économie et un agent du développement urbain. Les villes sont devenues des acteurs d'expansion économique. ».

A ce titre, une ville doit avoir une politique d'images qui est la manifestation de la politique commerciale, « il ne suffit plus de savoir-faire, il faut faire savoir. Aujourd'hui, une bonne image relève de la valeur de l'environnement naturel (paysages, espaces verts et naturels, atmosphères non contaminés, de la qualité des équipements privés, éducatifs, culturelles, des projets urbains de grandes échelles), aussi l'âme de la ville, du dynamisme des équipes des élus et les acteurs économiques. On cite comme exemple Bilbao a choisi la culture avec la réalisation du musée Guggenheim pour en profiter et tirer un grand profit et changer totalement son image de ville industrielle sinistrée, d'une ville polluée et constituée de nombreuses friches industrielles. Ou un grand club sportif peut aussi bien contribuer au rayonnement urbain. Une image de l'environnement peut s'analyser à travers trois composantes : identité, structure et signification. Il est commode de les séparer pour l'analyse, tout en se rappelant qu'en réalité elles se présentent toujours ensemble. Une image utilisable requiert d'abord l'identification d'un objet, ce qui suppose qu'on le distingue des autres choses,

qu'on le reconnaisse comme une entité séparée. Cela se nomme identité, non pas au sens d'égalité avec quelque chose d'autre, mais dans le sens d'individualité ou d'unicité. En second lieu l'image doit comprendre la relation spatiale ou paradigmatique de l'objet avec l'observateur et avec les autres objets. Enfin, cet objet doit

Avoir une signification, soit pratique soit émotive, pour l'observateur. La signification est aussi une relation mais tout à fait différente de la relation spatiale ou de la relation paradigmatique.



**Figure 38:** la ville de Bilbao. Vue aérienne.  
Source : <http://www.cap-vacances.net>



**Figure 37:**Le musée de Guggenheim.  
Source : <http://fr.livingit.euronews.com>



**Figure 36:**Route 66.  
Source : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Route\\_66](https://fr.wikipedia.org/wiki/Route_66)



**Figure 35:**le quartier de la défense.  
Source : [https://fr.wikipedia.org/wiki/La\\_D%C3%A9fense](https://fr.wikipedia.org/wiki/La_D%C3%A9fense)

### 4.5.3 Les signes de l'architecture urbaine :

L'étalement spatial doit prendre toute son importance comme sur la Route 66 ou à Los Angeles. **Le Strip** est présenté avant tout comme un phénomène de communication régi par des symboles. Les enseignes des casinos en sont les principaux signes et deviennent l'architecture du paysage. La communication domine alors l'espace. Le parking du supermarché en est une preuve, le dessin des lignes de stationnement donne l'orientation au client. A Las Vegas, ville créée dans le désert, si on enlève les grandes enseignes et les petits bâtiments, il n'y a pas de lieu et seulement une route<sup>53</sup>.

Cette étude pointe ces éléments en comparaison avec l'histoire et notamment des villes comme Versailles et Rome. La piazza est comparée au Strip, et cette comparaison démontre la réciprocity de styles de communication malgré leur différence. Les églises ont été ouvertes sur la rue pour faciliter la déambulation des pèlerins, tout comme les casinos sont placés le long du Strip pour aider les joueurs à y entrer, mais il y a aussi un élément fondamental souligné par les auteurs. Phénomène unique des villes américaines, la plupart des entrées des bâtiments sont ouvertes aux promeneurs. Le visuel en rapport avec l'éclairage des enseignes aux néons colorés et des lampadaires décorés est évidemment pris en compte dans l'analyse. Un nouvel "Establishment".

L'architecture des hôtels casinos en est un exemple avec les mini-mégastructures en forme décorative accompagnants l'édifice. La création du symbolisme dans l'architecture se met en place avec différents codes, tels que le pouvoir iconique des objets devenant des modèles typologiques. Géométrie simple, référence à d'autres type d'architecture, le style des casinos du **Strip** est remplie de bâtiments liés à d'autres cultures. L'objectif de cette étude est de pointer les différents symboles que la ville reprend, et non pas de reproduire cette version mais de faire réfléchir la vision de l'architecture au sens plus large pour faire vivre la société et lui apporter un environnement communicatif et dynamique



<sup>53</sup> Dans le livre intitulé :L'Enseignement de Las Vegas ; est un essai des architectes Robert Venturi, Denise Scott Brown et Steven Izenour (en) paru en 1972.

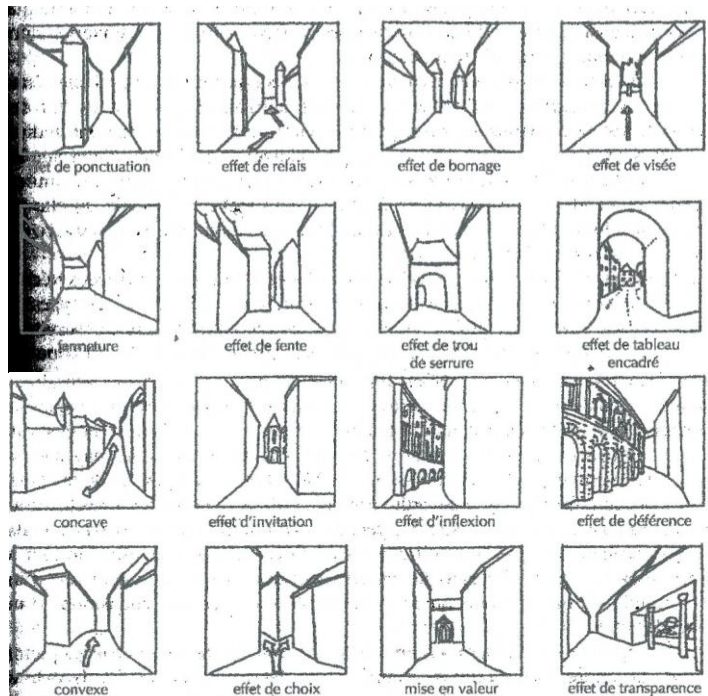


**Figure 40:**L'enseigne entrée sud las Vegas .  
Source :<http://www.http://lasvegas.tripee.fr>

**Figure 39:**Entrée de ville de las Vegas .  
Source : <https://www.visittheusa.fr>

L'enseigne Welcome to Fabulous Las Vegas ; se trouve à l'entrée sud de la ville, sur **le Las Vegas Boulevard**, mais relativement éloignée des premiers grands hôtels du Strip (le grand hôtel le plus proche est le Mandalay Bay), l'enseigne a été érigée pour la première fois en 1959. Si elle est censée marquer l'entrée dans Las Vegas, elle se trouve en réalité sur le territoire de la ville de Paradise (comme une bonne partie du Strip d'ailleurs). Le panneau mesure 7,6 mètres de haut. Il est aujourd'hui entouré d'une vaste place permettant aux touristes de s'en approcher mais ce ne fut pas toujours le cas. Le parking attenant n'a été construit qu'en 2008.

**4.6 Le Paysage Urbain :** est désormais au premier plan des préoccupations des aménageurs, des législateurs. Mais le préalable indispensable à toute intervention ou opération d'aménagement est l'analyse morphologique. Sans elle. L'aménageur est comme un chirurgien qui ignorerait l'anatomie et la médecine générale. Elle ne propose pas de modèles-types transposables ou applicables. Elle donne des instruments pour des choix « Parler D'une ville, c'est d'abord évoquer ses paysages. Ils sont les éléments essentiels de sa personnalité et



**Figure 41:**les champs visuels pour la définition des perspectives .  
Source : Allain Rémy, Morphologie Urbaine .Armand Colin,2004.

contribuent à son atmosphère. »<sup>54</sup>. Le paysage désigne à la fois une réalité et la perception de cette réalité. Il concerne une échelle intermédiaire entre les plans lointains (panorama) et les plans proches. Dans l'étude des entrées d'agglomération, il se caractérise par l'identification des vues, des points de vue, d'échappées (schéma des champs visuels page suivante), des coupures vertes, des sites à préserver, mais également des panneaux publicitaires (implantation et intégration dans le paysage), des alignements d'arbres. Cette étude s'accompagne nécessairement du rythme de ces éléments. Il y a autant de perceptions et de vécus du paysage que d'individus. Selon que la personne est automobiliste ou un piéton, Les interactions entre l'observateur et paysage sont fondamentales dans le processus cognitif et affectif qui aboutit à la construction d'une signification.

Kevin Lynch aborde le traitement des street (rues), points de repères :

#### **4.6.1 Les nœuds :**

Sont les points focaux et stratégiques dans lesquels un observateur peut pénétrer, et les principaux types en sont soit les points de rencontre de voies, soit des concentrations de certaines caractéristiques. Mais bien que, pris dans l'abstrait, ce ne soient que des points dans l'image de la ville, ces nœuds peuvent être de vastes places, ou des formes linéaires assez étendues, des quartiers centraux tout entiers si on considère la ville à un niveau suffisamment global. En effet, si on envisage l'environnement en se plaçant à un niveau national ou international, alors c'est toute la ville qui peut devenir un nœud.

#### **4.6.2 Les voies :**

Le réseau des lignes de déplacement habituel ou, éventuel à travers le complexe urbain, sont les moyens les plus puissants pour mettre de l'ordre dans l'ensemble. Les lignes-clés devraient posséder certaine qualité particulière qui les distingue des chenaux environnants : une concentration de certaines utilisations ou de certaines activités particulières le long des bords, une qualité spatiale caractéristique, une texture particulière du sol ou des façades, un modèle d'éclairage spécial, un ensemble unique d'odeurs ou de sons, un détail ou un style de plantations typiques. Le champ visuel : qualités qui augmentent la portée et la pénétration de la vision, de manière réelle ou symbolique.

#### **4.6.3 La morphologie urbaine :**

---

<sup>54</sup> Alain Rémy, Morphologie Urbaine. Armand colin, 2004.P :09

C'est l'étude de la forme physique de la ville. C'est la clé de compréhension des paysages urbains de la constitution progressive de son tissu urbain et des rapports réciproques des éléments de ce tissu qui définissent des combinaisons particulières des figures urbaines (rues, places et autres espaces publics ...).

### **Conclusion**

Notre recherche jusqu'à présent, se traduit par une lecture urbaine, circonstancielle et morphologique des portes, expliquer le rôle et la traduction de l'entrée, la ponctuation du dedans et le dehors des villes à travers les traditions culturelles, les situations historiques, déjà évoqué, chaque porte quel que soit ses raisons d'être, est un emblème architectural, symbolique, un repère spatio-temporel et un symbole reflétant le niveau du savoir humain à cette époque. Cette lecture stylistique reflète la tradition culturelle, et civilisationnelle. Une porte est le reflet de dogme de supériorité, de puissance à travers des ornements, des symboles, des matériaux. L'entrée des villes ce n'est pas une muraille et un trou, sans âme, un entassement des pierres ou une muraille qui n'est pas géométrique, pour des raisons militaires, commerciales ou autres, l'enceinte est l'image sensorielle, paysagère et civilisationnelle, ce qui implique de conclure avec un concept de l'identité, qui devient le fond fondamental de notre aspect morphologiques des entrées sous différents aspects.

### **Conclusion Chapitre 2 :**

Au-delà de leur fonction défensive, les murs d'enceinte marquaient symboliquement les frontières de la ville médiévale et postmédiévale. Leur démolition ne signifia pas la dilution de la ville ancienne dans une ville moderne dégagée de son ancien plan et de ses anciens paysages. La césure spatiale représentée par les anciennes fortifications a subsisté bien après leur disparition, d'abord dans le paysage architectural, ensuite dans l'organisation même des axes de transports. Les modifications du tissu urbain qui ont suivi la démolition ont marqué une étape dans l'histoire des villes au XIX<sup>e</sup> siècle : celle du passage de la ville baroque de résidence ou de la petite ville fortifiée à la ville de citoyens (*Bürgerstadt*), centre administratif (*Verwaltungsstadt*) comme économique. Un autre aspect décisif de la destruction des

enceintes a été l'ouverture de la ville : une ouverture sur son arrière-pays, ou plus loin pour les grandes métropoles grâce aux axes de transports, mais aussi une ouverture à de nouveaux types de paysages urbains, de nouvelles pratiques architecturales, bref de nouveaux rapports aux cadres de la vie urbaine.

L'idée est d'inciter les collectivités :

- **Mener une réflexion d'ensemble en amont,**
- Incrire les **grandes lignes d'une structuration de ces espaces dans leur document d'urbanisme, Une meilleure prise en compte de l'aspect qualitatif** : architecture, paysage et cadre de vie, accessibilité. L'enjeu est d'éviter les opérations au coup par coup qui se traduisent par une juxtaposition de bâtiments hétéroclites, peu qualitatif et un espace peu structuré assorti d'aménagements extérieurs minimum, dans le meilleur des cas.



# 0 **C**HAPITRE 3

## **A**NALYSE DES EXEMPLES

## Introduction

Dans ce chapitre, nous allons aborder l'analyse des cas d'exemples, à travers des situations et approches différentes, transposées les différentes réflexions, recherches et applications dans le cadre réel. Aborder les exemples, permet d'actualiser les notions des entrées de villes, et voir comment les intervenants appliquent les différentes solutions, pratiques qui concernent les interventions urbaines sous différents aspects de requalification, réaménagement, afin d'équilibrer le centre de la ville, avec sa périphérie et tirer les concepts d'aménagements.

Les opérations de requalifications des entrées de villes et les portes urbaines, sont toujours associées aux soucis relationnelles d'ordre historique, fonctionnel, dimensionnel et temporel.

De ce fait, les échelles séquentielles hétérogènes présentent souvent une utilisation anarchique de la voie et une situation conflictuelle : conflit entre usages du sol souvent imbriqués (stations-service, activités diverses souvent dévalorisantes telles que casses-autos, commerces souffrant d'une mauvaise desserte et souvent d'une mauvaise image, habitations souffrant des nuisances) ; conflit entre le transit et la desserte (fréquents accès et stationnement directs sur la voie). Le comportement des usagers et des riverains découle de cette hétérogénéité : les premiers roulent vite, les seconds traversent ; la sécurité n'est pas assurée.

En Amérique du Nord, la problématique liée aux entrées de ville est encore peu étudiée. Le concept comme l'entend la littérature française n'existe pas. « Sans doute que les entrées des villes américaines ne sont pas tellement différentes de celles que l'on trouve en France, mais la question n'est tout simplement pas abordée, du moins pas sous le même angle. »<sup>55</sup> A travers ce chapitre, le choix des exemples, est porté sur des expériences similaires au cas d'études, la question de la qualité paysagère perçue et la question identitaire. Les actions à entreprendre, les objectifs à atteindre, de définir les concepts et les recommandations, afin de formuler une grille de lecture comme matrice stratégique à entreprendre dans les différents instruments de composition urbaine PDAU, POS, d'une part, l'enseignement dans le cadre de la recherche d'une autre part. ainsi que le rapprochement chronologique des opérations (requalifications, réaménagement).

---

<sup>55</sup> Gariépy et coll., 2006 : p 18.

## 1 EXEMPLE 1 :

### L'entrée du centre-ville de Québec : l'avenue honore-mercier. L'expérience du piéton.

L'avenue Honoré-Mercier est l'artère centrale du Vieux-Québec–Cap-Blanc–colline Parlementaire. Il s'agit techniquement d'un court segment de la route 175. Caractérisée par une pente raide, elle parcourt sur 700 mètres un secteur fortement densifié de la ville. Elle donne accès autant aux différentes institutions de la colline parlementaire qu'au secteur touristique du Vieux-Québec. L'hôtel du Parlement du Québec est située sur cette avenue.

Au nord, elle est le prolongement de l'autoroute Duff Erin-Montmorency, qui, à son entrée dans le centre-ville, devient boulevard urbain. Elle canalise également à cette extrémité la côte d'Abraham. Au sud, elle se termine à la jonction avec

la Grande Allée.

Elle rencontre entre autres

perpendiculairement au passage la rue Saint-Jean et le boulevard René-Lévesque.

Le réaménagement de cette entrée, Était anciennement partie

prenante d'un espace désordonné



Figure 42: Quartiers de la ville de Québec  
Source : L'expérience du piéton en entrée de ville : Le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec, Stéphanie Rocher, Janvier 2013.

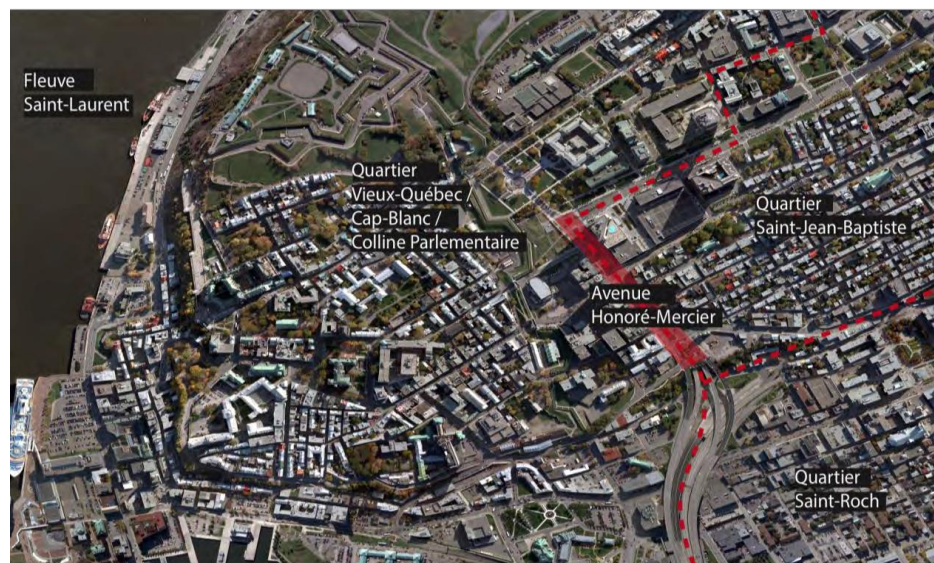


Figure 43: Quartiers de la ville de Québec.  
Source : L'expérience du piéton en entrée de ville : Le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec, Stéphanie Rocher, Janvier 2013

et banalisé, où la voie d'accès à la ville formait une réelle barrière aux déplacements piétons. C'est donc en réalisant le potentiel et l'importance d'une entrée de ville que la Commission de la Capitale nationale du Québec (CCNQ) a tenté de revitaliser le secteur, au début de l'an 2000. 35 quartiers de la ville de Québec, Nous nous intéresserons également aux conditions actuelles du territoire, en décrivant les caractéristiques de la nouvelle entrée et en dressant un portrait global de la situation qui la caractérise.

