

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

Université Mohamed Khider – Biskra
Faculté des Sciences et de la technologie
Département d'architecture
Ref :.....



جامعة محمد خيضر بسكرة
كلية العلوم والتكنولوجيا
قسم : الهندسة المعمارية
المرجع :

Mémoire présenté en vue de l'obtention
du diplôme de

Magister en : Architecture

Option : Ville et architecture au Sahara

**L'IMPACT DE L'IMAGE DES ENTRÉES DE LA VILLE
DE BISKRA SUR LEURS USAGERS**

Présentée par : **NOUI Djihane**

Soutenu publiquement le : le 15 février 2018

Devant le jury composé de :

Pr. BELAKEHAL Azeddine	Professeur	Président	Université de Biskra
Pr. FARHI Abdallah	Professeur	Rapporteur	Université de Biskra
Dr. SRITI Leila	Maitre de conférence 'A'	Examineur	Université de Biskra

*Louange à l'unique Dieu, Lumière des cieux et de la
terre, qui aide et qui guide.*

À mes chers parents

À mon époux

À toute ma famille

À tous mes amis

REMERCIEMENTS

« Tout d'abord, je tiens à remercier Dieu le tout puissant et miséricordieux, qui m'a donné la force et la patience d'accomplir ce travail »

Ce travail est l'aboutissement d'un long cheminement au cours duquel j'ai bénéficié de l'encadrement, des encouragements et du soutien de plusieurs personnes, à qui je tiens à dire profondément et sincèrement merci.

Je tiens à remercier mon encadreur Professeur Abdallah FARHI pour son aide durant toute la période du travail, pour le temps qu'il m'a consacré, sa grande disponibilité et ses précieux conseils.

Mes vifs remerciements vont aux membres du jury pour l'intérêt qu'ils ont porté à mon travail de recherche en acceptant de l'examiner, de l'évaluer et de l'enrichir par leurs propositions.

Mes grands remerciements et reconnaissances s'adressent également à mes enseignants de post-graduation notamment Pr. Azzedine Belakhal, Pr. dr. Sriti Leïla, Djamel Alkama, Dr. Benabbas Moussadek, Pr Saïd Maazouz.

J'exprime ma sincère gratitude à « Hakim » de la bibliothèque pour son aide, et sa générosité incomparable.

J'adresse mes plus sincères remerciements et ma profonde reconnaissance à ma chère famille, qui m'a toujours soutenue et encouragée tout au long de mon parcours d'étude.

Je termine par un grand merci à mon mari qui m'a toujours encouragé et soutenu jusqu'au bout de mon chemin.

MERCI A TOUS MES AMIS

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE INTRODUCTIF

INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	1
1-ELÉMENT DE PROBLÉMATIQUE.....	2
2-CONSTATS POSITIFS.....	3
3-CONSTATS NÉGATIFS.....	3
4-QUESTIONS DE RECHERCHE.....	4
5- HYPOTHÈSE.....	5
6-OBJECTIFS DE LA RECHERCHE.....	5
7-MÉTHODOLOGIE DE RECHERCHE.....	5
8-ANALYSE CONCEPTUELLE.....	7
9-STRUCTURE DU MÉMOIRE.....	13

PREMIÈRE PARTIE : CONCEPTS ET THÉORIES RELATIFS AU THÈME

CHAPITRE 1 : LES ENTRÉES DE VILLE

Introduction.....	15
I/ DES DÉFINITIONS ET DES NOTIONS DE BASE.....	16
1-1/Définition terminologique du concept « entrée de ville».....	16
1-2/ Définition de l'entrée de ville dans les documents d'urbanisme.....	17
1-3/ Définition du concept « entrée d'agglomération ».....	18
1-4/ Définition du concept « périurbain ».....	18
II/ LA GENÈSE DES « ENTRÉES DE VILLE ».....	19
III/ LA LIMITE DE L'ANCIENNE VILLE.....	22
III-1/ La limite et la porte: symbolisme et définition.....	22
III-2 / Les différentes limites et portes des anciennes civilisations.....	25
III-2-1 / Les cités mésopotamiennes.....	25
III-2-2 / Les cités égyptiennes.....	26
III-2-3 / Athènes.....	26
III-2-4 / Rome.....	26
III-2-5 / Ancienne ville de Damas.....	27
IV/DISSOLUTION DE L'ENCEINTE.....	27
V/ LA VILLE SORT DE SA LIMITE.....	28
V-1/D'une entrée de ville « ponctuelle» à une entrée de ville « de parcours ».....	29
VI / LES ENJEUX DES ENTRÉES DE VILLE.....	29
VI-1/ Les deux enjeux des entrées de ville : notion de sécurité et cadre de vie.....	29
VI-1-1/La notion de sécurité routière.....	31
VI-1-1-1 /Amélioration de la sécurité routière.....	32
VI-1-2/Le cadre de vie de l'entrée de ville.....	35

VI-1-2-1/ Embellissement de l'entrée de ville.....	35
VI-1-2-2/ Favoriser l'identification de l'entrée de ville.....	36
VI-1-2-3 /Marquer l'itinéraire.....	40
VII / LES FACTEURS LIÉS À LA DÉGRADATION DE L'IMAGE DES ENTRÉES DE VILLE.....	42
VII-1/Une urbanisation anarchique.....	42
VII-2/Dévitilisation urbaine.....	43
VIII/ LES TYPES D'ITINÉRAIRES PERÇUS À L'ENTRÉE DE VILLE.....	43
VIII-1/ Les itinéraires confus et désagréables.....	43
VIII-2/ Les itinéraires « ordinaires », « quelconques ».....	43
VIII-3/ Les itinéraires agréables, harmonieux.....	44
IX / LES DIFFÉRENTS TYPES D'USAGERS DE L'ENTRÉE DE VILLE.....	44
IX-1/ Usager dynamique.....	45
IX-2/ Usager statique.....	45
X/ LES TROIS TYPOLOGIES DES ENTRÉES DE VILLE.....	46
X-1/L'entrée ponctuelle.....	46
X-2/L'entrée faubourg.....	46
X-3/L'entrée séquence.....	46
XI /LES CHICANES URBAINES IMPLANTÉES EN ENTRÉE DE VILLE.....	46
XI-1 /Les caractéristiques géométriques.....	47
XI-1-1/Les différentes formes de chicane en entrée d'agglomération.....	47
Conclusion.....	49

CHAPITRE 2 : LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

Introduction.....	50
I / DÉFINITION DU TERME « PAYSAGE ».....	51
II/ LA PROVENANCE DU TERME.....	52
III/ L'ÉVOLUTION DU PAYSAGE.....	52
IV/ LA CLASSIFICATION DES DIFFÉRENTS TYPES DE PAYSAGES.....	53
V/ DIFFÉRENTES CARACTÉRISTIQUES DU PAYSAGE.....	54
V-1/ Le cadre Bâti dans un paysage.....	55
V-2/ Paysage et image.....	55
V-3/ Les vues panoramiques.....	56
V-4/ La route « colonne vertébrale du site».....	56
VI/ UNE DIVERSITÉ DE LECTURES PAYSAGÈRES.....	57
VI -1/ Lecture objective du paysage.....	57
VI -2/ Lecture subjective du paysage.....	58
VI -3/ Lecture holistique du paysage.....	59
VII/ VARIATIONS ÉVALUATIVES PAYSAGÈRES.....	60
VII-1/ Évaluations objectives.....	60
VII-2/ Évaluations subjectives.....	61
VII-3/ Évaluations holistiques.....	61
VIII/ LA QUALITÉ PAYSAGÈRE DES ENTRÉES DE VILLE.....	62