### 1.1 Prestation de L'opération :

- Prix IDM : catégorie architecture de paysage (2007) Honneur national.
- Prix d'excellence de l'Association des architectes paysagistes du Canada (2005).
- Prix d'aménagement 2004 : de Télé-Québec et Les Arts et la Ville pour la création d'une place publique agréable pour les piétons.
- Client : Ville de Québec, Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ), Ministère des Transports du Québec (MTQ).
- Année de réalisation : 2002-2003.

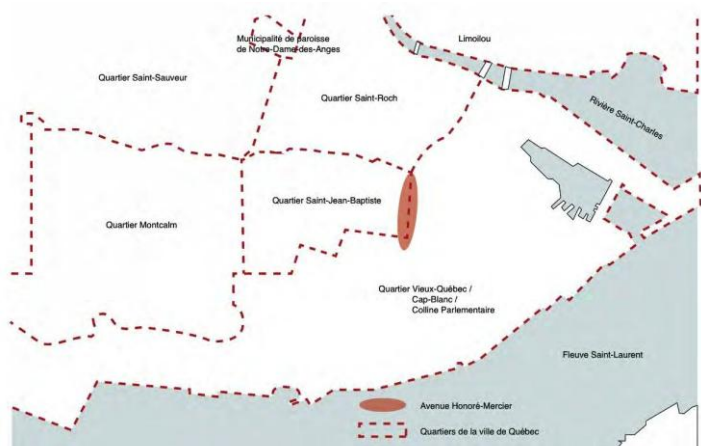
### 1.2 Problématique :

Ce projet était de transformer une section de l'autoroute Duff Erin-Mont-Morency à l'entrée de la ville de Québec en un boulevard, qui serait à la fois convivial pour les visiteurs et digne d'une ville désignée "quartier historique" par le Centre du patrimoine mondial de UNESCO.

Le réseau routier prend ainsi une dimension considérable, l'achalandage automobile y étant important. Toutefois, l'attrait du

secteur est largement affaibli par la présence importante de circulation motorisée. Un effet de coupure entre les quartiers. Cette circulation routière provoque également une mauvaise cohabitation entre automobilistes et piétons. L'ancienne entrée de ville de Québec

était perçue comme une extension de l'autoroute pénétrant le centre-ville. Composée de huit voies de large et sans traverses piétonnes.



**Carte 1: Carte des Quartiers de la ville de Québec**  
**Source : L'expérience du piéton en entrée de ville : Le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec, Stéphanie Rocher, Janvier 2013,p :32**

### 1.3 Les objectifs de conception :

Les objectifs de requalification de l'avenue Honoré-Mercier avaient clairement été définis par la Ville de Québec au début du projet, soit :

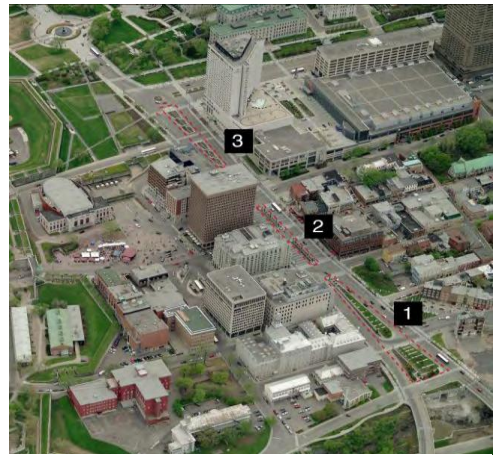
- Créer un boulevard urbain convivial, actif, attrayant, agréable et stimulant, pour tous les utilisateurs et les visiteurs.
- Tisser les secteurs urbains adjacents.
- Faire ralentir les véhicules entrant et sortant du centre-ville, et assurer la sécurité des usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, etc.).
- Faire ressentir à l'automobiliste qu'il pénètre dans un nouveau milieu.
- Refléter les traditions historiques de la ville de Québec et créer un environnement digne des édifices parlementaires.
- Établir une certaine continuité avec les projets environnants.
- La sécurité des piétons qui traversent l'avenue. Les méthodes de ralentissement de la circulation, fruits de recherches entreprises à l'Université de Montréal avec l'appui du MTQ, ont été appliquées. Ces interventions visent à changer l'expérience visuelle des conducteurs assez pour qu'ils ralentissent, mais pas au point de causer des accidents. Elles apportent souvent un enrichissement des événements dans le champ visuel des conducteurs de véhicules, ce qui a tendance à ralentir la circulation.

**Figure 46:Texture au sol.**

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

### 1.4 Actions :

Terre-plein Central : se situe au centre du boulevard et se divise en trois segments, aménagés de façon distincte.



**Figure 44:Le terre-plein central .**

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



**Figure 45: vue sur l'avenue Honoré-Mercier à Québec.**

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



- Une abondance de végétaux, favorisant la traverse des piétons.
- Les installations disposées sur cette partie sont plus rythmées et minéralisées, révélant l'arrivée au centre-ville.
- Cinq bornes, en granit noir et s'illuminant le soir venu, constituent le refuge pour piétons.
- Afin d'intégrer adéquatement les traverses piétonnes aux refuges, une légère pente permet aux poussettes et aux fauteuils roulants de s'élever, et de pouvoir ainsi être à l'abri des automobilistes.

### 1.5 Les trottoirs et la rue :

Afin d'intégrer ce terre-plein central à la rue :

- Le nombre de voies a été réduit, passant de huit voies à six.
- L'élargissement des trottoirs de chaque côté de la rue.
- Une des voies de chaque côté de la rue est réservée aux autobus et aux taxis,

### 1.6 La place publique :

Afin de faire de l'avenue Honoré-Mercier un véritable boulevard urbain :

- Une Place publique a été aménagée au bas de la pente, coupée de la circulation automobile par une inclinaison et une végétation abondante.

La végétation prend une grande place sur l'avenue Honoré-Mercier. Deux sortes de plantations ont été introduites :

### 1.7 Le mobilier urbain et l'art public :

Les installations d'arts publics, les feux de circulation, les bornes lumineuses et les abris d'autobus ont tous été confectionnés selon le même langage, créant une homogénéité du mobilier urbain qui se reflète sur la rue..<sup>56</sup>

## 2 EXEMPLE 2 :

### Requalification des boulevards w. Churchill et de Leningrad - rd6015- entrée de ville du havre<sup>57</sup>



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

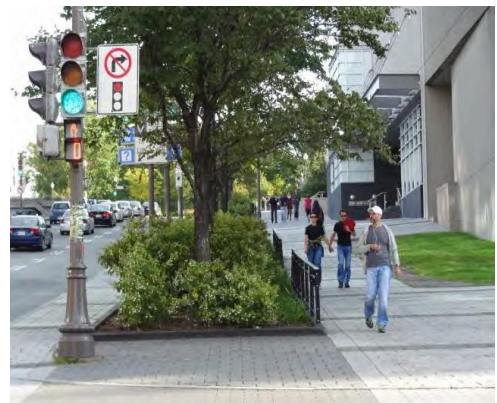


Figure 48: Une barrière végétale.  
Source : L'expérience du piéton en entrée de ville : Le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec, Stéphanie Rocher, Janvier 2013

<sup>56</sup> L'expérience du piéton en entrée de ville : Le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec, Stéphanie Rocher, Janvier 2013

Le Havre est une commune française, située au nord-ouest du pays, elle est dotée d'une ville maritime et fluviale. Elle s'inscrit aujourd'hui dans le projet du grand Paris, et elle constitue l'atout majeur du Seine Gateway®. Durant l'époque moderne elle semblait être privée de toute gloire et réussite à cause des guerres de religion, des conflits avec les Anglais et des épidémies et des tempêtes, cette situation impacte la ville, son port et son développement économique. C'est à partir de la fin du XVIIIe siècle que le



Figure 50: boulevards w. Churchill et de leningrad .  
Source : La requalification des boulevards w. Churchill et de leningrad - Rd6015- entree de ville du havre



Figure 49: Situation géographique des grands projets du Havre.

Source ; Le Havre newsurbaines.forumactif.com

Havre s'agrandit et que son port prend part en grand partie à son dynamisme, mais cette situation idéale se transforme en crise économique durant les années 1970, 20ans après la ville s'engage dans une action de reconversion en essayant de développer le secteur tertiaire et de nouvelles industries, En 2005 l'Unesco inscrit le centre du Havre au patrimoine mondial de l'humanité.

Aujourd'hui, la ville et son port se transforment grâce à de grands projets urbains et portuaires gérés par l'État, pour faire face aux défis économiques, sociaux et environnementaux du XXI

<sup>57</sup> La requalification des boulevards w. Churchill et de Leningrad - Rd6015- entrée de ville du havre,) 11 ème Concours National Des Entrées De Ville / Dossier Entrée De Ville Du Havre

siècle. Parmi ses projets ambitieux on trouve le projet de requalification de l'entrée de ville du Havre.

## **2.1 Problématique :**

Le Havre assiste à la transformation de son entrée en boulevard urbain paysager, il s'agit d'un projet de :

- Requalification des boulevards Churchill et de Leningrad. D'une superficie de (2,5km x40m) cette voie (ancienne RN15) distribue toute la ville : le port, les quartiers Sud et le centre – ville.
- Le boulevard renvoie actuellement à une image très routière (des carrefours, des échangeurs urbains et des autoponts). En 2005 l'Etat a lancé trois marchés d'études de définition simultanés afin de définir un projet de réaménagement de la voie, qui sera requalifiée après pour répondre aux besoins de la ville.

## **2.2 Les objectifs du projet :**

- Réaménager les boulevard Churchill et de Leningrad non seulement pour l'aspect circulatoire mais également sécuritaire pour répondre aux besoins d'accessibilité routière est-ouest aux heures de points et aux heures creuses.
- Donner une nouvelle image pour la ville du Havre, qui servira autant la revalorisation des rives urbaines qu'à la pacification des comportements des usagers (automobilistes en particulier).
- Rendre la ville durable, par le réemploi optimum de l'existant, la réutilisation maximale des voiries existantes.
- Réaménager la voie en réemployant au maximum l'existant. Au Nord, les contre-allées sont Requalifiées et replantées d'alignements. La plateforme de chaussée est ramenée à 2x2 voies en section courante. Une promenade piétonne et cycle est créée au Sud sur les emprises de chaussées récupérées. Les carrefours sont rétablis à niveau.
- Créer un parc est créé entre la promenade Sud des boulevards et la contre-voie sur une



Largeur de 30 à 50 m. Ce parc a trois fonctions essentielles : mettre en valeur les projets urbains en cours et l'accès au centre-ville, offrir plus de 2 ha d'espaces verts nouveaux pour



Figure 51: Les phases de la Requalification de l'entrée du Havre.

Source : La requalification des boulevards w. Churchill et de Leningrad - Rd6015- entrée de ville du havre

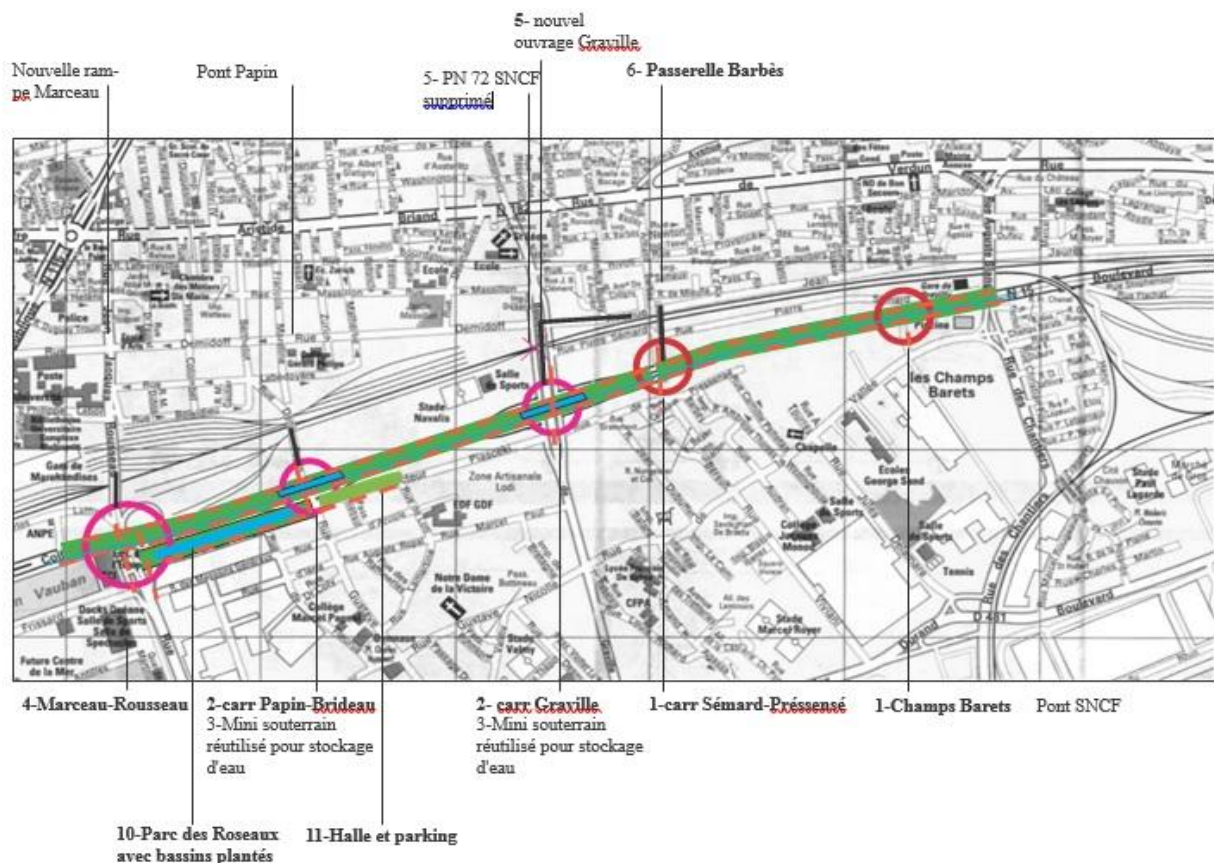
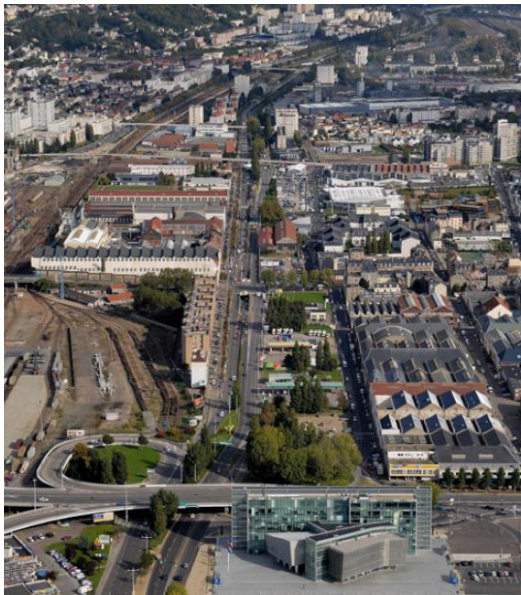


Figure 52: Le Séquençage.

Source : La requalification des boulevards w. Churchill et de Leningrad - Rd6015- entrée de ville du havre.p37

Les quartiers Sud du Havre (particulièrement défavorisés de ce point de vue) et mettre en œuvre un système de stockage des eaux de pluie et de dépollution douce de la nappe phréatique « urbaine » affleurant.



**Figure 54:**L'entrée de ville du Havre avant.  
Source : La requalification des boulevards w. Churchill et de Leningrad - Rd6015- entrée de ville du havre. p37



**Figure 53:**L'entrée de ville du Havre avant.  
Source : La requalification des boulevards w. Churchill et de Leningrad - Rd6015- entrée de ville du havre. p37

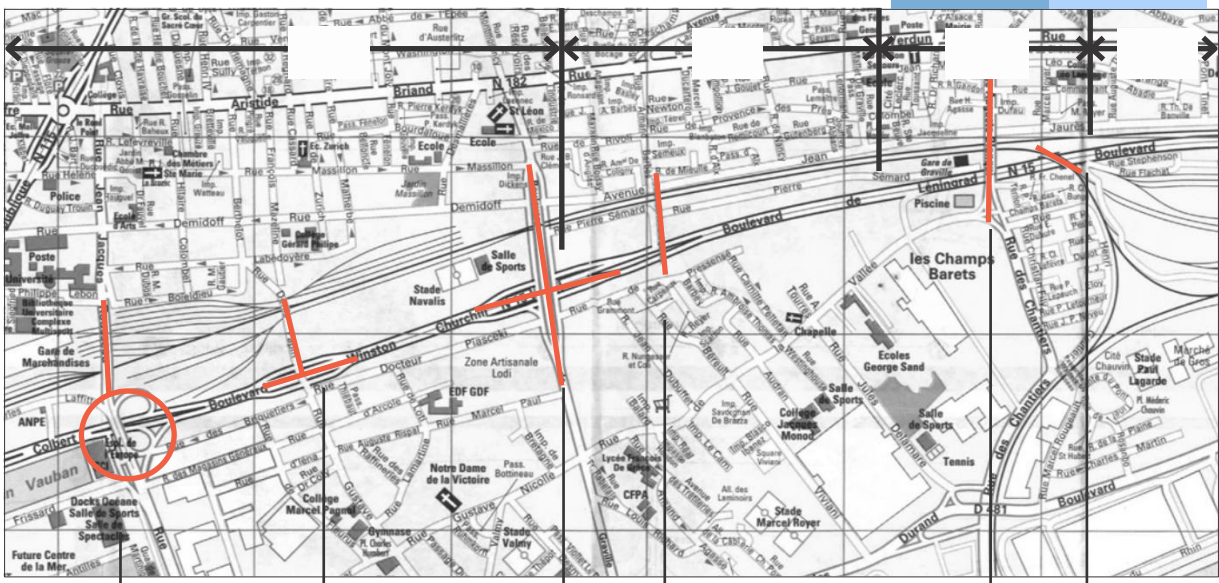
Simplifier le fonctionnement de la voie tout en tirant partie de ses caractéristiques principales. Création de promenades, d'un parc linéaire composé de petits squares à thème, d'un belvédère et d'un vaste Parc des Roseaux, véritable système de dépollution douce des eaux de la nappe urbaine.