VIII-1/ La végétation comme élément clé de la qualité paysagère.....	62
VIII-1-1/ L'arbre fruitier.....	63
VIII-1-2/ L'arbre d'ornement.....	64
VIII-1-3/ Les arbres pour l'ombrage (les arbres parasols)	66
VIII-1-4/ Les arbustes	67
VIII-1-5 / Gazon , pelouse ou tapis verts à l'entrée de ville	68
VIII-1-6/ Bacs à fleurs.....	69
VIII-2/ L'importance de la signalisation routière dans la qualité paysagère.....	71
VIII-2-1/ Panneau carrefour giratoire.....	71
VIII-2-2/ Panneau diagrammatique.....	72
VIII-2-3/ Les panneaux de sortie et d'entrée à la ville.....	72
VIII-2-4/ Panneau directionnel (Signalisation directionnelle)	74
VIII-2-5/ Les publicités, les pré-enseignes et les enseignes à l'entrée de ville.....	75
VIII-3/ La qualité paysagère dépend aussi du bon aménagement de l'entrée de ville.....	76
VIII-3-1/ Le portique et la potence.....	76
VIII-3-2/ Les candélabres.....	77
VIII-3-3/ Le terre-plein central.....	77
VIII-3-4/ Différencier les parcours pour sécuriser les flux par les trottoirs.....	78
VIII-3-5/ Cheminement piétonnier.....	78
VIII-3-6/ Les pistes cyclables.....	79
VIII-3-7/ L'îlot central des carrefours giratoires.....	79
VIII-3-8/L'arrêt de bus une nécessité à l'entrée de ville.....	80
VIII-3-9/ La placette, un lieu convivial et attirant à l'entrée de ville.....	80
VIII-4/ La façade vitrine une composante cruciale de la qualité paysagère.....	81
VIII-4-1/Une toile de fond riche avec éléments naturels (montagnes, collines,..).....	81
VIII-4-2/ Les implantations des habitations à l'entrée de ville.....	82
VIII-4-3/ La silhouette des équipements et des usines sur la toile de fond.....	84
VIII-5/ La sécurité routière va de pair avec la qualité paysagère.....	84
VIII-5-1/Rétrécissement de la route (de la route à la rue).....	84
VIII-5-2/ Les ralentisseurs à l'entrée de ville.....	84
VIII-5-3/ Panneau de limitation de vitesse à l'entrée d'agglomération.....	85
VIII-5-4/ Panneau d'annonce de ralentisseur.....	85
VIII-5-5/La lisibilité des indications.....	86
VIII-5-6/ La visibilité des panneaux.....	86
VIII-5-7/Panneau de limitation de gabarit.....	87
VIII-5-8/ Les courbes de tracé.....	87
VIII-5-9/ Le revêtement du sol	88
Conclusion	89

CHAPITRE 3 : IMAGE DE LA VILLE

Introduction	90
---------------------------	----

I/ DÉFINITIONS ET DU CONCEPT "IMAGE DE LA VILLE	91
II/ LES ORIGINES DE CONCEPT « IMAGE DE LA VILLE »	92
III/ QU'EST CE QU'UNE IMAGE ?	94
IV/ QUELQUES NOTIONS DE BASE SUR L'IMAGE	95
IV -1/L'image de l'environnement.....	95
IV -2/ Lisibilité.....	96
IV -3/ Image claire de l'environnement.....	97
IV -4/ Relation de l'environnement vis-à-vis l'observateur.....	97
IV -5/ Produire une image cohérente.....	98
IV -6/ Fabriquer l'image.....	98
IV -7/ La notion de « l'imagibilité ».....	99
V/ LES COMPOSANTES DE L'IMAGE MENTALE	100
V-1/Identité.....	100
V-2/Structure	101
V-3/La signification	101
VI/ L'IMAGE DE LA VILLE ET SES ÉLÉMENTS	102
VI-1/ Les voies.....	102
VI-2/ Les limites.....	103
VI-3/Les quartiers.....	103
VI-4/ Les nœuds.....	103
VI-5/ Points de repères.....	104
VII/ LA DIMENSION IDENTITAIRE UNE COMPOSANTE PRINCIPALE DE L'IMAGE DE LA VILLE	105
VII-1/Type d'habitat.....	105
VII-1-1/Les tentes des Touaregs.....	105
VII-1-2/ Les Ksour et les Kasbah du Maghreb et du monde berbère.....	105
VII-1-3/ Les villes traditionnelles et Médinas du Maghreb.....	106
VII-1-4/ Habitations troglodytiques	107
VII-1-5/ L'Afrique Centrale et du Sud / Huttes et cases.....	107
VII-1-6/ Les Amérindiens des plaines d'Amérique du Nord / Les sioux.....	108
VII-1-7/ Les Amérindiens du Grand nord / les Inuits du Québec.....	109
VII-2/ Le style vestimentaire fait référence à l'identité de la ville.....	109
VII-2-1/ Le kilt écossais.....	110
VII-2-2/ Gandoura ou la djellaba maghrébine.....	110
VII-2-3/ Le kimono japonais.....	110
VII-2-4/ Le Sarafane russe	111
VII-2-5/ Haïk	111
VII-2-6/ Burnous	112
VII-2-7/ Chèche	112
VII-2-8/ Sarouel	112
VII-3/ Matériaux de construction sont parfaitement liés au contexte	113
VII-4/ L'art , l'artisanat et le savoir-faire local reflètent l'identité de la ville.....	114
VII-4-1/L'artisanat Algérien.....	115
VII-4-2/ Métiers d'art de peuple Kalinago (l'île de la Dominique).....	116

VII-4-3/ Art et Artisanat de l'Inde	117
VII-4-4/ L'artisanat russe	118
VIII/ L'AMPLEUR DE LA DIMENSION HISTORIQUE SUR L'IMAGE DE LA VILLE.....	119
VIII-1/ Stèles et monuments historiques signalent l'image de la ville.....	119
VIII-1-1/ Les stèles	119
VIII-1-2/ Les monuments commémoratifs	120
VIII-5-3/ Les monument aux morts.....	120
IX/ L'IMAGE DE LA VILLE DEPEND AUSSI DE LA PRODUCTION AGRICOLE.....	122
IX-1/ Maraîchage	123
IX-2/ Production phoenicicole.....	123
X/ L'IMPACT CULTUREL DE LA VALORISATION DU PATRIMOINE SUR L'IMAGE DE LA VILLE.....	124
X-1/ Définition du patrimoine.....	124
X-2/ Le patrimoine matériel et immatériel	124
X-2-1/ Patrimoine culturel	124
X-2-2/ Patrimoine religieux	125
X-2-3/ Patrimoine funéraire	125
Conclusion.....	126