Le projet vise à redonner en entrée de ville cette ambiance d'estuaire, espace de rencontre entre le fleuve, ses roseaux et l'espace urbain.

### **2.3 La stratégie suivis :**

Ce projet s'inscrit sur trois échelles différentes :

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



**Carte 2: Repérage des contre-allées et contre-voies .**

Source : La requalification des boulevards w. Churchill et de Leningrad - Rd6015- entrée de ville du havre. P29

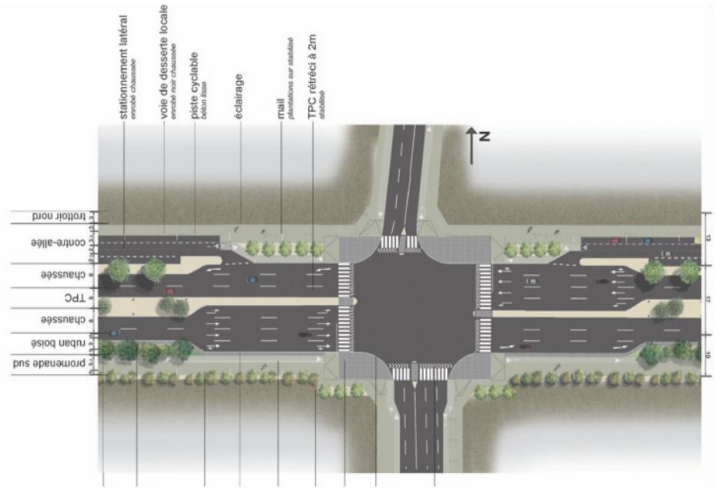
## 2.4 Actions :

### 2.4.1 Les aménagements prévus sont les suivants :( Le phasage séquentiel).

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



**Figure 55: Promenade à l'Est du nouveau carrefour Barbés , piste cyclable.**  
**Source : La requalification des boulevards w. Churchill et de Leningrad - Rd6015- entrée de ville du havre. P45**



**Figure 56: Carrefour type avec ses composants.**  
**Source : La requalification des boulevards w. Churchill et de Leningrad - Rd6015- entrée de ville du havre. P41**

### es carrefours :

L'aménagement des carrefours est nécessairement différent de celui de la section courante. En effet, si la circulation n'était pas interrompue par des feux, la circulation pourrait s'écouler sur deux voies par sens de circulation dans chaque sens.

### 2.4.3 Les circulations cyclables :

Dans le sens ouest/est, la circulation cyclable est aménagée sur un espace réservé de la promenade. A l'approche des carrefours, le même profil est conservé avec 1,5m de circulation cyclable aménagée sur trottoir le long des voies automobiles, longeant une promenade de 3,5m réservée aux piétons.

### 2.4.4 La circulation des personnes à mobilité réduite :

Pour les PMR, sur tout l'axe, et en particulier au niveau des carrefours, les normes d'accessibilité sont respectées avec des aménagements de bordures surbaissées en traversées de carrefours.



**Figure 57: Promenade à l'Est du nouveau carrefour Barbés , trottoir urbain.**  
**Source : La requalification des boulevards w. Churchill et de Leningrad - Rd6015- entrée de ville du havre. P45**

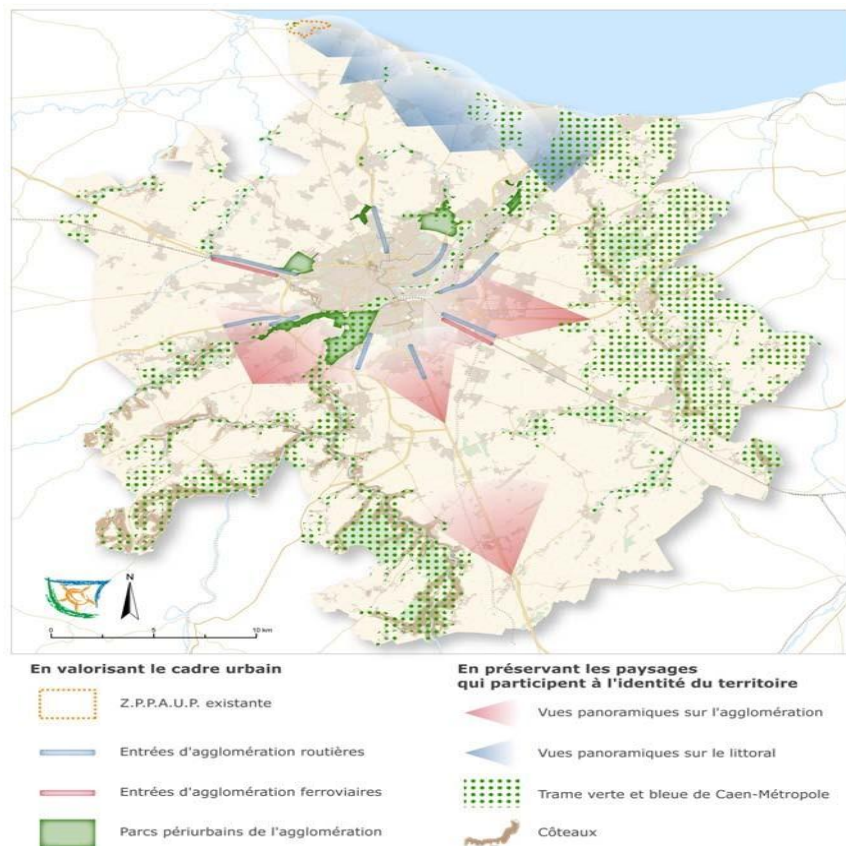
### 2.4.5 Les transports exceptionnels :

L'accès en transports exceptionnels à l'entreprise Dresser est maintenu à son emplacement actuel (interruption de terre-plein central et du terre-plein de la contre-allée nord).

### 3 EXEMPLE 3 :

#### Requalification Des Entrées De Ville du PDU 2013-2018 De L'agglomération Caennaise.<sup>58</sup>

Caen est une commune française du Nord-Ouest de la France en Normandie. Préfecture du département du Calvados, elle était jusqu'au 31 décembre 2015 le chef-lieu de l'ancienne région Basse-Normandie. Depuis 2016, elle est le siège du conseil régional de Normandie et donc la capitale politique de la région tandis que Rouen avec le siège de la préfecture (chef-lieu) est la capitale administrative.



Carte 3: Le SCoT de Caen-Métropole .

Source : Les carnets de l'aucame, entrée de ville, Oct. 2013, p :09

Le Scot Caen-Métropole, approuvé le 20 décembre 2011, prévoit qu'un certain nombre des axes pénétrants de l'agglomération fassent l'objet d'études. Le diagnostic du Scot déplore en effet le manque d'image, la banalisation commerciale et la difficulté d'accès aux modes doux des entrées de ville. Schéma de cohérence territoriale Carte du cadre urbain de Caen.

#### 3.1 Problématique :

Le PDU de l'agglomération caennaise, arrêté le 07/12/2012, fait du concept de restructuration des entrées de villes un des grands principes de l'organisation des déplacements de l'agglomération.

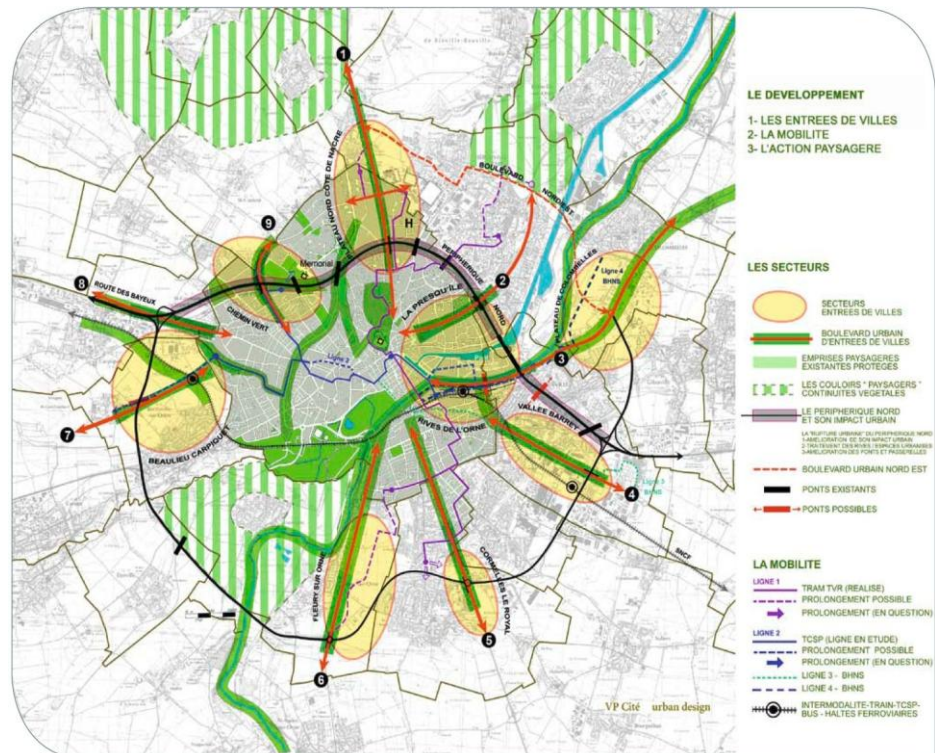
<sup>58</sup> Les carnets de l'aucame, entrée de ville, Oct. 2013, p :09

### 3.2 Objectifs de l'opération :

- Redonner de l'espace aux modes actifs (piétons et vélos) et sécuriser l'espace public,
- Rééquilibrer la voirie pour donner une priorité aux transports collectifs et les insérer de manière optimale,
- Améliorer l'espace public par des actions paysagères,
- Contrôler les actions architecturales qui accompagnent l'espace public recomposé,

Irriguer ces nouveaux quartiers par les transports en commun (tram, bus...) à Haute fréquence.

L'action 5.1 du Plan de Déplacements urbains décrit de manière plus opérationnelle les mesures envisagées pour la restructuration des



Carte 4:La requalification des entrées de ville.

Source : Les carnets de l'aucame, entrée de ville, Oct. 2013, p :11, Ech :graphique horizon 2018 pour quatre d'entre-elles ou à plus long terme pour les autres.

- D'identifier les caractères fondamentaux des entrées d'agglomération en termes de paysage, de déplacements, de formes urbaines et d'architecture,
- De mettre en évidence les éléments constitutifs de ce territoire,
- De montrer les évolutions de ces territoires
- De mettre en évidence les points forts à valoriser et les problèmes à corriger,
- De définir les enjeux et les préconisations d'un éventuel projet urbain.

### 3.3 Actions :

Ces mesures concernent :

- l'aménagement d'entrées de ville supportant des lignes de bus à haute Fréquence et express pour favoriser leur vitesse commerciale et leur régularité.
- La continuité des traversées et des Cheminements pour les modes actifs,
- La mise en œuvre d'une régulation des flux automobiles, au service de la Priorisation des transports collectifs et de l'urbanité.
- Recréer un paysage et une unité urbaine autour des entrées de ville :
- Préserver au maximum les alignements d'arbres sur voirie.
- Marquer symboliquement ou non par des bâtiments une tour par exemple afin d'éviter sa dilatation et sa dilution.
- Maitriser l'affichage publicitaire et les espaces traversés et leur intensité urbaine.

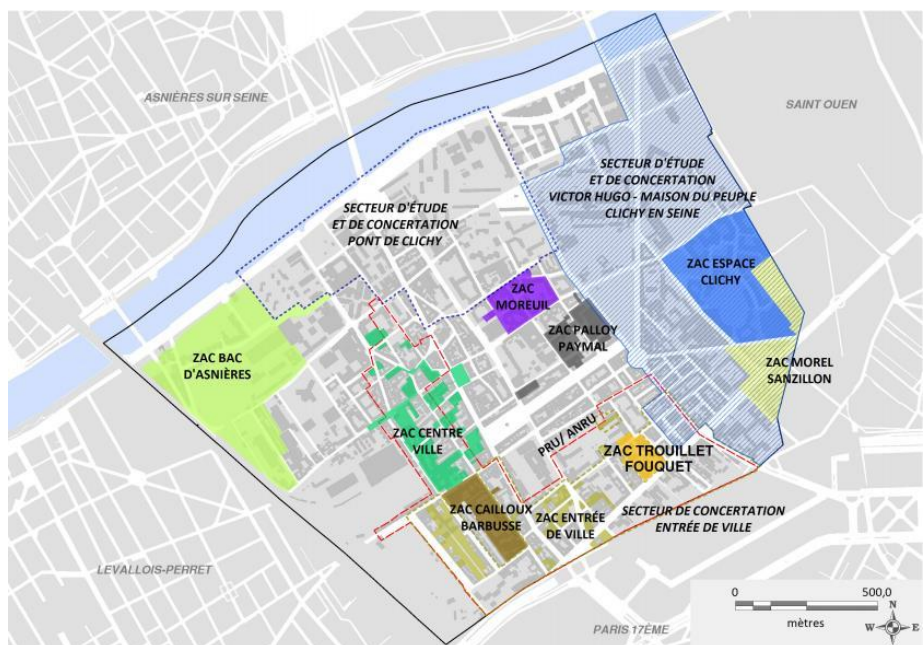
## 4 EXEMPLE 4 :

### Les entrées de ville de Clichy :

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

#### 4.1 Présentation du projet :

La ZAC entrée de ville de Clichy s'inscrit dans le réaménagement du secteur des Batignolles à Paris (17<sup>e</sup>arrondissement).



Carte 5: Situation Géographique des ZAC de Clichy.

Source : ville-clichy.fr. Ech : Graphique

L'entrée de ville

dans ce cas se présente sous forme d'un quartier

annonçant l'accès à la ville Clichy. Le projet constitue une priorité de la ville en matière

d'aménagement et d'urbanisme durable. Les orientations de l'urbanisme durable ont permis de



**Figure 58: Situation Géographique des ZAC de Clichy.**  
 Source : ville-clichy.fr. Ech : Graphique

Définir les stratégies nécessaires pour construire une entrée de ville d'aujourd'hui et préparer celle de demain. Ce secteur « Entrée de ville » englobe différents quartiers qu'il est nécessaire de valoriser. Il constitue une entité urbaine à fort enjeu : en matière de tourisme, d'urbanisme, de déplacement, et de qualité du cadre de vie.

#### **4.2 Les objectifs du projet :**

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

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

#### **4.3 Actions :**

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

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



#### 4.4 Bilan du projet :

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

#### 4.5 Tableaux comparatifs :

##### Exemple 01

#### L'ENTREE DU CENTRE-VILLE DE QUEBEC : L'AVENUE HONORE-MERCIER. L'EXPERIENCE DU PIETON EN ENTREE DE VILLE.

- Terre-plein Central : se situe au centre du boulevard et se divise en trois segments, aménagés de façon distincte.
- une abondance de végétaux, favorisant la traverse des piétons.
- les installations disposées sur cette partie sont plus rythmées et minéralisées, révélant l'arrivée au centre-ville.
- Cinq bornes, en granit noir et s'illuminant le soir venu, constituent le refuge pour piétons.
- Afin d'intégrer adéquatement les traverses piétonnes aux refuges, une légère pente permet aux poussettes et aux fauteuils roulants de s'élever, et de pouvoir ainsi être à l'abri des automobilistes.

#### **-Les trottoirs et la rue :**

Afin d'intégrer ce terre-plein central à la rue :

- le nombre de voies a été réduit, passant de huit voies à six.
- l'élargissement des trottoirs de chaque côté de la rue.
- Une des voies de chaque côté de la rue est réservée aux autobus et aux taxis,

#### **-La place publique :**

Afin de faire de l'avenue Honoré-Mercier un véritable **boulevard urbain** :

- Une Place publique a été aménagée au bas de la pente, coupée de la circulation automobile par une inclinaison et une végétation abondante.
- La végétation prend une grande place sur l'avenue Honoré-Mercier. Deux sortes de plantations ont été introduites.

-Une rangée d'arbres et arbustes en bordure de trottoir et de la végétation sur le terre-plein central.

**-Le mobilier urbain et l'art public :**

Les installations d'arts publics, les feux de circulation, les bornes lumineuses et les abris d'autobus ont tous été confectionnés selon le même langage, créant une homogénéité du mobilier urbain qui se reflète sur la rue.

**Exemple 02**

**REQUALIFICATION DES BOULEVARDS W. CHURCHILL ET DE LENINGRAD  
- -ENTREE DE VILLE DU HAVRE**

**Les Actions :**

**Les aménagements prévus sont les suivants :**

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

**Les carrefours :**

L'aménagement des carrefours est nécessairement différent de celui de la section courante. En effet, si la circulation n'était pas interrompue par des feux, la circulation pourrait s'écouler sur deux voies par sens de circulation dans chaque sens.

**Les circulations cyclables :**

Dans le sens ouest/est, la circulation cyclable est aménagée sur un espace réservé de la promenade. A l'approche des carrefours, le même profil est conservé avec 1,5m de circulation cyclable aménagée sur trottoir le long des voies automobiles, longeant une promenade de 3,5m réservée aux piétons.

**La circulation des personnes à mobilité réduite :**

Pour les PMR, sur tout l'axe, et en particulier au niveau des carrefours, les normes d'accessibilité sont respectées avec des aménagements de bordures surbaissées en traversées de carrefours.

**Les transports exceptionnels :**

L'accès en transports exceptionnels à l'entreprise Dresser est maintenu à son emplacement actuel (interruption de terre-plein central et du terre-plein de la contre-allée nord).

**L'éclairage :**

Le projet de mise en lumière de l'axe constitué par les boulevards Leningrad et Churchill s'inscrit dans une volonté de proposer de nouveaux usages en terme d'éclairage urbain visant à scénographie par la lumière artificielle ces espaces publics majeurs pour la Ville du Havre et d'affirmer une identité nocturne forte et propre à la Ville du Havre.

« Boulevards de Leningrad et Winston Churchill (RD 6015) : redonner à l'Entrée de ville principale un visage urbain.

**REQUALIFICATION DES ENTREES DE VILLE DU PDU 2013-2018 DE  
L'AGGLOMERATION CAENNAISE.**

- L'aménagement d'entrées de ville supportant des lignes de bus à haute Fréquence et express pour favoriser leur vitesse commerciale et leur régularité.
- La continuité des traversées et des Cheminements pour les modes actifs,
- La mise en œuvre d'une régulation des flux automobiles, au service de la Priorisation des transports collectifs et de l'urbanité.
- Recréer un paysage et une unité urbaine autour des entrées de ville :
- Préserver au maximum les alignements d'arbres sur voirie.
- marquer symboliquement ou non par des bâtiments une tour par exemple afin d'éviter sa dilatation et sa dilution.
- Maitriser l'affichage publicitaire et les espaces traversés et leur intensité urbaine

**Tableau 1 tableaux Comparatifs des exemples 1,2,3**

**Exemple 04**

**LES ENTREES DE VILLE DE CLICHY**

**Les objectifs du projet :**

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

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

**Actions :**

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

**-Insertion de l'entrée de ville de Clichy dans un projet global d'aménagement, dirigé par**

**Des lois et des orientations des documents d'urbanisme.**

- Concertation propre au projet.

**Tableau 2 : tableau Comparatif de l'exemple 4**

## **Conclusion :**

La démarche de l'analyse des exemples, nous a permis de retracer les différents modes d'interventions, et le souci de relier le péri-urbain, au centre historique, à travers des actions, des démarches et des objectifs à atteindre. Définir les éléments de définition des entrées de villes, de la route à la rue, de la voie au boulevard, de l'échelle tertiaire à la séquence. 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 ne servent de points d'appui pour différencier les séquences traditionnellement rencontrées (Une zone rurale(zone de campagne), de transition (sub-urbanité), une entrée dans l'agglomération (péri-urbanité), une partie intermédiaire, une partie centrale (centre-ville),une sortie d'agglomération). Afin de proposer et d'explorer les mécanismes qui conduisent des éléments de solution, selon les échelles de temps, échelles d'espaces, les séquences, les nœuds et points noirs. Encore trop monofonctionnelles, les entrées de ville sont source d'étalement, et entrent En concurrence avec les cœurs de ville, confrontations souvent perdues par les centres. Et Intégrer la perspective du piéton dans ces nouvelles réflexions autour de l'aménagement des entrées de ville. Que le questionnement porte sur ce qui contribue à la qualité de l'expérience d'un individu qui fréquente un milieu qui est d'abord défini comme étant une entrée de ville, et quels sont les critères associés, qui s'inscrivent dans une perspective « personne-environnement » sous forme de grilles d'analyses, des guides d'utilisation. Le résultat est le préambule de la démarche établis pour le cas d'études.

# 0 **C**HAPITRE 4

## **C**AS D'ETUDE

## Introduction :

Dans ce chapitre, on va aborder le cas de la ville de Blida, aborder son évolution à travers les époques, définir ses limites et ses portes, les moments de leurs destructions, son évolution par translation des couronnes à travers les axes de croissances, aborder le phénomène de l'étalement, la rupture entre le centre historique et sa périphérie, la perte de la notion de porte. Appliquer la méthode des trois échelles pour requalifier le statut de la ville, à son échelle de son territoire, pour arriver à son itinéraire séquencé pour un deuxième niveau de requalification, réguler ainsi les échelles des axes et proposer une hypothèse d'intervention de requalification des entrées à la ville.



**Figure 59: Vue Aérienne de la ville de Blida 1936**  
**Source : Un village de l'Algérois. Janvier 2014**

## 1 PRESENTATION DE LA VILLE :

Blida, chef-lieu de Wilaya, est située à 50 km au Sud-Ouest d'Alger, sur la bordure Sud de la plaine de la Mitidja à 22 km de la mer. Elle est en situation de contact entre la montagne et la plaine. Le cône de déjection de l'Oued Sidi El Kébir la place à une altitude de 270 m. Le territoire de la commune s'étend sur une superficie de 7.208 ha. Le site vierge présente quatre parties distinctes : Les deux premières présentent le piémont tout entier qui est délimité du côté Sud par la montagne, du côté Ouest : l'Oued Sidi El Kébir, du côté Nord : le piémont, une troisième partie, en lui donnant une forme en éventail, elle présente un dénivelé de 3% du Sud au Nord. Cette partie est délimitée par la plaine de la Mitidja. La dernière partie est la plaine avec de grandes étendues favorables à l'agriculture. La ville a vu le passage de différentes civilisations depuis l'antiquité.

## 2 CROISSANCE DE LA VILLE A TRAVERS LES PERIODES HISTORIQUES :

### 2.1 Période antique :

D'après quelques auteurs, Blida était probablement incluse dans la zone de sécurité romaine, cette hypothèse peut être confirmée par la découverte de débris de vestiges romains au cours d'un forage d'un puits à Montpensier. Ibn Khaldoun fait mention d'une ville romaine appelée Mitidja qui aurait été ruinée par les tribus tréналиennes. Le voyageur Anglais "shaw " a prétendu que Blida avait été construite sur des ruines romaines. La position stratégique de Blida de carrefour et de relais entre l'Est et l'Ouest, entre le Sud et le Nord du pays. Blida domine la plaine de la Mitidja, en situation de contact avec 3 milieux naturels : la plaine, le piémont et la montagne.

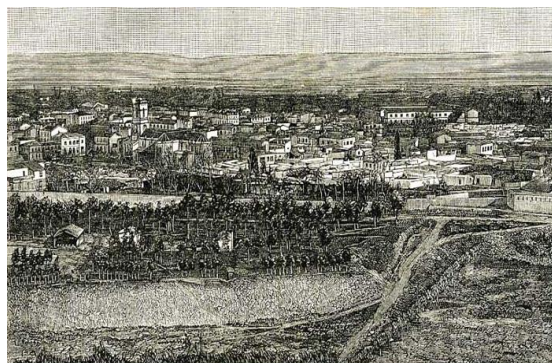


Figure 60 : à droite le coin sud-ouest des remparts avec l'avancée correspondant à la poudrière.

Source : [www.blidanostalgie.fr](http://www.blidanostalgie.fr)

### 2.2 La période Turque :

La ville de Blida est fondée au XVI<sup>e</sup> siècle, le marabout Sidi Ahmed El Kébir vint se fixer en 1519 au confluent de l'Oued portant depuis son nom. Vers 1533, il appela un groupe de maures chassées d'Espagne, et parvient à ce que les Ouled Sultane lui cèdent la partie Sud de leur village, avec une limite devenue ensuite un axe



Figure 61: la porte d'Alger avec le cimetière au premier plan.

Source : [www.blidanostalgie.fr](http://www.blidanostalgie.fr)



structurant : rue des Kouloughlis. **Ce fut la construction du rempart formé d'un mur en pisé de 3 à 4 m de hauteur et des murs aveugles des maisons construites à la périphérie.**

« Blida n'avait pas d'enceinte proprement dite ; mais on avait paré à cet inconvénient, dans un pays où le respect de la propriété est loin d'être assuré, en ouvrant, sur l'intérieur de la ville, les portes et les maisons bâties sur son périmètre. On ne pouvait donc pénétrer dans Blida que par les six portes indiquées. »<sup>59</sup> On remarquait encore, il y a quelques années, à la gauche de la porte El-Rahba, et sur la place de l'ancienne mosquée de Bab el Dzaïr, quelques portions des maisons qui composaient l'enceinte.

Le voyageur anglais Shaw, qui a visité Blida en 1729, dit que cette ville a un mille de développement (1609m), que ses murs extérieurs et ses maisons ne sont que de boue, et qu'ils sont percés en plusieurs endroits par des frelons. « On comprend, ajoute-t-il que dans ces conditions, ils ne soient pas bien forts ».

Toutes les constructions, en effet, étaient faites en thabïa<sup>60</sup>, dont les pluies avaient facilement raison. Du reste Blida a encore de nombreux échantillons de ce type de bâtisses. Avant 1830, Blida avait 6 portes qui s'ouvraient dans son enceinte en pisé.

1-Bab El Rabah au sud (porte du marché aux grains, aux huiles et aux bestiaux- litt : porte des bois. Autre traduction : porte de la crainte).

2-Bab El Kébour à l'ouest - Porte Bizot (Porte des tombeaux des sépultures ou du cimetière).

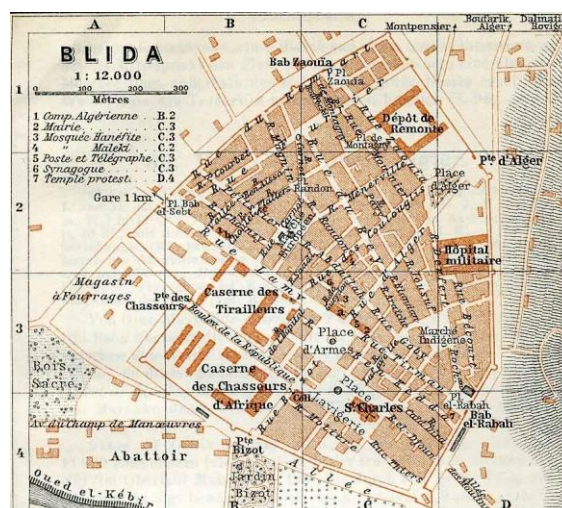
3-Bab El Sebt au nord (Porte du marché du samedi).

4-Bab El Zaouïa au nord-est (elle ouvre sur la route qui conduit à la Zaouïa de Sidi Moudjebeur).

5-Bab El Dzair à l'est ou Porte d'Alger.



**Figure 62:Blida en 1838.**  
Source : [www.blidanostalgie.fr](http://www.blidanostalgie.fr)



**Carte 6:Carte de Blida en 1838.**  
Source : [www.blidanostalgie.fr](http://www.blidanostalgie.fr)

<sup>59</sup> Le Colonel Trumelet dans son livre BLIDA Récits selon Légende, La Tradition et l'Histoire (1887).

<sup>60</sup> Une sorte de pisé de mauvaise qualité

6-Bab El Khouïkha au nord nord-ouest ou Porte des Chasseurs (porte de secours du couloir de la poterne). Le 5 mars 1825, la ville a connu un grand séisme qui détruisit une grande partie de la ville. Yahia Agha, que le Pacha d'Alger avait envoyé sur les lieux du sinistre, encouragea les rescapés à reconstruire leur ville sur un autre emplacement. Ce fut Bled El-Djedida (la nouvelle ville), située à deux kilomètres au Nord de Blida (dans la campagne blidéenne) à 1880m de l'ancienne ville.

### 2.3 Période Coloniale :

En 1838, l'édification de deux camps fortifiés : Le camp supérieur(Joinville) et le camp inférieur(Montpensier). Ces camps ont été construits sur le prolongement des parcours territoriaux.

Implantation du fort militaire sur l'ancienne citadelle. Par sa position, Blida est devenue le point de départ de tous les mouvements militaires ayant pour but des opérations dans le Sud et dans le Sud-Est de la division d'Alger. Remplacement du vieux rempart en pisé par un solide mur en pierre, largement au-delà du tracé primitif. Les espaces ainsi dégagés, pris en grande partie sur les cimetières, furent presque en totalité occupés par des installations militaires (casernes, dépôt de remonte, hôpital militaire) Entre 1865 et 1869, le maire Borely La Sapie, fit agrandir les remparts avec 6 nouvelles portes, la ville ayant pris de l'extension. Une enceinte de 4 m avait été élevée par la population et l'armée dès 1840, ainsi que la citadelle et sa poudrière. On retrouve les mêmes noms de porte, cette dernière fut ensuite reculée une ou deux fois pour englober le village de Hedjar Sidi Ali, jusqu'à avoir un développement de 1.609 mètres, les portes sont :



Figure 64: Bab Rahba.  
Source : [www.blidanostalgie.fr](http://www.blidanostalgie.fr)



Figure 65: Bâb Sept.  
Source : [www.blidanostalgie.fr](http://www.blidanostalgie.fr)



Figure 63: Bâb Dzair.  
Source : [www.blidanostalgie.fr](http://www.blidanostalgie.fr)

1-Bab el Rabah, à 30 m de l'ancienne porte, en haut de la rue Tirman, près de la poudrière : elle s'ouvrait sur l'avenue des moulins et la route de Chréa.

2-Bâb el Sebt : Beaucoup plus au nord que l'ancienne sise au niveau du marché européen.

3-Bâb el Zaouïa : 80 m plus au nord que l'ancienne sise à l'extrémité de la rue du Bey.

4-Bâb el Djezaïr : 100 m plus à l'est que l'ancienne sise au carrefour de la rue d'Alger et de la rue Denfert Rochereau.

5-Porte de la Citadelle ou Porte Bizot, à l'emplacement de Bâb el Kébour (à partir de 1867, lorsque le jardin du même nom fut créé sur les lieux d'un ancien cimetière).



Figure : La porte de Bizot  
Source : [www.blidanostalgie.fr](http://www.blidanostalgie.fr),

6-Porte des Chasseurs au NNO, à l'extrémité du quartier Salignac-Fénelon, qui permettait

au régiment du 1er Chasseur d'Afrique l'entrée directe dans ses casernements.

La croissance urbaine s'est développée suivant le tracé des anciennes *seguias*, devenues des chemins de desserte par densification. On peut suivre à Blida comme dans toute ville française moyenne, la multiplication des lotissements, le développement de l'habitat pavillonnaire. Cet habitat pavillonnaire, disposait de bonnes infrastructures et réservé quasi exclusivement aux européens. Durant la révolution Algérienne se firent sentir les plus fortes poussées d'urbanisation avec le « plan de Constantine » à la même période. Durant la période coloniale, la ville de Blida a franchi ses barrières (il n'y a plus de dedans ni de dehors). Les camps de colonisation (Joinville, Montpensier, Dalmatie) deviennent des centres satellitaires de la ville.

#### **2.4 La période Poste Indépendance jusqu'aujourd'hui :**

Après l'indépendance, trois facteurs ont contribué à la mise en place d'une nouvelle phase d'urbanisation : Le mouvement de descente montagne plaine, Le départ de la colonie étrangère a fait que la population libérée a pris d'assaut leurs habitations, L'insuffisance de structures, et l'absence des compétences susceptible de continuer la planification.

Le recensement de 1966, relève un bouleversement du processus urbain. La ville de Blida et de sa région, caractérisé par une croissance purement démographique (l'exode rural et mouvements migratoires). Mais il y a eu des changements comme l'aménagement de nouveaux lotissements entre les parcours de développement à l'échelle urbain qui mène vers Ouled Yaich, Beni Mered. ...etc. La ville de blida, subit comme toute autre ville algérienne,

L'extension des localités. Elle est d'autant plus consommatrice d'espaces qu'au lieu de progresser en tache d'huile elle s'effectue par multiplication de lotissements, de ZHUN (Zone d'habitat urbain nouvelle) en 1975 et de sites industriels ou tertiaires sans aucune continuité, laissant apparaître, dans les intervalles, des champs encore cultivés et, de plus en plus, des friches, rapidement remplacées par de nouvelles implantations. Cette évolution discontinue accentue l'allure inorganique de ces nouvelles périphéries qui s'étendent par à-coups, au gré de l'insertion, dans les limites communales, de vastes saillies déjà occupées. Le désir de « voir grand », en raison de la pression de la demande, amène les acteurs, et en premier lieu l'Etat, à occuper, en périphérie, des terrains très vastes (ZHUN, lotissements, zones d'activités et leurs réserves), entraînant, le long des axes qui desservent ces implantations, une urbanisation sauvage. Ce gâchis spatial est accentué par les normes « modernes » d'urbanisation (très forte emprise de la voirie) et par la pratique des lotissements pavillonnaires, à faibles densités (Rapport CNES). Des 1987 on note une croissance abstraite qui se distingue par sa rapidité et son ampleur ce qui a engendré l'établissement des instruments d'urbanisme et de planification (PDAU-POS- PUD-PUM-PCD.... Etc.).il faut signaler aussi l'identification des éléments générateurs tel que La géomorphologie, qui a joué un rôle formateur dans le développement de la ville, et sa croissance urbaine, et qui a dirigé son extension vers le Nord et l'Est, Les éléments régulateurs : Oued Sidi El kébir qui est un régulateur naturel, joue un rôle important dans l'extension de la ville, mais il reste toujours une barrière de croissance, Les éléments ordonnateurs : Les parcours territoriaux historiques, qui ont ordonnés la croissance en premier temps vers Koléa (Nord), et Alger (nord-est) en deuxième temps. La ligne de chemin de fer qui a joué un rôle de barrière de croissance, puis la gare qui devient un pôle de croissance, ce qui a conduit au développement du quartier de la gare, Le périmètre urbain qui s'est propagé en suivant les parcours de développement (seguias) à l'échelle de la ville, qui ont été couverts par des réseaux d'égouts (et qui sont devenues par la suite des axes de croissance) à l'échelle urbaine, Les barrières de croissances : Les zones militaires, industrielles, et agraires qui ont jouées des rôles d'obstacles de croissance (barrières artificielles et naturelles de croissance) dirigeaient l'extension de la ville vers le Nord-Est.« La période planifiée de la décennie 1970 est celle qui a vu la refonte de l'ensemble des textes réglementaires, la mise en œuvre d'instruments de maîtrise de la croissance urbaine adaptés à la conjoncture et la concrétisation d'une série d'opérations d'urbanisme opérationnel »<sup>61</sup>. Dès lors, de nouveaux modes d'urbanisation caractérisent la

---

<sup>61</sup> BENDJELID A., (1986) : planification et organisation de l'espace en Algérie. OPU, Alger, 134 p.

quasi-totalité des villes algériennes : il s'agit des programmes planifiés des ZHUN qui ont dominé les périphéries des anciens centres sans aucune intégration. Ils ont induit un tissu urbain en dislocation avec les fondements de la ville préexistant et a la perte de son caractère identitaire à savoir, la perte matérielle de ses portes urbaines encore conservé dans la mémoire collective de la ville. La politique du lotissement, menée depuis 1974, en faveur des réserves foncières communales, a également contribué à profiler le paysage urbain en produisant des extensions démesurées, de même que l'hétérogénéité typo-morphologique du tissu urbain est l'effet de la politique du logement sous ses formes diverses : social, évolutif, promotionnel... Malgré, la promulgation (1990) de nouveaux textes de loi suite à la nouvelle orientation ouverte sur le libéralisme économique, l'absence d'une vision économique, les conflits entre le centre et les municipalités élues de l'opposition (1991) et la précarité des gestionnaires communaux (1992-1997) ont eu des impacts directs sur la croissance décousue de multiples fragments habités.