DEUXIÈME PARTIE : PARTIE MÉTHODOLOGIQUE

CHAPITRE 4 : ÉTAT DE L'ART ET POSITIONNEMENT ÉPISTÉMOLOGIQUE

Introduction	128
I/ LA QUALITÉ DU MILIEU : LES PRINCIPES DE DESIGN URBAIN.....	129
I-1/ L'approche pittoresque.....	129
I-2 / Thomas Gordon Cullen.....	130
I-2-1/ Méthode et démarche.....	130
I-2-2/ Gordon Cullen et l'analyse sérielle.....	131
I-2-3/ La séquence visuelle, outil d'analyse de l'espace urbain	131
I-2-3-1/Définir les plans	131
II/L'EXPÉRIENCE FRANÇAISE ET AMÉRICAINE.....	132
II-1/ L'expérience américaine : paysages, infrastructures routières et occultation de l'entrée de ville.....	134
II-1-1/ Les parkways.....	134
II-1-2/ De l'avenue-jardin (parkway) à l'autoroute.....	135
II-1-3/ Les autoroutes.....	135
II-1-4/ Les autoroutes et les entrées de ville.....	136
II-2/ L'entrée de ville selon l'expérience française.....	137
II-2-1/ Les entrées de ville : l'entrée de ville au parcours d'entrée.....	137
II-2-2/ Abbé Laugier et l'embellissement des portes de Paris 1755.....	138

II-2-3/ L'entrée vitrine du Dupont 1994.....	138
III/ LA RELATION ENTRE AUTOROUTE, PAYSAGES ET USAGERS.....	139
III-1/ Les paysages au bord de route	140
III-1-1/ Man-made America ou Chaos or Control 1963.....	141
III-1-2/ The view from the road / le regard au volant d'une automobile 1964.....	143
III-1-2-a/ La structuration mentale du milieu urbain.....	146
III-1-2-b/ Le paysage de l'automobiliste.....	146
III-1-3/ La perception de l'automobiliste, conducteur et passager.....	149
III-1-4/ Compréhension de la cité et moyen de transport utilisé.....	150
III-1-5/ Perception visuelle et mémorisation.....	152
III-1-6/ Vers l'élaboration d'un modèle descriptif.....	153
III-1-7/ Learning From Las Vegas /la symbolique commercial et le renversement du regard 1968.....	158
IV/ QUELQUES RECHERCHES CONTEMPORAINES SUR L'ÉVALUATION PAYSAGÈRE.....	159
IV-1/ The storyboard.....	159
IV-1-1/ Analyse d'un couloir routier.....	160
IV-2/ la perception paysagère de Ohta,2001/ Scott 2002	161
IV-2-1/ Mémoire.....	161
IV-2-2/ Bagage individuel.....	161
V/ POSITIONNEMENT ÉPISTÉMOLOGIQUE	162
Conclusion.....	164

CHAPITRE 5 : PRÉSENTATION DU CAS D'ÉTUDE

Introduction.....	166
I/ PRÉAMBULE SUR LA VILLE DE BSIKRA.....	167
II/ PRÉSENTATION DE LA WILAYA.....	167
II-1/ Situation géographique	167
II-2/ Géomorphologie régionale.....	168
II-3/ Organisation administrative.....	168
II-4/Le climat.....	169
II-4-1/ La température	170
II-4-2/ Les vents dominants	170
II-4-3/ Les précipitations	171
III/ LE SECTEUR D'HABITAT UN ÉLÉMENT CRUCIAL QUI COMPOSE L'IMAGE DE LA VILLE DE BISKRA.....	171
III-1/À l'époque précoloniale.....	171
III-2/Époque coloniale.....	173
III-3/Époque post-coloniale.....	174
III-4/Époque actuelle.....	174
IV/ L'IMAGE DE LA VILLE DOIT REFLÉTRER SES POTENTIALITÉS ÉCONOMIQUES.....	176
IV-1/ Population et activités.....	176

IV-2/ Les productions agricoles à Biskra.....	177
IV-2-1/Le maraîchage et la phoeniciulture dans la région de Ziban.....	178
V/ LA VALEUR DU TOURISME PATRIMONIAL DANS LA COMPOSITION DE L'IMAGE DE LA VILLE BISKRA.....	180
V-1/Les points touristiques de Biskra.....	180
V-1-1/La mosquée de Sidi Okba, un monument historique et un lieu de pèlerinage islamique.....	180
V-1-2/Ruines et sites archéologiques.....	181
V-1-3/ paysages panoramiques : les sublimes gorges de El Kantara.....	182
V-1-4/ Les source thermales de la ville de Biskra un point d'attraction de flux migrants....	183
V-1-5/ L'artisanat traditionnel et le savoir-faire local à Biskra.....	183
V-1-6/ Jardin public de la ville de Biskra : un lieu de rencontre et de détente.....	185
VI/ PRÉSENTATION DE CORPUS D'ETUDE.....	186
VI-1/ L'entrée de ville N°1 : RN 3 Nord.....	189
VI-2/ L'entrée de ville N°2 : RN31.....	190
VI-3/ L'entrée de ville N° 3: RN83.....	191
VI-4/ L'entrée de ville N°4: RN3 Sud	192
VI-5/ L'entrée de ville N°5: RN46.....	193
Conclusion.....	194

TROISIÈME PARTIE : PARTIE ANALYTIQUE

CHAPITRE 6 : PERCEPTION DU CHERCHEUR AUTOMOBILISTE

Introduction.....	196
I/ LES LIMITES PHYSIQUES ET ADMINISTRATIVE DE LA VILLE DE BISKRA.....	197
II/ LA LOCALISATION DES ENTRÉES DE LA VILLE DE BISKRA.....	198
III/ ENTRÉE DE VILLE N°1 (RN 3 Nord)	200
III-1/ Les composantes du parcours d'entrée à la ville N°1 (RN 3 Nord).....	209
III-2/ Les séquences visuelles dominantes dans le cheminement de l'entrée.....	209
III-3/ Les éléments-clés qui composent l'image de l'entrée de ville.....	209
II/ ENTRÉE DE VILLE N°2 (RN 31).....	211
II-1/Les composantes du parcours d'entrée à la ville N°2 (RN 31).....	219
II-2/Les séquences visuelles dominantes dans le cheminement de l'entrée.....	219
II-3/Les éléments-clés qui composent l'image de l'entrée de ville.....	219
III/ ENTRÉE DE VILLE N°3 (RN83).....	220
III-1/Les composantes du parcours d'entrée à la ville RN 83.....	228
III-2/Les séquences visuelles dominantes dans le cheminement de l'entrée.....	228
III-3/Les éléments-clés qui composent l'image de l'entrée de ville.....	228