## Conclusion

La situation alarmante du développement des villes algériennes est caractérisée par des incertitudes détectées en matière d'aménagement territorial (maîtrise de la croissance des villes, développement de nouvelles métropoles régionales, villes Nouvelles ...). Ainsi les villes ont perdu leurs identités en matière des entrées, d'où commence et quel est le seuil de la ville ? En absence d'encadrement des auto-constructeurs, il s'est proliféré un habitat autoproduit sur des terres agricoles. Et la rupture du tissu urbain. Cette expansion des tissus urbains est préjudiciable au bon fonctionnement des agglomérations.

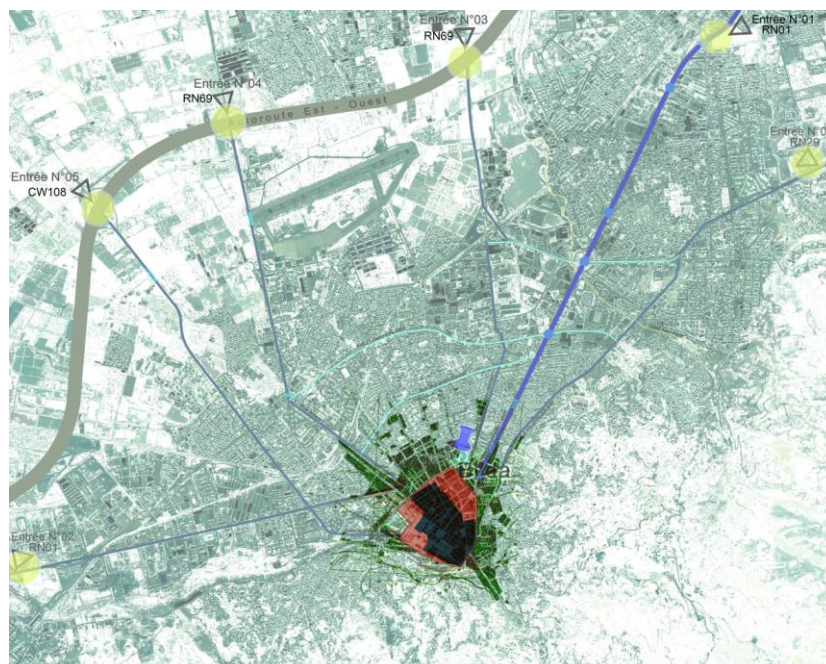


Figure 66: Croissance de la ville à travers les périodes historiques.  
Source : Auteur. Ech : Graphique

### 3 LA REQUALIFICATION DES ENTREES DE VILLE DE BLIDA

La ville de Blida jouera un rôle fondamental de ville relais à la métropole, elle accueillera une partie des fonctions administratives et certains services publics de la Capitale. Elle diffusera à son tour la croissance dans son territoire d'influence tout en produisant richesse et développement propre.

Les entrées de Blida sont des segments indispensables à la ville car ils représentent des lieux de vie et de dynamique (un drainage d'activités, mobilité, échanges commercial...etc.), et engendrent plusieurs réalités urbanistiques, socioéconomiques et paysagères. Ce qui les rend des espaces de confrontation permanente, souvent convoités de multiples acteurs et usagers.

#### 3.1 METHODOLOGIE :

Une tentative d'établissement d'une stratégie prospective prenant appui sur les différentes entrées de Blida. Elle sera développée autour de l'élaboration des différentes actions à entreprendre, dévoiler le jeu d'acteurs, par l'adoption d'une démarche de projet urbain. Le statut de la ville à étalement, à une grande ville (grand Blida) impose une élaboration d'une stratégie et une démarche qui s'inscrit dans le cadre du projet urbain.

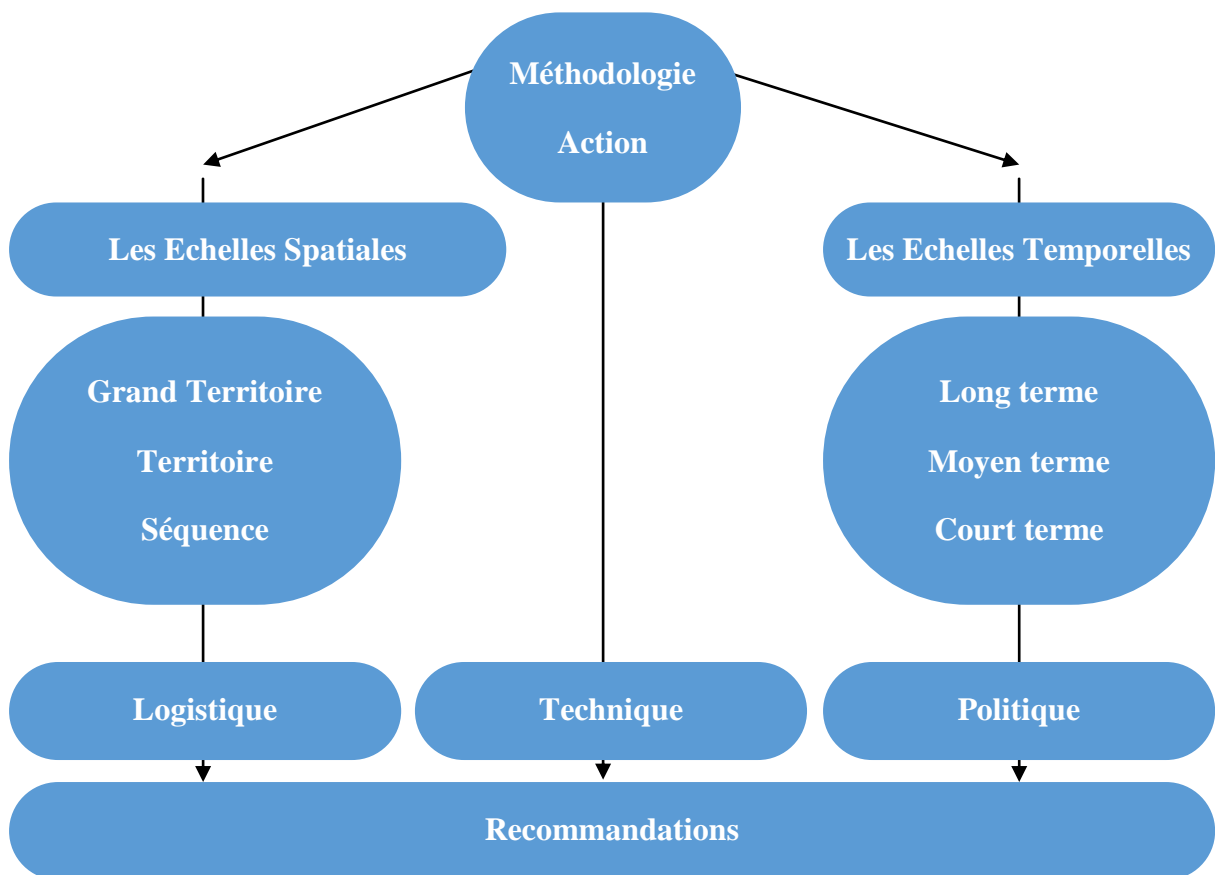


Figure 67: Organigramme Méthodologique  
Source : Auteur

### 3.2 ÉCHELLE DU GRAND TERRITOIRE : LE SNAT. (L'Aire métropolitaine).

Le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) est un acte par lequel l'Algérie affiche son projet territorial Algérie 2030. Il montre comment l'État compte assurer, dans un cadre de développement durable, l'équilibre, l'équité et l'attractivité du territoire dans toutes ses composantes y compris la défense et la sécurité nationales, telles qu'énoncées par l'article « 5 de la loi n° 01-20 du 12 décembre 2001 »<sup>62</sup> relative à l'aménagement et au développement durable du Territoire 04 Lignes directrices : durable, rééquilibrage territorial, attractivité et la compétitivité des territoires et l'équité sociale. Faire d'Alger une métropole et un portail international à travers la réalisation de quartiers d'affaires, business Center.....

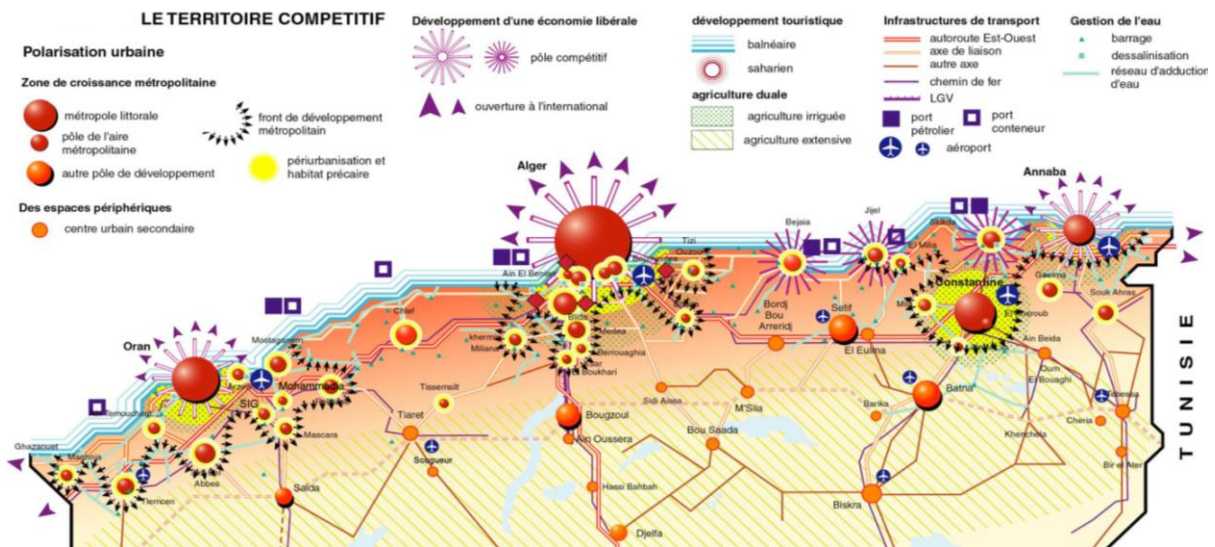


Figure 68: Scéma National d'aménagement du Territoire.  
Source : Journal Officiel N ° 61, 13 Dhou El Kaada 1431, 21 octobre 2010.p :29

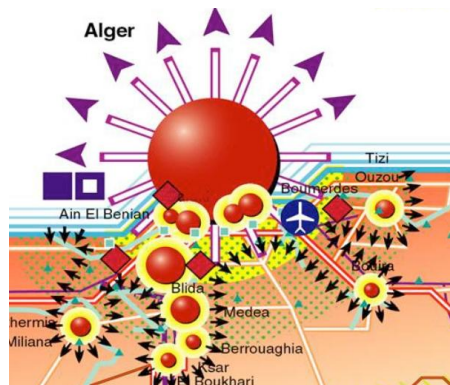


Figure 69: L'aire Métropolitaine.  
Source : Journal Officiel N ° 61, 13 Dhou El Kaada 1431, 21 octobre 2010.p :29

Dans ce contexte, Blida, deuxième grande ville de la région Nord Centre servira de centre de Report et sera concernée par le redéploiement de certaines fonctions supérieures de la capitale (Services aux entreprises, centres d'affaires, hôtellerie intermédiaire.). Un pôle de compétitivité dans la biotechnologie et dans les industries agroalimentaires en relation avec les universités de la région et la Ville Nouvelle de Bouïan.

<sup>62</sup> JOURNAL OFFICIEL N ° 61, 13 Dhou El Kaada 1431, 21 octobre 2010.

### 3.2.1 Objectifs du SNAT :

<b>Schéma National D'aménagement Du Territoire</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Le développement durable,</li><li>- Le rééquilibrage territorial,</li><li>- L'attractivité et la compétitivité des territoires,</li><li>- L'équité sociale.</li></ul> <p><b>Blida, deuxième grande ville de la région Nord Centre servira de centre de report et sera concernée par le redéploiement de certaines fonctions supérieures de la capitale (Services aux entreprises, centres d'affaires, hôtellerie intermédiaire.). Elle pourra également être un pôle de compétitivité dans la biotechnologie et dans les industries agroalimentaires en relation avec les universités de la région et la Ville Nouvelle de Bouinan.</b></p> <p><b>Dans le cadre du Schéma d'aménagement du corridor de l'autoroute Est-Ouest (districts économiques et résidentiels)</b></p>
<b>Environnement</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>-Mise en place d'une gestion intégrée de ces espaces.</li><li>-Protection des milieux naturels, forêts, montagnes, aires protégées</li><li>-Management public de l'environnement à mettre en œuvre au niveau local.</li></ul>

**Tableau 3: Orientations du SNAT.**

**Source : Journal Officiel N ° 61, 13 Dhou El Kaada 1431, 21 Octobre 2010.**

### 3.2.2 Plan D'aménagement de la Wilaya de Blida PAW :

Par rapport aux objectifs du SNAT 2030, Blida devra constituer une plateforme de services, un poumon vert et un pôle d'encadrement de l'économie agricole pour l'aire métropolitaine d'Alger. Le plan d'aménagement du territoire de la wilaya (PATW) de Blida dessine une trajectoire de développement durable qui vise :

La mise en synergie des potentialités naturelles, humaines et économiques pour l'émergence d'un système productif territorialisé et attractif.

La protection des écosystèmes et l'amélioration des conditions et du cadre de vie en milieu urbain et rural. Cet aménagement concerté et solidaire mettant en synergie les ressources des territoires est la meilleure réponse aux défis de demain. La wilaya de Blida affrontera dans les meilleures conditions la compétitivité territoriale à l'échelle régionale voire internationale.



<b>Actions Spécifiques Liées à L'environnement Urbain</b>	<p>- Un projet de l'embellissement de la ville de Blida en cours de réalisation, il porte sur l'augmentation des espaces verts, (<b>traitement des entrées de la ville et l'aménagement des espaces publics</b>).</p> <p>- Un parc citadin en cours de réalisation au niveau de la commune de Soumaa</p>
---	--

**Tableau 4: Plan d'aménagement du Territoire de la wilaya de Blida.**  
Source : PAW, Agence Nationale à l'Aménagement et à l'Attractivité des Territoires,  
Phase Iii Rapport 4. Sept 2016

Cette nouvelle stratégie d'aménagement et de développement durable, lui permettra de tirer le meilleur parti de sa situation éminemment stratégique, de la diversité de ses ressources et de ses paysages ainsi que de son histoire.

L'objectif de ce travail est de mettre à la disposition des autorités et des collectivités locales un document simplifié, facilement exploitable par les différents Acteurs de développement de la wilaya.

#### **4 ECHELLE DE LA WILAYA ET DE L'ITINERAIRE :**

##### **4.1 Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme :**

Suite à la stratégie de modernisation et métropolisation (Algérie 2030), la ville de Blida se consolide par l'intégration des communes voisinant pour constituer un statut d'une grande ville ou le Grand Blida. Elle s'applique sur le territoire des quatre communes à savoir les communes de : Blida, Ouled yaich, Bouarfa, Béni-Mered

Cette configuration s'articule par un réseau viaire qui structure la nouvelle configuration de la ville et constituât une armature au grand réseau routier territorial.

Suite à l'étalement urbain de la ville, les communes additionnées pour former le grand Blida, constituât des coupures et frontières tantôt morphologique et urbaines. la restructuration de la trame de viaire est indispensable, afin de requalifier le statut du réseau routier et déterminer le statut des nouvelles portes et leurs fusions au grand territoire. L'instrument d'aménagement est un calque du phénomène de l'étalement, un instrument d'état des lieux que le phénomène est en avance, cette situation, implique une intervention de planification urbaine et une mise a jours des réflexions et des actions radicales pour s'inscrire à la stratégie aux objectifs, non pas pour requalifier les interventions à l'échelle du grand Blida, mais dans l'aire métropolitain. Que nous allons proposer une réflexion hypothétique, pour remédier à ce désordre urbain.

Basés sur les synthèses de ce document qui sont :

**Actions**

**Urbaines**

- Révision des PDAU, à l'exception de celui du Grand Blida, de l'aire d'aménagement pour les mettre en adéquation avec les orientations du PATW.

- Amélioration du cadre de vie par des actions d'embellissement et de création d'espaces verts, de parc urbain et d'équipements dédiés à l'animation et à l'activité culturelle.

- Résorption de l'habitat et réhabilitation des secteurs urbains vétustes

- Amélioration/réalisations des infrastructures de transport (tramway pour le Grand Blida, gare routière, station urbaine, renforcement de l'entreprise de transport par bus ETUB...)