IV/ ENTRÉE DE VILLE N°4 (RN 3 Sud)	230
IV-1/Les composantes de parcours d'entrée à ville N°4 (RN 3 Sud).....	237
IV-2/Les séquences visuelles dominantes dans le cheminement de l'entrée.....	238
IV-3/ Les éléments-clés qui composent l'image de l'entrée de ville.....	239
V/ ENTRÉE DE VILLE N°5 (RN 46)	240
V-1/ Les composantes du parcours d'entrée à ville N°5 (RN 46).....	249
V-2/ Les séquences visuelles dominantes dans le cheminement de l'entrée.....	249
V-3/ Les éléments-clés qui composent l'image de l'entrée de ville.....	250
VI/ ÉVALUATION DES ENTRÉES DE LA VILLE DE BISKRA PAR LE CHERCHEUR À TRAVERS L'ANALYSE CONCEPTUELLE	251
Conclusion	256

CHAPITRE 7 : LA PERCEPTION DES USAGERS AUTOMOBILISTES

Introduction	258
I/ LES REPRÉSENTATIONS GRAPHIQUES DE L'ANALYSE UNIVARIÉE ET BIVARIÉE	259
II/ VÉRIFICATION DE L'IMPACT DE LA QUALITÉ PAYSAGÈRE SUR LA SIGNIFICATION DE L'IMAGE DE LA VILLE DE BISKRA PAR L'ANALYSE MULTIVARIÉES	275
II-1/ Un aperçu sur la méthode des composantes principales (ACP).....	275
II-2/ Description sommaire de la technique.....	276
II-3/ Choix des indicateurs	277
III-4/ Codification des variables dans la matrice des données.....	278
III-4-1/ Dimensions retenues pour l'analyse.....	282
IV/ ÉTUDE DE CORRÉLATION	284
IV-1/ C'est quoi la corrélation ?.....	284
IV-2/Analyse des données.....	285
IV-2-1/ Valeurs propres	285
IV-2-2/ La matrice des corrélations	285
IV-2-3/ Des fortes corrélations significatives dans le cercle des corrélations.....	296
IV-2-4/ Interprétation du graphique des observations	302
V/ L'IMPACT DE LA VÉGÉTATION SUR L'IMAGE DE LA VILLE	305
V-1/ L'influence de la dimension végétative sur la dimension identitaire.....	305
V-2/ L'influence de la dimension végétative sur la dimension historique.....	305
V- 3/L'influence de la dimension végétative sur la dimension économique.....	305
V- 4/L'influence de la dimension végétative sur la dimension patrimoniale.....	306
V- 5/ Graphique des observations des dimensions végétative et identitaire.....	308
V- 6/ Graphique des observations des dimensions végétative et historique	308
V- 7/ Graphique des observations des dimensions végétative et économique	309
V- 8/ Graphique des observations des dimensions végétative et patrimoniale.....	309
VI/ LA CONTRIBUTION DE LA SIGNALISATION ROUTIÈRE DANS LA SIGNIFICATION DE L'IMAGE DE LA VILLE DE BISKRA	311
VI-1/L'impact de la dimension signalétique sur la dimension identitaire.....	311

VI-2/L'impact de la dimension signalétique sur la dimension historique	311
VI-3/L'impact de la dimension signalétique sur la dimension économique.....	312
VI-4/L'impact de la dimension signalétique sur la dimension patrimoniale	312
VI-5/Graphique des observations des dimensions signalétique et identitaire.....	315
VI-6/Graphique des observations des dimensions signalétique et historique	315
VI-7/Graphique des observations des dimensions signalétique et économique	315
VI-8/Graphique des observations des dimensions signalétique et patrimoniale	316
VII/ LE RÔLE DE L'AMENAGEMENT DANS LA CONSTRUCTION DE L'IMAGE DE LA VILLE DE BISKRA.....	318
VII-1/L'influence de la dimension d'aménagement sur l'identité de la ville.....	318
VII-2/L'influence de la dimension d'aménagement sur l'histoire de la ville.....	318
VII-3/L'influence de la dimension d'aménagement sur l'essor économique.....	318
VII-4/L'influence de la dimension d'aménagement sur le patrimoine.....	319
VII-5 /Graphique des observations de la dimension d'aménagement et identitaire.....	321
VII-6 /Graphique des observations de la dimension d'aménagement et des dimensions historique et patrimoniale.....	321
VIII/ L'EFFET DE LA FAÇADE VITRINE SUR L'IMAGE DE LA VILLE DE BISKRA.....	323
VIII-1/L'influence de la dimension vitrine sur la dimension identitaire.....	323
VIII-2/L'influence de la dimension vitrine sur la dimension historique.....	323
VIII-3/L'influence de la dimension vitrine sur la dimension économique.....	323
VIII-4/L'influence de la dimension vitrine sur la dimension patrimoniale.....	323
VIII-5/ Graphique des observations de la dimension vitrine et la dimension identitaire.....	325
VIII-6/ Graphique des observations des dimensions vitrine et historique.....	325
VIII-7/ Graphique des observations des dimensions vitrine et économique.....	325
VIII-8/ Graphique des observations des dimensions vitrine et patrimoniale	326
IX/ L'IMPACT DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DES USAGERS SUR L'IMAGE DE LA VILLE DE BISKRA.....	328
IX-1/ L'impact de la dimension sécuritaire sur la dimension identitaire.....	328
IX-2/ L'impact de la dimension sécuritaire sur la dimension économique.....	328
IX-3/ L'impact de la dimension sécuritaire sur la dimension patrimoniale.....	328
IX-4/ Graphique des observations des dimensions sécuritaire et identitaire.....	330
IX-5/ Graphique des observations des dimensions sécuritaire et historique.....	330
IX-6/ Graphique des observations des dimensions sécuritaire et économique.....	330
IX-7/ Graphique des observations des dimensions sécuritaire et patrimoniale.....	331
X/ ÉVALUATION DES ENTRÉE DE LA VILLE DE BISKRA PAR SES USAGERS.....	332
Conclusion.....	333
CONCLUSION GENERALE.....	336
BIBLIOGRAPHIE.....	347
ANNEXE.....	354
RÉSUMÉ	
ABSTRACT	
ملخص	

LISTE DES FIGURES

Chapitre .1 : Les entrées de ville

Fig.1.1 : La ville de Feurs au XVe siècle .Source : http://www.assistancescolaire.com	20
Fig.1.2 : Allée des Sphinx, temple de Louxor . Source : http://www.routard.com	20
Fig.1.3 : Les propylées de l'Acropole d'Athènes .Source : http://www.wikipedia.org	20
Fig.1.4 : L'arc de triomphe romain appelé « Arc de Caracalla » Porte Caracalla . Source : Hannachi. H,2012.....	21
Fig.1.5 : L'Arc de Triomphe d'orange à l'entrée de la ville (province Alpes). Source : Lazac'h.A, 2004.....	21
Fig.1.6 : L'essor des villes au Moyen Age . Source : http://www.pearltrees.com	23
Fig.1.7 : Les cinq éléments de la forme urbaine perçue selon K. Lynch à Paris. Source : http://unt.unice.fr	23
Fig.1.8 : Le palais de Dioclétien époque romaine .Porte d'accès renforcée de poutres, cloutée de fer et des chênes (III- IV Siècle). Source : http://viagallica.com	24
Fig.1.9 : La porte Bab al Yemen à Sanaa, Source : https://fr.wikipedia.org	25
Fig.1.10 : La porte du palais de Dioclétien . Source : http://viagallica.com	25
Fig.1.11 Le rôle des obstacles dans le parcours et leurs effets sur la sécurité Source : Craquelin. S, 2010.....	31
Fig.1.12 : Alignement de palmiers constituait une entrée prestigieuse. Source : Bourdin.A,2014 (Guadeloupe).....	36
Fig.1.13 : Les arbres à l'entrée d'agglomération .Source : Husson,M.2010 (Dommartin-la-chaussée).....	36
Fig.1.14 :Marteau-Pilon du Creusot, France . Marque l'entrée de la ville depuis 1969 Source : Le Journal de Saône-et-Loire, 2012.....	38
Fig.1.15 : Entrée de la fabuleuse Las –Vegas. Capital mondial du jeu et du loisir. Source : fr.wikipedia.org	38
Fig.1.16 : Traitement du seuil d'entrée à la ville . Source : Craquelin. S, 2010.....	39
Fig.1.17 : Produire des rythmes pour ponctuer le parcours d'entrée d'agglomération Source : Craquelin. S, 2010	41
Fig.1.18 : Les différentes zones qui constituent la chicane d'entrée de ville. Source : Baille. O et al, 2008.....	47
Fig.1.19 : Typologie des chicanes d'entrée de ville. Source : Baille. O et al, 2008.....	48

Chapitre .2 : qualité paysagère

Fig.2.1 : Classification des différents types de paysages. Source : Auteur 2015.....	53
Fig. 2.2 : Esquisse du concept du paysage. Gélinas. M, 2013.....	58
Fig.2.3 : Un environnement favorise une vitesse de conduite sécuritaire . Source : Guy .L, Boulfroy. E, 2007.....	63
Fig.2.4 : une banquette d'arbre protège la sécurité des piétons sur le trottoir. Source : Guy .L, Boulfroy. E, 2007.....	63
Fig.2.5 :Vergers de pommiers en culture intensive. Source : https://fr.wikipedia.org	63
Fig.2.6 : Les arbres fruitiers arrivent en ville . Source : Le particulier pratique article n°392.....	63

Fig.2.7 : Les différentes situations rencontrées aménagées par des arbres d'ornements (cheminement piéton, piste cyclable, voie mécanique). Source: https://fr.wikipedia.org/wiki/allée/2016	65
Fig.2.8 : Les deux typologies, conifères et feuillus des arbres. Source : Ianutolo.M et al, 2016.....	65
Fig.2.9 :Platane pour 18 m de haut (Belgique). Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Platane	66
Fig.2.10 : Un pin parasol monumental. Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Pin - parasol	66
Fig. 2.11: Les arbustes colorés cultivés et non cultivés. Source : http://jardinage.lemonde.fr/dossier-325-taille-arbustes.html	68
Fig.2.12 : Prairie fleurie. Source : http://www.nova-flore.com	69
Fig.2.13 : Terre plein central en graminées , Valence. Source : Zimmermann.JL,2012.....	69
Fig.2.14: Voie engazonnée(Le tramway de Montpellier).Source :Zimmermann.JL,2012.....	69
Fig.2.15 : L'aménagement de rond-point avec des bacs à fleurs (lauriers roses). Source : http://www.pariscotejardin.fr/be/tag/arbustes	70
Fig.2.16 : Embellir les trottoirs avec des bacs à fleurs. Source : http://notre.jardin.skynetblogs	70
Fig.2.17 : Rond-point fleuri. Source :(le Pouzin)Benetreau.J-L, 2011.....	70
Fig.2.18 : Des petits arbustes à fleur. Source: http://150610triocler.over-blog.com/2014	70
Fig. 2.19 : panneaux de signalisation routière d'un carrefour. Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Carrefour_giratoire	71
Fig.2.20 : Deux types de panneaux diagrammatiques implantés hors agglomération . Source : http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/	72
Fig. 2.21 : Les différents types de panneaux décoratifs qui servent à marquer l'entrée et la sortie de ville. Source : https://www.metropole-equipements.com	73
Fig.2. 22 : Panneau directionnel. Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Mention_de _signalisation_routiere	74
Fig.2. 23 : Panneau multi directionnel. Source : http://www.tout-sur-google-earth.com/t18698-defis-panneaux-multidirectionnels	74
Fig. 2. 24 : Les différents types de signalisation routière. Source : Coupey.S et Vigne.S, 2012).....	75
Fig.2. 25 : Enseignes et panneaux publicitaires des hôtels, restaurants, station de service à l'entrée de ville . Source : http://www.pyrenees-enseignes.fr/fabricant-enseigne-sud-ouest-realizations/	75
Fig.2.26 : La structure métallique à l'entrée de ville (portique /potence). Source : http://www.lacroix -city.com/fr/france/produits/signalisation-routiere/signalisation-directionnelle-et-supports/pphm/	76
Fig. 2. 27 : L'éclairage public (Ramonville). Source : Boscari.D et Knusmann. F, 2014.....	77
Fig. 2. 28 : Les arrêts de bus dans la continuité de l'existant. Source : Coupey.S et Vigne.S, 2012.....	80
Fig.2. 29 : Tianjin Bridged place (Chine). Source: Valérie Ethier et al, 2015.....	81
Fig.2.30 :Plaza de Santo Domingo (R. Dominicaine). Source: Valérie Ethier et al, 2015.....	81
Fig.2.31:Lonsdale Street Dandenong place (Australie) . Source: Valérie Ethier et al, 2015.....	81
Fig.2.32 : Panneau de limitations de vitesse à l'entrée d'agglomération. Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Panneau_d'annonce_de_ralentisseur_de_type_dos-d%C3%A2ne_en_France/01/11/2016	85

- Fig.2.33: Panneau d'annonce de ralentisseur accompagné par une limitation de vitesse
 Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Panneau_d'annonce_de_ralentisseur_de_type_dos-d%C3%A2ne_en_France /01/11/2016.....85
- Fig. 2. 34 : Les types de courbe. Source : Aménagement des « routes principales » - SETRA – 1994 (Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements).....88