- Mise en œuvre du Schéma de circulation de la ville de Blida.

**Cadre de vie**

**Et**

**Image**

- Réalisation d'opérations de renouvellement urbain dans les centres anciens

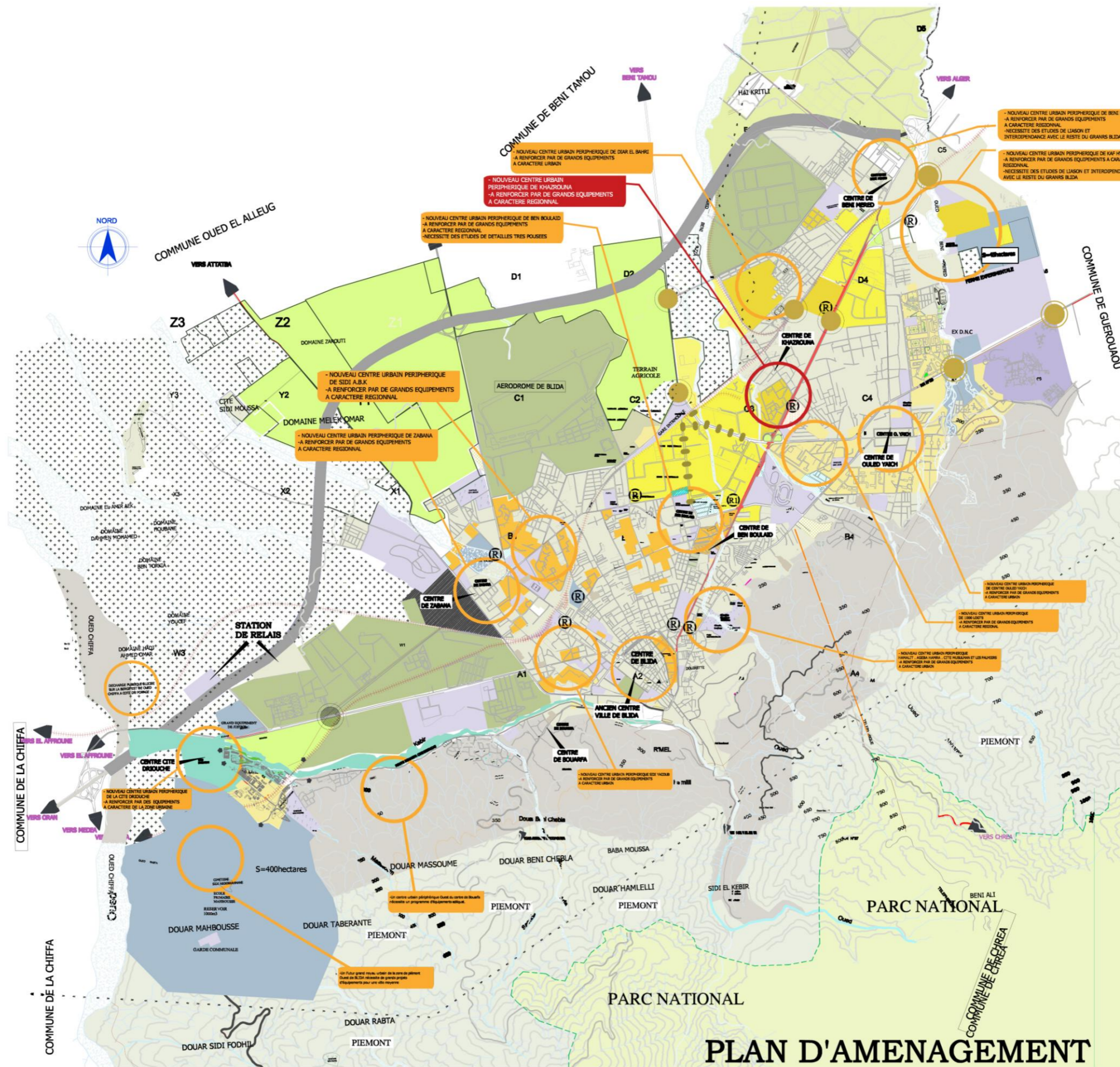
- Construction selon les normes de haute qualité environnementale

- Agendas 21 au niveau des wilayas

- La réduction du trajet domicile-emploi

**Tableau 5: Plan d'aménagement du Territoire de la wilaya de Blida.**

**Source : PAW, Agence Nationale à l'Aménagement et à l'Attractivité des Territoires, Phase Iii Rapport 4. Sept 2016**



## PDAU du Grand Blida LEGENDE

- HABITAT COLLECTIF EXISTANT
- HABITAT INDIVIDUEL (SU)
- HABITAT INDIVIDUEL A RESTRUCTURER (SU)
- HABITAT INDIVIDUEL PIEMONT (SAU)
- ZONE MIXTE AFFECTEE A COURT ET MOYEN TERME (HABITAT COLL-INDI ET EQUIPEMENTS) (SAU-SUF)  
(Cité DRIOUCHE et CAF EL HMAM)
- EQUIPEMENTS COLLECTIFS (SU)
- ZONE INDUSTRIELLE ET ACTIVITE (SU)
- AFFECTATION A LONG TERME (ZONE MIXTE) (SUF)
- ZONE MILITAIRE
- ZONE AGRICOLE A PROTÉGER (SNU)
- BOULEVARD AVENUES ET VOIES IMPORTANTES
- EQUIPEMENTS DE SERVICES
- VOIRIES DE PIEMONT
- VOIES PROJETERES
- DES NOEUDS A AMÉNAGER
- REPERE - JUSQUE A R+16 SOUS
- RESERVE DES RÈGLES DE PROSPECTS
- REPERE - JUSQUE A R+28 SOUS
- RESERVE DES RÈGLES DE PROSPECTS
- VOIE FERRE

## PLAN D'AMENAGEMENT

Carte 7: Plan D'aménagement du Grand Blida.  
Source : PDAU Du Grand Blida. Ech : Graphique.

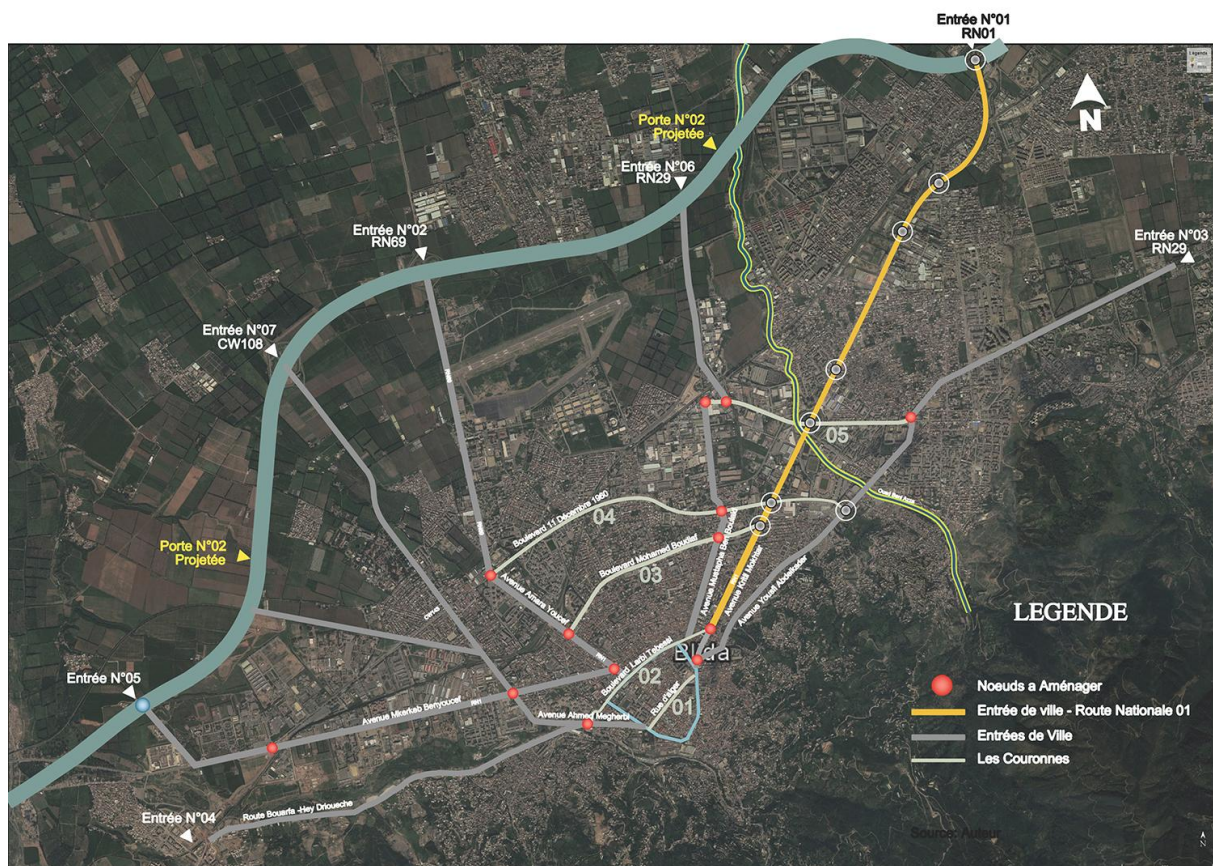
Deux enjeux se situent plus particulièrement à cette échelle :

- L'appréhension du « grand paysage », du grand site dans lequel s'inscrit l'entrée de ville ;
- Le développement de l'agglomération, en cours et tel qu'il est prévu dans les schémas directeurs. D'autres questions, notamment celles liées aux réseaux de transports, se posent aussi en partie à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, par exemple celle de savoir s'il faut réaliser une déviation ou si l'on peut reporter le trafic sur d'autres axes de l'agglomération. Cependant, le rôle actuel de la voie et l'influence d'une éventuelle déviation peuvent être étudiés à l'échelle de l'itinéraire seul, si ce dernier englobe le trajet dévié.

#### 4.2 Les actions à entreprendre :

Les entrées de Blida soulevant plusieurs paramètres structurels et fonctionnels, ceci nous impose de penser à un ensemble d'actions répondant à des logiques de projet et à des temporalités différentes. Ces actions constituent un ensemble d'opérations et de démarches à entreprendre au sein d'un contexte particulier (dans notre cas : l'entrée de ville).

Elle nécessite une plateforme spatiale dédiée à des temporalités du court, le moyen et le long



Carte 8: Plan d'état des lieux du Grand Blida.

Source : Auteur. Ech : Graphique

terme. Ainsi une mise à niveau en adéquation aux instruments stratégiques a la requalification

Du capital en une capitale a l'internationale (les leviers stratégiques SNAT, PAW, les politiques sectorielles, la gouvernance, le partenariat public privé, Logistique (soit l'ensemble d'animations, groupes de travail et travaux imputables au but bien précis) afin d'acquérir un ou plusieurs objectifs bien ciblés.

Etat des lieux à l'échelle Régionale : Model de croissance de la ville :

La lecture synchronique de l'état des lieux du territoire du grand Blida, tel que s'est défini dans les instruments d'urbanisme en vigueur, et se basant sur les critères de lecture que nous avons préétablis à l'instar de :

La morphologie des parcelles

La typologie d'implantation du bâti

Cadre bâti

Repères

Environnement

Activités

Paysage urbain

Mobilité

Nous a permis d'établir un model sous-jacent a l'étalement urbain de la ville, cependant, il s'agit d'un model non encore consolidé.

Dans le cas de Blida, il s'agit d'une croissance urbaine en forme de couronnes, structurées par des axes la reliant à son territoire extra urbain<sup>63</sup> et exprimant les différentes phases historiques que la ville a connue :

**1<sup>ère</sup> couronne** : Route d'Alger Ex rue des kouroughli, établis et consolidée sur l'emplacement de la **1<sup>ère</sup> enceinte** que la ville a connue <sup>64</sup>.se fut un parcours ponctué par des équipements publics : hammam, four et la mosquée.

**2<sup>ème</sup> couronne** : Boulevard L'arbi Tébessi.

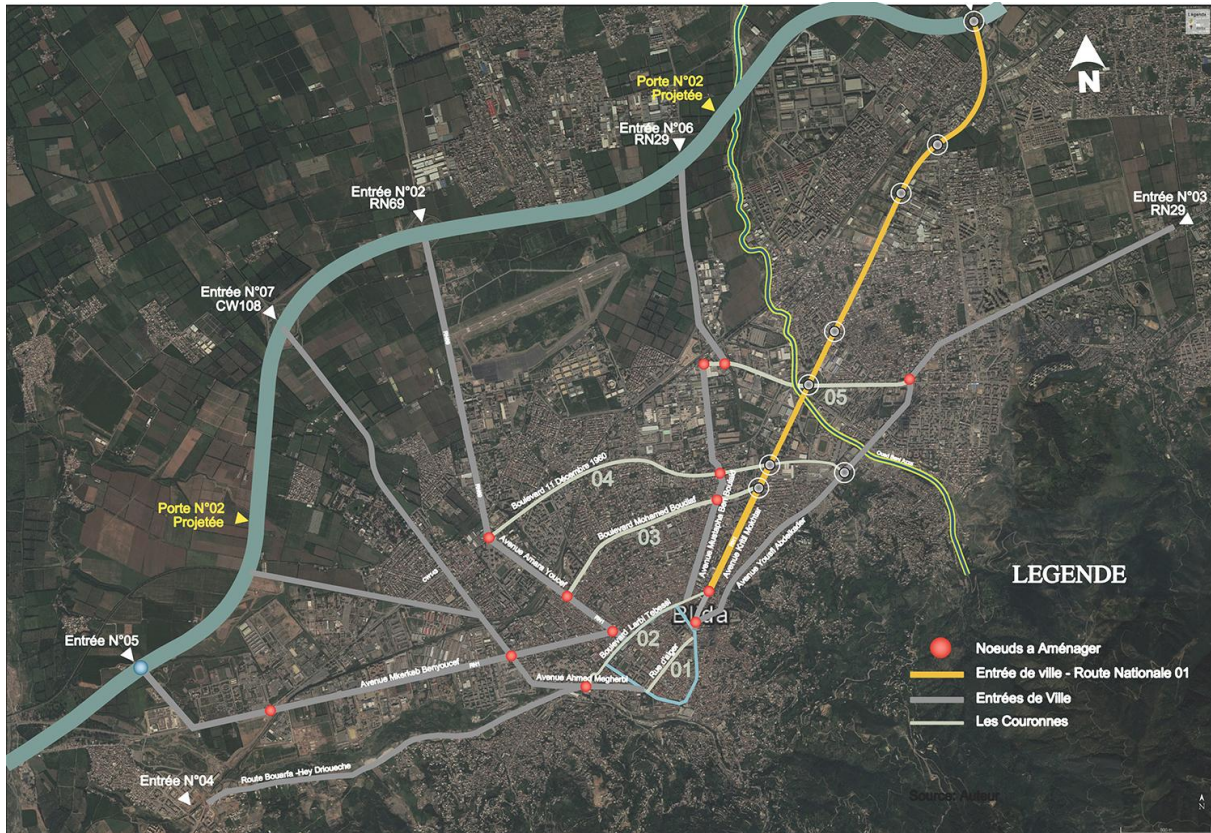
**3<sup>ème</sup> couronne** : Boulevard Mohamed Boudiaf : caractérisé par le changement de la typologie du bâti, et le passage de la petite parcelle au tant qu'éléments structurant l'ilot a la grande parcelle formant l'ilot.

**4<sup>ème</sup> couronne** : Boulevard du 11 décembre : le passage d'une structure urbaine en ilot a une structure urbaine en barre : les grands ensembles.

---

<sup>63</sup> Voir grille d'analyse dans la section suivante

**5<sup>ème</sup> couronne :** Rue 17 Septembre : la création de zones d'activités et zone industrielles, séparant la ville et ses extensions de territoire rurale et agricole.



**Figure 70: État des lieux des couronnes de la ville de Blida**  
Source : Auteur. Ech : Graphique

### 4.3 Les lignes de croissances : parcours d'implantation et de consolidation :

**4.3.1 Ligne de croissance 1 :** (Axe structurant) route d'Alger : à partir de porte Bâb Dzaïr : caractérisé d'un gabarit hétérogène, implantation du bâti varie entre respects d'alignement et recules, entendent des parois constituer de murs de façades, rangée d'arbres. D'une séquence en séquence, l'urbanité changes de statut.

**4.3.2 Ligne de croissance 2 :** vers la ville de Koléa.

**4.3.3 Ligne de croissance 3 :** vers la ville nouvelle de Bouinan.

**4.3.4 Ligne de croissance 4 :** vers le nouveau pôle d'Hey Drioueche.

### 4.4 Les parcours de consolidation :

**4.4.1 Ligne de consolidation 1 :** vers N04.

**4.4.2 Ligne de consolidation 2 :** vers N04.

**4.4.3 Couronnes d'articulation :** 1et 2.



**Carte 9: Alternative de requalification de l'étalement urbain du grand Blida.**  
**Source : Auteur. Ech : Graphique**

#### **4.5 Actions de requalification :**

**4.5.1 Action 1 :** prolongement des couronnes.

**4.5.2 Action2 :** consolidation des axes structurants

**4.5.3 Action3 :** réinterprétation des entrées de villes par l'Aménagement des nœuds (intersection des couronnes avec les axes).

L'ensemble des actions sont proposées selon les orientations des instruments d'urbanisme en vigueur suivant les différentes échelles. Parmi les recommandations les plus importantes, nous citons :

- Réalisation d'opérations de renouvellement urbain dans les centres anciens
- Construction selon les normes de haute qualité environnementale
- Agendas 21 au niveau des wilayas
- La réduction du trajet domicile-emploi
- Le branchement général aux réseaux internet et de télécommunication
- Le patrimoine culturel, historique et paysager

- Révision des PDAU, à l'exception de celui du Grand Blida, de l'aire d'aménagement pour les mettre en adéquation avec les orientations du PATW.

- Amélioration du cadre de vie par des actions d'embellissement et de création d'espaces verts, de parc urbain et d'équipements dédiés à l'animation et à l'activité culturelle.