Chapitre .3 : image de la ville

- Fig. 3.1 : Les éléments de la ville de Kevin Lynch. Source : www.concepturbanization.tumblr.com.....102
- Fig. 3.2 : Tente Touareg (Afrique du Nord) . Source : © Oleg Seleznev - Fotolia.com.....105
- Fig. 3.3 : La kasbah de Telouet et de Ait Ben Haddou (Marrakech). Source : http://moroccosafaris.com/en_GB/kasbahs-of-ait-ben-haddou-telouet/.....106
- Fig. 3.4 : Les maisons traditionnelles à Tunisie. Source : © imagepassion - Fotolia.com...107
- Fig. 3.5 : Pétra classée patrimoine mondial de L'UNESCO en 1985. Source : © jscalev - Fotolia.com.....107
- Fig. 3.6 : Hutte d'un village du Cameroun. Source : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Hutte/2016>.....108
- Fig.3.7 :Tipi de la première moitié du 20 Siècle. Source : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Tipi>.....108
- Fig.3.8 :Tipi géant moderne, à Dortmund. Source : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Tipi>.....108
- Fig.3.9 : Des maisons aux matériaux actuels. Source ; © Nouk - Fotolia.com.....109
- Fig.3.10 :Igloos traditionnels modernisés. Source : © Miss_civic - Fotolia.com.....109
- Fig.3.11 : Le kilt et le cornemuse écossais. Source : <http://www.ecosse.photo.free.fr/>.....110
- Fig.3.12 :La djellaba /Gandoura maghrébine. Source : Vilsalmon. C, 2015.....110
- Fig.3.13 : Le kimono japonais. Source : Vilsalmon. C, 2015.....111
- Fig.3.14 : Le Sarafane russe. Source : Vilsalmon. C, 2015.....111
- Fig.3.15 : Haïk porté par des femmes à Alger. Source : Ramdani.S-S, 2013.....111
- Fig.3.16 :Abd el-Kader portant un burnous. Source : Etienne Carjat 1828–1906.....112
- Fig.3.17 :Les paysans kabyles portant Burnous. Source : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Burnous>.....112
- Fig.3.18 : Chèches des nomades touareg. Source : <http://www.echarpissime.com/blog/mode-tendance/cheche-accessoire-mode.html>.....112
- Fig.3.19 : Le serouel de sorties des Algéroises. Source : <https://azititou.wordpress.com/2012/06/24/le-serouel-de-sortie/>.....113
- Fig.3.20 :Çatal Höyük, néolithique, 6000 av. J.-C., enduits d'argile blanche reconstitués
 Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Mat%C3%A9riaux_de_construction /2016.....113
- Fig.3.21 : Bijou de Kabylie. Source : Musée National des Arts et Tradition populaires, Alger.....115
- Fig.3.22 :Bijoux Chaouia des Aurès. Source : Musée National des Arts et Tradition populaires, Alger.....115
- Fig.3.23 :Bijou Touareg .Source : Musée National des Arts et Tradition populaires, Alger.....115
- Fig.3.24 :Tapis des M'zab à Ghardaïa . Source :<http://www.reporters.dz/index.php/region/ghardaia-tomber-de-rideau-sur-une-fete-du-tapis-reussie>.....115
- Fig.3.25: Tapis de Tlemcen. Source : <https://www.dzairnews.com/articles/elwatan-tlemcen-ouverture-du-salon-national-du-tapis-traditionnel>.....115
- Fig.3.26: Poterie et céramique Algérien. Source : http://www.vitamedz.org/poterie-de-biderfoire-nationalede/Photos_382_198174_13_1.html116

Fig.3.27: Métiers d'art de produits calebasse . Source : http://kalinagoterritory.com/fr/work-art/crafts/	116
Fig.3.28: Les sculptures de Raoul Gagliolo. Source : http://raoulgagliolo.fr/exposition.html	116
Fig.3.29: Arts Kalinago à partir de noix de coco. Source : http://kalinagoterritory.com/fr/work-art/crafts/	117
Fig. 3.30: L'artisanat indien une panoplie de couleur et de singularité unique .Source : http://fr.123rf.com/photo_11972441_artisanat-color-de-inde.html?fromid=NzA4RjM1ZDISZ3dFa3B1VW11RHNZQT09	117
Fig.3.31: Poupée russe ces figurines souriantes symboles de la Russie. Source : http://peterhof.fr/it/products/le-matrioshke-le-bambole-russe/	118
Fig.3.32: Rome, Piazza del Popolo, Obélisque et églises Santa Maria. Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Ob%C3%A9lisque_de_la_piazza_del_Popolo	119
Fig.3.33: Stèle japonaise moderne en hommage au poète japonais Tekkan Yosano. Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/St%C3%A8le	120
Fig.3.34:Les quatre-vingt-deux stèles des Docteurs(1442-1779).Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/St%C3%A8le	120
Fig.3.35: Stèle d'Okba ibn Nafaa à Sidi okba (Biskra, Algérie). Source : https://histoireislamique.wordpress.com/category/le-califat-des-omeyyades-damas-et-cordoue/	120
Fig.3.36: La Stèle commémorative de Gandhi . Source : Vitry,J,2016.....	120
Fig.3.37: Monuments funéraire qui expriment le deuil, la douleur. Source : Henriet. F, 2011.....	121
Fig.3.38: Monument érigés pour les événements glorieux. Source : Henriet. F, 2011.....	122
Fig.3.39: La production maraichère (France). Source : https://alternatiba.eu/nord-essonne/quartier-alimentation-agriculture/	123
Fig.3.40 : Production phoenicicole au Maroc .Source : http://www.agrimaroc.ma/filiere-phoenicicole-le-maroc-est-classe-7e-a-lechelle-mondiale	123

Chapitre .4 : État de l'art et positionnement épistémologique

Fig. 4.1 : éléments picturaux formant les plans de l'analyse séquentielle. Source : Panerai P, et al 2002.....	132
Fig. 4.2 : L'esthétique <i>du paysage, Man Made America</i> . Source : Marchand.B, 1999.....	142
Fig. 4.3 : Esquisses des points de vue selon des parcours inversés dans une route périphérique à Boston. Source : (Appleyard. D, Lynch. K, Myer. J. R.) 1964.....	144
Fig. 4.4 : Diagramme de parcours, signes et chaussée. Source : (Appleyard. D, Lynch. K, Myer. J. R.) 1964.....	145
Fig. 4.5 : Séquences visuelles effectuées le long de la Northeast Expressway à Boston. Source : Appleyard. D, Lynch. K, Myer. J. R. 1964.....	145
Fig. 4.6 : La mémorisation de paysage en fonction de type de transport et du rôle de l'utilisateur Source : Baily.A.S, 1974.....	146
Fig. 4.7 : Séquences visuelles sur l'autoroute Nord-est. Source : Extraits de D. Appleyard, K. Lynch, J. R. Myer, 1964.....	147
Fig. 4.8 : Des croquis et des photos séquentielles sur l'autoroute. Source : Extraits de D. Appleyard, K. Lynch, J. R. Myer, 1964.....	147
Fig. 4.9 : Les impressions enregistrées de chaque groupe lors d'une discussion. Source : CARR, S. et SCHISLER, D. (1969).....	149

Fig. 4. 10 : La notion de repère « le cas élémentaire du sens de la direction chez l'homme » Source : Cornetz. V, 1913	154
Fig. 4.11 : Modèle descriptif de la perception lors d'un déplacement en milieu urbain. Source : Baily.A.S, 1974.....	157
Fig. 4.12 : Double page illustrant le canard (duck) et le hangar décoré (decorated shed) Source : Extraits de (Venturi. R, Scott Brown. D, Izenour. S, 1968).....	159
Fig. 4.13 : Las Vegas, l'ordre complexe du strip. Source : Extraits de (Venturi. R,Scott Brown. D, Izenour. S, 1968).....	159
Fig. 4.14 : Analyse comparative de l'intensité des symboles sur différents types de grands espaces. Source : Extraits de (Venturi. R, Scott Brown. D, Izenour. S, 1968).....	159
Fig.4.15 : Analyse d'un couloir routier. Source : Waterman. T, 2010.....	160

Chapitre. 5 : Présentation du cas d'étude

Fig.5.1 : La situation géographique de la wilaya de Biskra. Source : www. Wikipédia. Org.....	167
Fig.5.2 : La wilaya de Biskra, limites administratives et communes. Source : DPAT de Biskra monographie 2014.....	169
Fig.5.3 : Rahba à coté d'une Mosquée dans la vieille ville. Biskra (Algérie). Source : https://www.wdl.org/fr/item/8781/	173
Fig.5.4 : Rue dans la vieille ville de Biskra. Source : https://www.wdl.org/fr/item/8781/	173
Fig.5.5 : Le Crédit Foncier. Source : http://tenes.info/galerie/BISKRA	173
Fig.5.6 : Le casino, l'hôtel, et le marché au dattes. Source : https://www.judaicalgeria.com /pages/biskra.html	173
Fig.5.7 : Époque actuelle (quartier récent à Alia). Source : http://univ-biskra.dz/index.php/ presentation/ laville-de-biskra	175
Fig.5.8 : Largeur de la route est adéquate dans les nouveaux quartiers .Source : http://univ- biskra.dz/index.php/presentation/laville-de-biskra	175
Fig.5.9 : Réaménagement et embellissent des espaces publics. Source : http://univ- biskra.dz/index.php/presentation/laville-de-biskra	175
Fig.5.10 : La grande maison de culture de Ahmed Rida Houhou Biskra . Source : http://univ- biskra.dz/index.php/presentation/laville-de-biskra	175
Fig.5.11 : Réparation de la population occupée par secteur d'activités. Source : Monographie, DPAT , 2014.....	177
Fig.5.12 : La production de tomate sous serre Biskra (M'ziraa) 2013 . Source : http://www.vitamedz.org/tomates-cerise-sous-serre multichappelle/Photos_ 98_118974_7_1.html	179
Fig.5.13 : Biskra, le jardin potager de l'Algérie. Source : http://www.vitamedz.org/le- petrole-vert-du-sud/Photos_98_202301_7_1.html	179
Fig.5.14 : L'arboriculture dans la région de Ziban. Source : Tahar, H.2011	179
Fig.5.15 : La mosquée de Sidi Okba. Source : http://www.panoramio.com /photo/28118225	181
Fig.5.16 : Ksar de Khaget Sidi Nadji .Source : http://khanga.sidi.nadji.over- blog.org/2013	182
Fig.5.17 : Les oasis de M'chouneche.Source : http://univ-biskra.dz/ 2015.....	182
Fig.5.18 :Les gorges et les paysages magiques de el Kantara -50km de la ville de Biskra-	

Source : http://www.reporters.dz/index.php/blog/badiaa-chabane	182
Fig.5.19 : Hammam Salhine. Source : http://mapio.net/pic/p-94241440/	183
Fig.5.20 : Salon national de l'artisanat et des dérivés du palmier à Biskra. Source: http://www.aps.dz/culture/50993-biskra-ouverture-du-salon-de l%E2%80%99artisanat-et-des-d%C3%A9riv%C3%A9s-du-palmier	184
Fig.5.21 : La distribution de divers artisanats traditionnels au niveau de la wilaya de Biskra. Source : http://www.wilayabiskra.dz/Artisanat.aspx	185
Fig.5.22 :Jardin 5 juillet .Source : http://wikimapia.org/13505735/fr/JARDIN-5-JUILLET/2009	186
Fig.5. 23: jardin London. Source : https://www.routedesvoyages.fr/travel/fr/algeria/airport_biskra_airport/photo_90348862-lassaad-kara-jardinlondonbiskra.html/2013	186
Fig.5.24 : Carte des infrastructure de base. Source : DTP de Biskra , 2016.....	187
Fig. 5. 25 : Les entrées de la ville de Biskra . Source : Google Map 2016 -Traitement de l'auteur-.....	188
Fig.5.26 : Des séquences successives marquant le parcours d'entrée de Biskra en venant de El Outaya et/ ou Branis . Source : Auteur 2015.....	189
Fig.5.27: Des séquences successives marquant le parcours d'entrée de Biskra en venant de Chetma . Source : Auteur 2015.....	190
Fig.5.28 : Des séquences successives marquant le parcours d'entrée de Biskra en venant de Sidi Okba . Source : Auteur 2015.....	191
Fig.5.29 : des séquences successives marquant le parcours d'entrée de Biskra en venant d'Oumeche . Source : Auteur 2015.....	192
Fig.5.30 : Des séquences successives marquant le parcours d'entrée Biskra en venant de El Hadjeb. Source : Auteur 2015.....	193

Chapitre. 6 : Perception du chercheur automobiliste

Fig.6.1 : La ville de Biskra délimitée par ses entrées et ses limites physiques. Source : Auteur, 2016.....	197
Fig.6.2 : La localisation des cinq entrées de la ville de Biskra. Source : Google earth, 2016 - Traitement de l'Auteur-.....	198
Fig.6.3 : Le parcours d'entrée à la ville via l'entrée N°1 RN 3 Nord . Source : Google earth 2016 -Traitement de l'Auteur-.....	200
Fig.6.4 : Les composantes de l'image de l'entrée de ville N°1 (RN 3 Nord). Source : Auteur, 2016.....	201
Fig.6.5 : Types de séquences visuelles dominantes au cheminement d'entrée à la ville Source : Auteur, 2016.....	202
Fig.6.6 : Les séquences visuelles de paysage routier à l'entrée de la ville (1-8). Source : Auteur, 2016	203
Fig.6.7 : Les séquences visuelles de paysage routier à l'entrée de la ville (séquences de rond point) . Source : Auteur, 2016.....	204
Fig.6.8 : Les séquences visuelles de paysage routier à l'entrée de ville (D-23) .Source : Auteur, 2016.....	205
Fig.6.9 : Les séquences visuelles de paysage routier à l'entrée de ville (J- 38) . Source : Auteur, 2016.....	206
Fig. 6.10 : Des croquis sur les images mentales de l'expérience visuelle de chercheur à l'entrée de ville. Source : Auteur, 2016.....	207