- Résorption de l'habitat et réhabilitation des secteurs urbains vétustes

- Amélioration/réalisations des infrastructures de transport (tramway pour le Grand Blida, gare routière, station urbaine, renforcement de l'entreprise de transport par bus ETUB...)

- Mise en œuvre du Schéma de circulation de la ville de Blida.

Le présent travail, présentera l'alternative d'aménagement relative à l'axe d'implantation Bâb Dzaïr ; les autres situations d'aménagements peuvent faire l'objet d'autres études similaire a la présente.

## 5 GRILLES D'ANALYSES DES DIFFERENTES ENTREES A LA VILLE DE BLIDA.

La ville est accessible à partir de 7 entrées qui la fluidifie, singulière chacune, selon les différents **cadre bâti, repères, Environnement, Activités, Paysage urbain, mobilité..** Ses axes territoriaux composent le système viaire majeurs, tantôt des voies sur les Traces de l'ancien tracé des seguias, tantôt des voies projetées par les instruments d'urbanisme, que nous allons les énumérés explicitement. Notre intervention pas pour régler un dysfonctionnement accidentel ou épisodique, on intervient pour préserver Blida de demain.

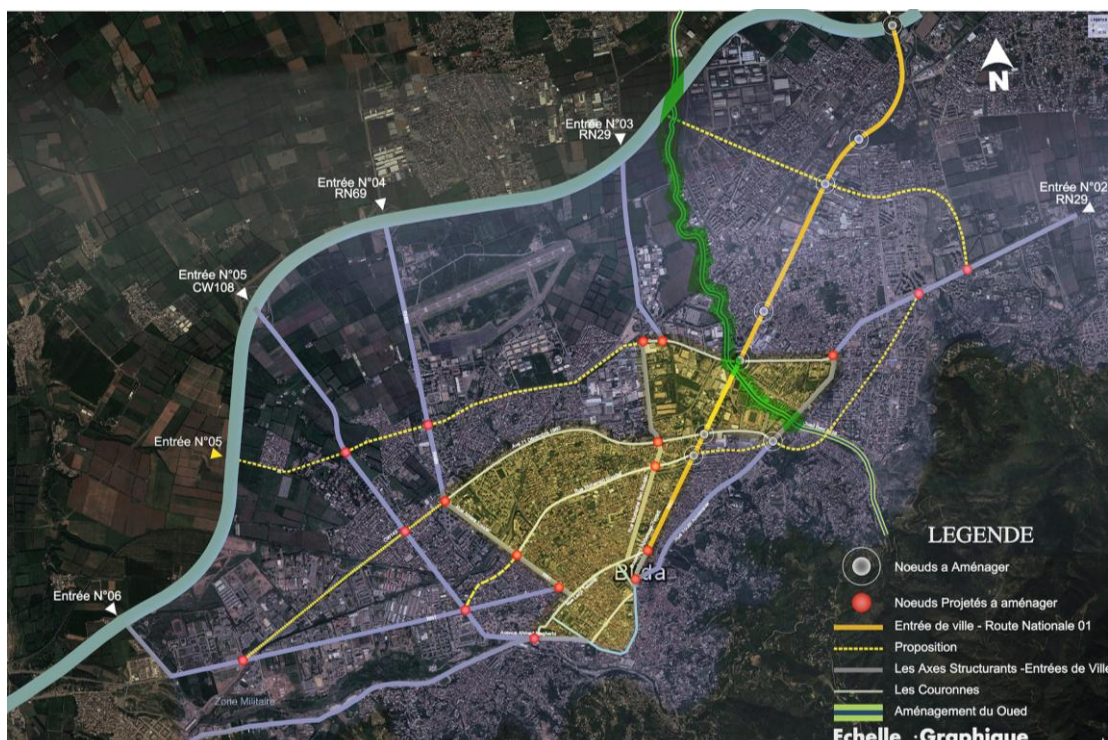


Figure 71: Les entrées de villes de Blida  
Source : Auteur. Ech : Graphique.



## 5.1 LES ENTREES A LA VILLE DE BLIDA :

à partir des axes d'implantations et de consolidations.

### 5.1.1 Entrée 01 :

La ville est accessible à partir de la route nationale N°01. C'est l'axe de croissance majeur à caractère régional, il constitue l'axe historique par excellence vers Alger,



Figure 73:Entrée de la ville de Blida. Khazrouna.RN°01  
Source : Auteu



Figure 72:Entrée de la ville de Blida. Khazrouna.RN°01.  
Source : Auteu

<b>Cadre bâti</b>	Composé d'éléments hétérogènes Par une série de boîtes à chaussures (ZI), des habitations individuelles de différents gabarits non achevés, à caractère rural et monofonctionnel, présence de grande parcelles vierge non exploitées , désordre morphologique et non contrôlé
<b>Repères</b>	Présence d'un élément de repère morphologique Isolé (hôtel) ainsi qu'une station d'essence à l'entrée de la ville
<b>Environnement</b>	Environnement naturel non traité, exploité et pas normalisé aux normes de durabilité. Pollution visuelle Manque des espaces publics et d'aménagements végétalisés, une sensations de désordre et déséquilibre
<b>Activités</b>	Activités commerciales dominantes à caractère industrielle, activités Monofonctionnels privées, friches urbaines exploitées pour matériaux de construction. Une activité sportive et une activité de consommation .
<b>Paysage urbain</b>	Problème du sky line, dû à la rupture du tissus, paysage formant un aspect lâché et non contrôlé , absence de panneaux signalétiques , absence d'éléments d'identifications de la ville.
<b>Mobilité</b>	Voie rapide à grande vitesse, (90 Km/h) , un danger pour les piétons, forme une rupture avec le les parois des 2 rives , manque de carrefour et la réservation pour la mobilité douce ,rupture de dimension avec la

Tableau 6: Grille D'analyse, RN°01

**5.1.2 Entrée 02 :** La ville est accessible à partir de la route nationale N°69. Reliant la ville de Blida à la ville de Koléa. C'est un axe de croissance à connotation durable (compagne – ville).



**Figure 74:**Entrée de la ville de Blida.  
Source : Auteur



**Figure 75:** Entrée de la ville de Blida.  
Source : Auteur

<b>Cadre bâti</b>	Absence quasi-total de bâtiments , présence de parois de protection d'une zone militaire, présence d'un champs agricole et le cimetière des martyres , quelques agrégats d'hangars et une série de logements à caractère social.
<b>Repères</b>	Présence du cimetière , un supermarché comme repère
<b>Environnement</b>	Environnement naturel non traité a caractère agricole, exploité et pas normalisé aux normes de durabilité. Manque des espaces publics.
<b>Activités</b>	Dominance d'activité militaire, une activité à caractère rurale d'agriculture Présence du commerce et activité administrative ainsi que des habitations
<b>Paysage urbain</b>	Problème du sky line dû à la rupture du tissus, paysage formant un aspect lâché et non contrôlé, absence de panneaux signalétiques, absence d'éléments d'identifications. Et présence d'une zone non aedificandi
<b>Mobilité</b>	Voie rapide à grande vitesse, (90 Km/h) dédoublé, un danger pour le piéton , manque de carrefour et la réservation pour la mobilité douce , une perméabilité limitée , avec un aménagement des abords de voies mécaniques et piétonnes en non adéquation aux normes en vigueurs

**5.1.3** Entrée 03 : La ville est accessible à partir de la route nationale N°29. Reliant la ville de Blida à la ville d'Alger en passant par la ville nouvelle de Bouinan. C'est un axe de croissance à connotation scientifique.



**Figure 76:Entrée de la ville de Blida.RN°29**  
Source : Auteur



**Figure77:Entrée de la ville de Blida.RN°29.**  
Source : Auteur

<b>Cadre bâti</b>	Composé de cités de logements et groupements d'habitations de différents programmes , aucun aspect architecturale et urbanistique , de différents gabarits , des habitations semi collectives hétérogènes , parfois non achevés , la présence de l'université, d'instituts et cités universitaires
<b>Repères</b>	Présence des tours d'habitations (AADL), l'université comme une séquence visuelle.
<b>Environnement</b>	Environnement naturel non traité, il pas normalisé aux normes de durabilité. Manque des espaces publiques. Désordre et pollution urbaine
<b>Activités</b>	Dominance d'activités d'hébergements et d'habitations, Présence du commerce et activité administrative et de services , activités scientifiques pour la recherche universitaires
<b>Paysage urbain</b>	Problème du sky line dû à la rupture du tissu, paysage formant un aspect lâché et non contrôlé, absence de panneaux signalétiques, absence d'éléments d'identifications.
<b>Mobilité</b>	Voie rapide, (70 Km/h), un danger pour le piéton, manque de carrefour et réservation pour la mobilité douce, une perméabilité limitée, avec un aménagement des abords de voies mécaniques et piétonnes en non adéquation aux normes en vigueur, présence d'une aire de stationnement pour bus non intégré au système de transport, bouchons.

**Tableau 7:Grille D'analyse, RN°29.**

**5.1.4 Entrées 04-05 :** La ville est accessible à partir de la route nationale N°01. Reliant la ville de Blida à la Rocade ouest. Cet axe sera et permuté vers le nouveau tracé de la route national proposé dans le cadre de l'aménagement urbain du grand Blida par le PDAU, il aboutira vers le nouveau pôle résidentiel de Hey Drioueche.



Figure 78:Entrée de ville de Blida,RN°01  
Source : Auteur



Figure 79 : Entrée de ville de Blida,RN°01  
Source : Auteur

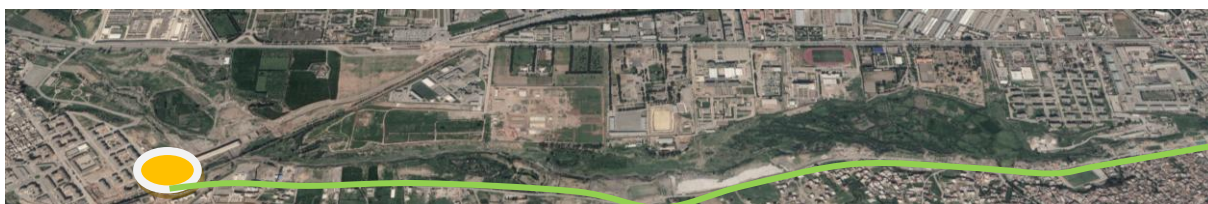


Figure 80:Nouvelle route Projetée vers Hey Drioueche. Source : Google Earth.

<b>Cadre bâti</b>	Cadre bâti essentiellement constituer en murs de protection avec des guérites , qui compose se corridor des deux rives , bâtiments fortifiée de la 1 <sup>ère</sup> région militaire
<b>Repères</b>	Des repères symbolique tel que les logos et les drapeaux.
<b>Environnement</b>	Environnement physique et naturel contrôlé, sécurisé, structuré et fermé aucune présence d'un tissu ou lotissements privé ou public a usage d'habitations ou autre équipement, un environnement clos.
<b>Activités</b>	Dominance d'activités militaire, carcérale.
<b>Paysage urbain</b>	Le corridor est caractérisé par deux murs fortifiés tout au long des 2 parois, une perspective vers le mont de Médéa.
<b>Mobilité</b>	Voie rapide, un aménagement des abords de voies mécaniques et piétonnes en non adéquation aux normes en vigueurs, la voie présente une fluidité et une vitesse plus au moins limitée (60 Km/h). manque de prise en charge des voies pour les mobilités douces .

Tableau 8:Grille D'analyse,RN°01

## 5.2 A PARTIR DES AXES (SECONDAIRES).

**5.2.1 Entrée 06 :** La ville est accessible à partir de la route RN 29, rue des frères zedri. Reliant la ville de Blida à la national 4. Du grand territoire à connotation agricole, et rurale.



**Figure 82:**Entrée de ville de Blida, Nouvelle Gare Routière.RN°29.  
Source : A Auteur



**Figure 81:**Entrée de ville de Blida, Nouvelle Gare Routière.RN°29  
Source : A Auteur

**Entrée 07 :** La ville est accessible à partir de la route chemin wilaya N°108, Reliant la ville de Blida à la national 4. A connotation sanitaire. (Hôpital Franz Fanon).



**Entrée 08 et 09 :** Proposées.

(Voir carte d'alternative d'aménagement).

**Figure 83:**Entrée a partir de l'hopital  
Source : Auteur



**Figure 84:**Entrée de ville de Blida. Cw108.  
Source : Google earth

### 5.3 Alternative d'aménagements par rapport au critère de la mobilité :

Le principe d'aménagement par rapport au critère de la mobilité, se base sur l'introduction du tramway comme solution, Prolonger jusqu'à Béni Merced pour articuler la périphérie. Et permettre la fluidité de la circulation et du transport dans le grand Blida.

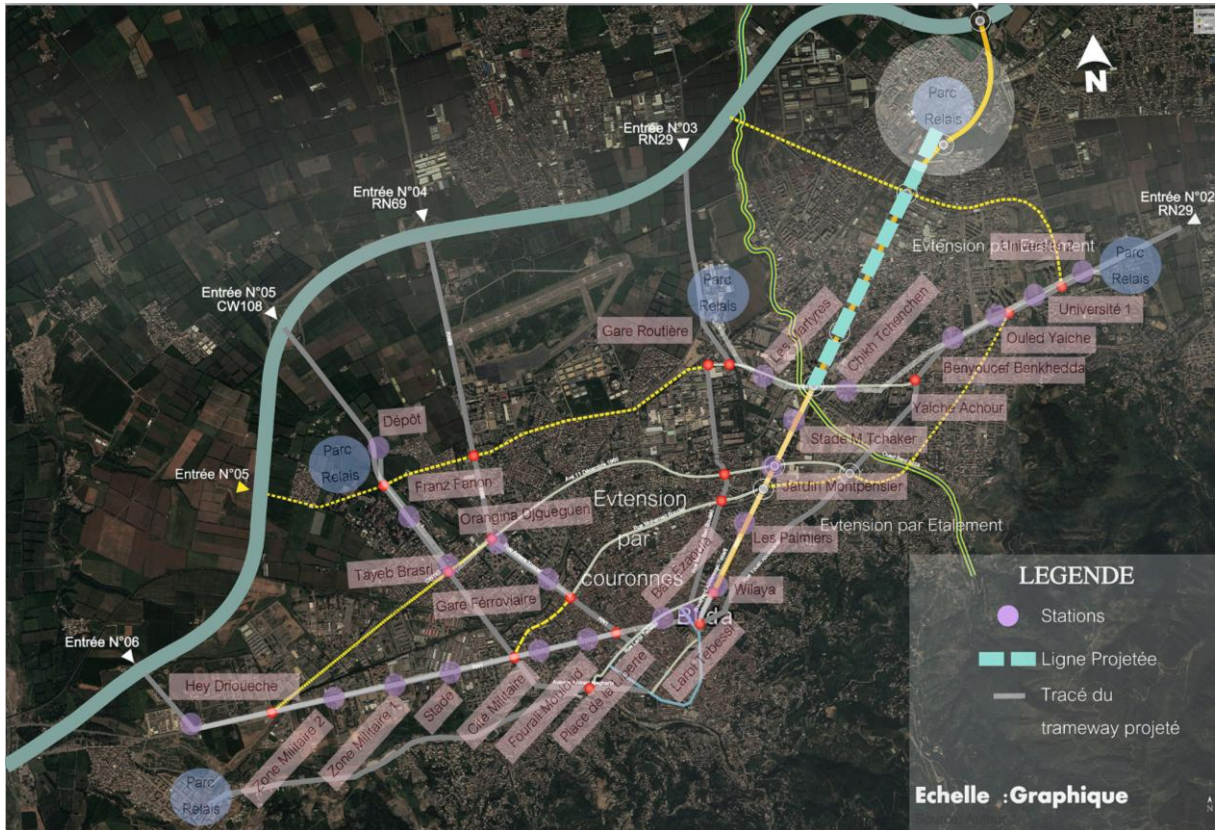


Figure 85: Alternative de prolongation de la ligne du tramway au pôle intermodal.

Source : Auteur. Ech : Graphique

### Conclusion et recommandations :

Les entrées de la ville de Blida, intègres des pôles de pondérations au territoire exogène, thématiser d'une façon synoptique (voir fig. 83), qui nécessite des approches de réflexions plus poussées, c'est les portes au nouveau périmètre urbain du grand Blida,

La consolidation et la requalification urbaines sont deux modes d'urbanisation qui misent sur les opportunités de développement ou de redéveloppement à l'intérieur même des milieux urbanisés.

La requalification consiste à optimiser l'utilisation du territoire afin d'en assurer la rentabilité, de retenir ou d'y attirer de nouvelles activités et de tirer profit des qualités d'un milieu de vie déjà habité (commerces, transport en commun, arbres matures, etc). Les projets d'amélioration de l'espace public, de modifications aux bâtiments existants incluant le recyclage architectural ainsi que les projets d'insertion et de densification permettent d'assurer la pérennité et la prospérité des milieux ainsi consolidés et modifier les qualités physiques d'un milieu afin de lui attribuer une nouvelle vocation. Généralement, elle s'accompagne de la consolidation du milieu visé, de la création de nouveaux espaces publics - incluant l'ouverture de nouvelles rues, Boulevards, et de projets de construction favorisant la diversification des activités.

Dans cette optique, nous considérons que notre démarche d'analyse nous permet d'avoir une alternative pour élaborer un instrument de **planification urbaine durable**, qui s'ajoute avant ou une contre-proposition au PDAU, qui intègre des Grilles d'analyses tel que « SWOT, TOD, HQE2R, RST02..... » .

Intégrer le concept entrée de villes, dans les programmes et les opérations d'aménagements, en



Figure 86: La localisation des différentes portes et entrées de la ville.  
Source : Auteur. Ech : Graphique.

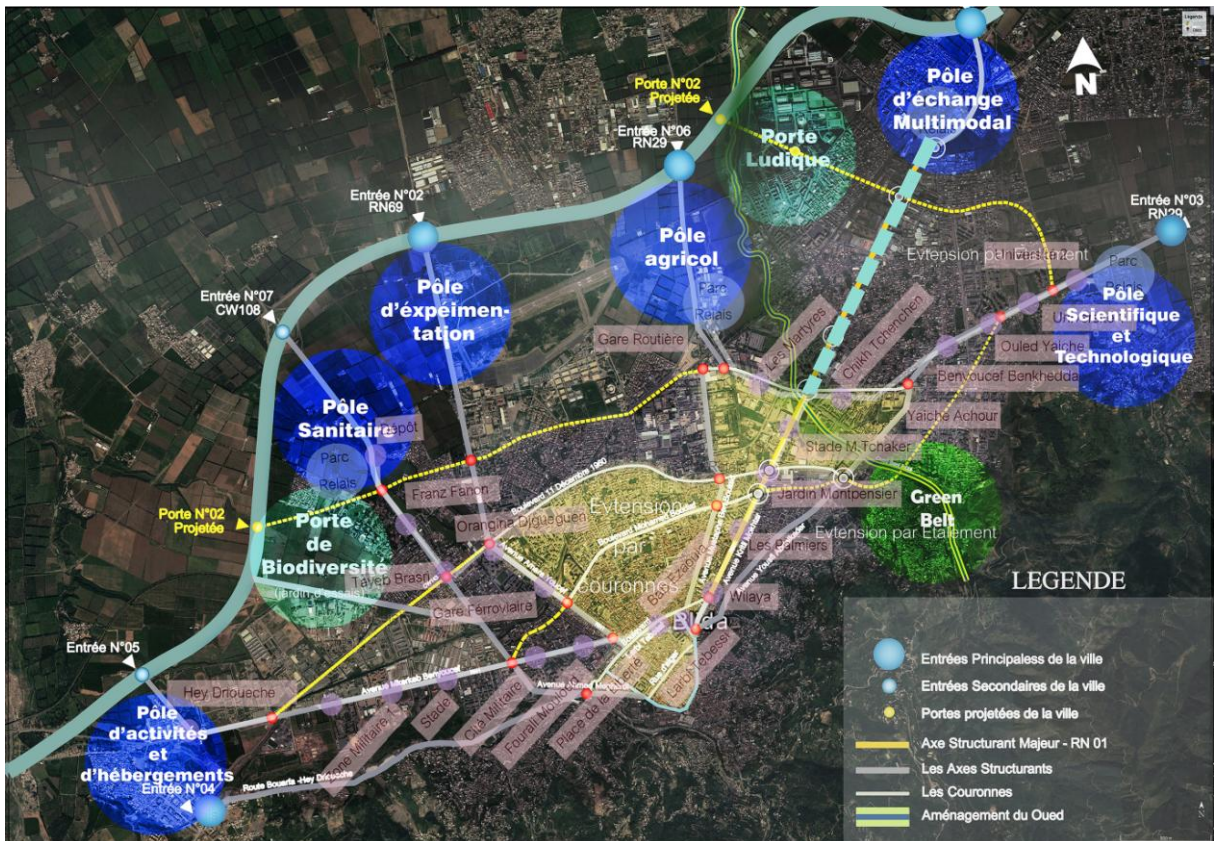


Figure 87: Synthèse des différentes actions de la ville de Blida  
 Source : Auteur. Ech : Graphique

#### 5.4 Séquencement :

L'alternative d'aménagement de la séquence, s'est basée sur les trois critères :

- Sur les recommandations du Snat par rapport à la décentralisation de certaines fonctions stratégiques de la métropole, tel que les activités liées à l'hôtellerie, services, équipements culturels.
- Sur les fonctions existantes sur les lieux
- A la mise en valeur des nœuds d'intersections entre les couronnes et les axes structurants comme repère dans l'opération d'aménagement.

#### Conclusion et Recommandations :

- Maîtriser la publicité
- Ordonner le mobilier urbain
- Soigner et simplifier l'espace public.
- Rendre la voie principale plus urbaine.
- Rendre le plan de voirie plus lisible et plus cohérent
- promouvoir une politique de véritables projets urbains, en valeur le patrimoine naturel, historique et paysager.



-Élaboration de Centres urbains.

-Repères, portes, nœuds.

-La zone commerciale, est la plus imposante et la plus convoitée au sein des entrées de ville, Deux entrées sur quatre sont concernées par ce type de zone monofonctionnelle qui balance entre le formel et l'informel. Malgré que ces zones commerciales présentent des fonctions urbaines et demeurent une composante structurante, leurs implantations apparaissent opérées dans une insuffisante pensée urbaine et une prise en considération paysagère.

Le commerce se rapproche de l'urbanisme mais sans pour autant être mieux régulé. Spécialistes appellent l'urbanisme commercial. Ce dernier a pour vocation de créer un aménagement commercial harmonieux sur le territoire, L'enjeu, donc, réclame une politique d'urbanisme commercial moins opportuniste et plus préventive afin de favoriser le dialogue entre le public et le privé et entre le code de commerce et le code d'urbanisme.

-Des chartes intercommunales pour les entrées de villes.

-Un projet d'ensemble pour chaque zone de vocation dominante

-Le règlement intercommunal de publicité

En premier lieu,

Obtenir une implication politique forte de l'État et des collectivités :

1-Etablir une politique nationale sur les entrées de villes, sous forme de (Comité national des entrées de ville) et qui, au niveau régional, être prêt à s'engager sur cette suite opérationnelle.

Réunir des professionnels de l'aménagement motivés (urbanistes, architectes, paysagistes) — le défi étant difficile mais l'enjeu d'importance (l'équivalent de ce qu'ont représenté, dans les années 70, les aménagements des voies piétonnes et l'émulation qui s'est créé autour de ce concept).

2- établir un accord de partenariat entre tous les acteurs :

3- élaborer un cahier des charges de l'étude qui soit accepté par tous, les entrepreneurs en particulier. Celui-ci pourrait être complété par des actions de sensibilisation ou d'incitation (p. ex. concours d'enseignes).

-La place de la voiture : Dans ce type de commerce, basé sur l'accessibilité en voiture et sur les parkings, la place de la voiture ne saurait être remise en cause. Améliorer les itinéraires, les signalétiques, etc. devra être un des objectifs.

-L'effet vitrine routier : La nécessaire visibilité des activités par les automobilistes ne peut non plus être contestée. La publicité

-La publicité : elle est indispensable au fonctionnement économique de ces zones, mais la prolifération et l'anarchie des affiches et autres supports la rendent inopérante. Comment imaginer une publicité partie prenante du site, du paysage, le cas échéant de l'histoire ?

4-engager une réflexion pluridisciplinaire avec des concepteurs motivés, dans un tel aménagement.

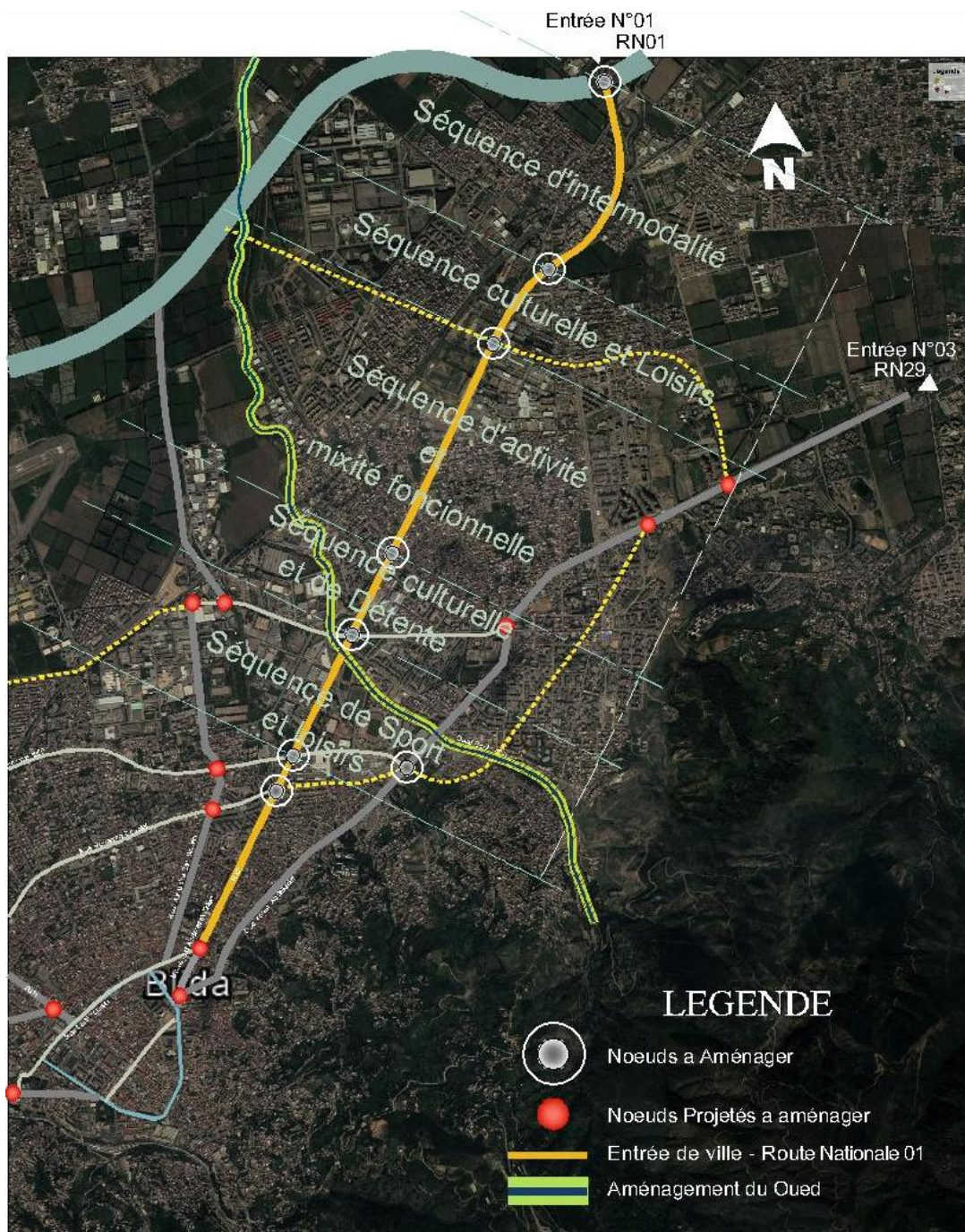


Figure 88:L'alternative d'aménagement des séquences, RN°01.  
Source : Auteur. Ech : Graphique.

## 6 CONCLUSION GENERALE :

Les entrées de la ville de Blida se caractérisent par un développement spontané non contrôlé, le long de ses axes routiers (parcours structurant sa croissance urbaine) reflétant, ainsi une urbanisation souvent hétéroclite et désordonnée engendrant un paysage urbain sans rapport avec le caractère identitaire du lieu.

Cependant, chaque entrée de la Ville de Blida marque une position singulière de son territoire, une position qui joue un rôle clé dans la lecture Spatiale, fonctionnelle et paysagère de la ville. Malgré leur pertinence (permettant d'accéder à la ville à partir d'un territoire lointain), Les entrées de ville à Blida se différencient de ses anciennes portes : Bab Dzair, Bab Sebt, ..., qui autrefois étaient un symbole de l'ordre et de l'autorité.

Le présent mémoire de Master a visé, justement la requalification, de ces zones d'accès à la ville, ses entrées ainsi que la réinterprétation de ses portes altérées matériellement mais toujours encrées dans la mémoire collective de la ville. À travers l'application de la grille d'analyse adoptée ainsi que la synthèse de l'histoire du développement de la ville de Blida, il nous a été aisé d'établir un modèle de croissance e de la ville en couronne identifiées selon des critères topographique, topologie, typologique, ... . Ces couronnes correspondent à des limites urbaines que la ville a dû dépasser à chaque fois. L'intersection de ces couronnes avec les axes structurant la ville représente des nœuds de la structure. Il s'agit en réalité des éventuels lieux de déplacement des portes de la ville sauf qu'à partir d'un certains moment ces portes ne sont plus matérialisées d'où l'idée de les considérer comme points nodaux dans les futures interventions de requalification de la ville.

Il a été remarqué à des endroits précis, que les couronnes de la croissance urbaine de Blida se coupent entre elles. Cela signifie qu'il s'agit de moment d'arrêt de la croissance, arrêt de croissant égal limite de la ville égal partes urbaines. Dans notre recherche cette remarque a été considérée comme des situations de réinterprétation des portes urbaines de la ville au lieu qu'elle soit des portes à l'image de la ville ottomane, ces nouvelles portes seront des poumons verts permettant par la même occasion une intervention écologique et durable sur la ville : les deux situations sont : l'aménagement du jardin d'a-climatisation et l'aménagement des berg de l'oued.

Notre recherche nous a permis de confirmer nos hypothèses, à savoir, que la ville se développe en adoptant toujours des limites même si ces dernières sont dépassées et déplacées dans le temps et dans l'espace. Elle nous a permis, également, de confirmer que les entrées des villes sont toujours des nœuds importants dans sa structure, même si à partir d'un certain moment, elles ne sont pas matérialisées, d'ailleurs c'est ce qui nous encourage à aborder le thème de la requalification des zones périphériques des villes à travers la mise en valeurs de ses entrées.

### **PERSPECTIVE DE LA RECHERCHE**

L'élaboration de cette recherche nous a ouvert les yeux sur plusieurs réflexions en matière de développement durable de la ville de Blida et de son territoire proche et lointain, notamment en matière de métropolisation des villes qui sont jusqu'alors classées grandes ville. A travers l'histoire, la ville de Blida dépendait du territoire d'Alger d'ailleurs considérée comme petite ville, aujourd'hui en grandissant est-il possible de penser à sa métropolisation pour laquelle plusieurs petites villes d'aujourd'hui pourront en dépendre à l'instar de nouvelle ville de Bouina.

## **BIBLIOGRAPHIE.**

### **A**

ALAIN REMY, Morphologie Urbaine. Armand colin, 2004.P :09

### **B**

BLAISE GALLAND ; Les identités urbaines, Convention romande de 3e cycle de sociologie  
2e session 24-26 novembre 1993.

BONILLO J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse  
d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A. Marseille, Mars2011.

BENEVOLO L., (1983) *Histoire de la ville*, Roquevaire, Editions Parenthèses, 1983,

BRAUDEL, 1979, cité par Guilhembet 2006.

BEREZOWSKA-AZZAG EVA, « intelligence urbaine, au-delà d'une planification »,  
Courrier du Savoir – N°16, Octobre 2013

BONELLO Y.-H., (1996) *La ville*, Paris, PUF 1996.

BENDJELID A., (1986) : planification et organisation de l'espace en Algérie. OPU, Alger,

BRAUDEL F le concept de « ville ouverte/ville fermée », F., (1967) *Civilisation matérielle et  
capitalisme (XVe-XVIIIe siècles)*, Tome 1er, Paris

BAIROCH -P. -les cinq critères de définition de la ville, (1985) *De Jéricho à Mexico, Villes  
et économie dans l'histoire*, Paris, Arcades.

### **C**

CAMAGNI R. (1992), *Economia urbana*, Franco Angeli1992.

### **D**

DEVILLERS, CH., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, mars 1979 à  
Marseille/Palais

DUHL (L.), in : Cities and space : the future use of urban land. The human measure : man and  
the family in Megalopolis, publié par L. Wingo, The Johns Hopkins Press, 1963

### **G**

GUILHEMBET J.-P. *Entrer en ville*, Rennes, 2006 :

GARIEPY ET COLL., 2006

GERARD LARCHER La gestion des espaces périurbains, sénateur, rapport d'information  
415 1997\_1998,

### **H**

HERVE HUNTZIGER (1999), *Entrées de ville et logiques économiques*.

HONORE-MERCIER L'expérience du piéton en entrée de ville : Le cas de l'avenue à  
Québec. Janvier 2013

<https://bu.umc.edu.dz/theses/architecture/ben5937.pdf>

<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/porte/62689>

<https://fr.wikipedia.org/wiki/concept>

[http://www.persee.fr/doc/ecofi\\_0987-3368\\_2006\\_num\\_86\\_5\\_4196](http://www.persee.fr/doc/ecofi_0987-3368_2006_num_86_5_4196)

<http://revues.univ-biskra.dz/index.php/cds/article/download/387/356>

<https://www.monde-diplomatique.fr/2017/01/barancy/56971>

## **J**

JOURNAL OFFICIEL N ° 61, 13 Dhou El Kaada 1431, 21 octobre 2010.

## **K**

KEVIN LYNCH, l'image de la cité.

## **L**

LEFEBVRE : (le droit à la ville, 1968)

LUDOVIC SCHNEEBERGER, Pour une géographie des entrées de ville : les leçons du contexte lausannois *Essai d'urbanologie critique*. Université de Lausanne Juin 2007,

L. MUMFORD, *Cité à travers l'histoire*, 1961

LEPETIT B., (1988) *Les villes dans la France Moderne (1740-1840)*, Paris, Albin Michel.

LE COLONEL TRUMELET dans son livre BLIDA Récits selon Légende, La Tradition et l'Histoire (1887).

## **M**

M. RONCAYOLO, La ville et ses territoires, éditions Gallimard, 1990.

## **P**

PIERRE RIBOULET, La ville comme œuvre, Paris, éd. Du Pavillon de l'arsenal, 1994..

PUMAIN DENISE. Villes et systèmes de villes dans l'économie. In : Revue d'économie financière, n°86, 2006. Le financement de la ville.

## **R**

RODOLPHE LUSCHER, Institut de géographie, Université de Lausanne Juin 2007

ROBERT VENTURI, DENISE SCOTT BROWN -L'Enseignement de Las Vegas . 1972.

## **S**

STEPHANIE FROBERT, Entrée de villes. Dossier bibliographique, Lyon, Editions du CERTU, 1999

SALY-GIOCANTI *FREDERIC*, Détruire les enceintes et ouvrir la ville au XIX<sup>e</sup> siècle.

## **V**

VASSEUR Jean-François, désordres urbains, le paradoxe des "entrées en ville",