Fig.6.11 : Le marquage des éléments-clés qui composent l'image de l'entrée de ville .Source : Auteur, 2016.....	208
Fig. 6.12 : Le parcours d'entrée à la ville via l'entrée N°2 (RN 31). Source : Google earth 2016 –Traitement de l'Auteur-.....	211
Fig.6.13 : Les composantes de l'image de l'entrée de ville N°2 (RN 31). Source : Auteur, 2016.....	212
Fig.6.14 : Types de séquences visuelles dominantes au cheminement d'entrée à la ville Source : Auteur, 2016.....	213
Fig.6.15 : Les séquences visuelles de paysage routier à l'entrée de ville (1-6). Source : Auteur, 2016.....	214
Fig.6.16 : Les séquences visuelles de paysage routier à l'entrée de ville (C-L) .Source : Auteur, 2016.....	215
Fig.6.17 : Les séquences visuelles de paysage routier à l'entrée de ville (13-29).Source : Auteur, 2016.....	216
Fig.6.18 : Des croquis sur les images mentales de l'expérience visuelle du chercheur à l'entrée de ville. Source : Auteur, 2016.....	217
Fig.6.19 : Le marquage des éléments-clés qui composent l'image de l'entrée de ville Source : Auteur, 2016.....	218
Fig.6. 20 : Le parcours d'entrée à la ville via l'entrée N°3 (RN 83) .Source : Google earth 2016 -Traitement de l'Auteur-.....	220
Fig.6.21 : Les composantes de l'image de l'entrée de ville N°3 (RN 83).Source : Auteur, 2016.....	221
Fig.6.22 : Types de séquences visuelles dominantes au cheminement d'entrée à la ville Source : Auteur, 2016.....	222
Fig.6.23 : Les séquences visuelles de paysage routier à l'entrée de ville (1-6). Source : Auteur, 2016.....	223
Fig.6.24 : Les séquences visuelles de paysage routier à l'entrée de ville (D-N). Source : Auteur, 2016.....	224
Fig.6.25 : Les séquences visuelles de paysage routier à l'entrée de ville (16-S). Source : Auteur, 2016.....	225
Fig.6.26 : Des croquis sur les images mentales de l'expérience visuelle de chercheur à l'entrée de ville . Source : Auteur, 2016.....	226
Fig.6.27 : Le marquage des éléments-clés qui composent l'image de l'entrée de ville . Source : Auteur, 2016.....	227
Fig.6.28 : Le parcours d'entrée à la ville via l'entrée N°4 RN 3 Sud .Source : Google earth 2016 -Traitement de l'Auteur-.....	230
Fig.6.29 : Les composantes de l'image de l'entrée de ville N°4 (RN 3 Sud). Source : Auteur, 2016.....	231
Fig.6.30 : Types de séquences visuelles dominantes au cheminement d'entrée à la ville Source : Auteur, 2016.....	232
Fig.6.31 : Les séquences visuelles de paysage routier à l'entrée de ville (1-C). Source : Auteur, 2016.....	233
Fig.6.32 : Les séquences visuelles de paysage routier à l'entrée de ville (16-S).Source : Auteur, 2016.....	234
Fig.6.33 : Les séquences visuelles de paysage routier à l'entrée de ville (12-16). Source : Auteur, 2016.....	235
Fig.6.34 : Des croquis sur les images mentales de l'expérience visuelle de chercheur à l'entrée de ville .Source : Auteur, 2016.....	236

Fig.6.35 : Le marquage des éléments-clés qui composent l'image de l'entrée de ville Source : Auteur, 2016.....	237
Fig.6.36 : Le parcours d'entrée à la ville via l'entrée N°5 RN 46 .Source : Google earth 2016 -Traitement de l'Auteur-.....	240
Fig.6.37 : Les composantes de l'image de l'entrée de ville N°5(RN 46) . Source : Auteur, 2016.....	241
Fig.6.38 : Types de séquences visuelles dominantes au cheminement d'entrée à la ville Source : Auteur, 2016.....	242
Fig.6.39 : Les séquences visuelles de paysage routier à l'entrée de ville (1-D). Source : Auteur, 2016.....	243
Fig.6.40 : Les séquences visuelles de paysage routier à l'entrée de ville (6-F). Source : Auteur, 2016.....	244
Fig.6.41 : Les séquences visuelles de paysage routier à l'entrée de ville (G-15).Source : Auteur, 2016.....	245
Fig.6.42 : Les séquences visuelles de paysage routier à l'entrée de ville (16-31). Source : Auteur, 2016.....	246
Fig.6.43 : Des croquis sur les images mentales de l'expérience visuelle de chercheur à l'entrée de ville . Source ; Auteur, 2016.....	247
Fig.6.44 : Le marquage des éléments-clés qui composent l'image de l'entrée de ville .Source : Auteur, 2016.....	248
Fig.6.45 : Évaluation des entrées de la ville de Biskra selon leurs atouts par le chercheur Source : Auteur, 2016.....	254

Chapitre. 7 : Perception des usagers automobilistes

Fig.7.1 : Les axes principaux (D2 est perpendiculaire à D1). Source : Bouchier.A, 2006....	276
Fig.7.2 : Schématisation du processus de l'analyse multi variée. Source : Auteur, 2016.....	282
Fig.7.3 : Processus de l'analyse en composante principale. Source : Auteur, 2016.....	283
Fig.7.4 : Propriété et interprétation de corrélation linéaire. Source : http://grasland.script.univ-paris-diderot.fr/	284
Fig.7.5 : Graphique des valeurs propres (Scree plot) .Source : Auteur, 2016.....	285
Fig.7.6. Cercle des corrélations des variables de l'analyse avec les principaux axes F1 et F2 Source : Auteur, 2016.....	294
Fig.7.7. Graphique des observations de toutes les variables. Source : Auteur, 2016.....	301
Fig.7. 8. L'influence de la dimension végétative sur l'identité de la ville. Source : Auteur, 2016.....	304
Fig.7.9. L'influence de la dimension végétative sur la dimension historique. Source : Auteur, 2016.....	304
Fig.7.10. l'influence de la dimension végétative sur la dimension économique. Source : Auteur, 2016.....	304
Fig.7.11. L'influence de la dimension végétative sur la dimension patrimoniale. Source : Auteur, 2016.....	304
Fig.7.12. Graphique des observations entre la dimension végétative et identitaire. Source : Auteur,2016.....	307
Fig. 7. 13. Graphique des observations entre la dimension végétative et historique. Source : Auteur,2016.....	307
Fig. 7.14. Graphique des observations entre la dimension végétative et économique. Source : Auteur,2016.....	307

Fig. 7. 15. Graphique des observations entre la dimension végétative historique. Source : Auteur, 2016.....	307
Fig.7.16. L’impact de la dimension signalétique sur la dimension identitaire. Source : Auteur, 2016.....	310
Fig.7.17. L’impact de la dimension signalétique sur la dimension historique .Source : Auteur, 2016.....	310
Fig.7.18. L’impact de la dimension signalétique sur la dimension économique. Source : Auteur, 2016.....	310
Fig.7.19. L’impact de la dimension signalétique sur la dimension patrimoniale. Source : Auteur, 2016.....	310
Fig.7.20. Graphique des observations entre la dimension signalétique et identitaire. Source : Auteur, 2016.....	314
Fig.7.21. Graphique des observations entre la dimension signalétique et historique. Source : Auteur,2016.....	314
Fig.7.22. Graphique des observations entre la dimension signalétique et économique. Source : Auteur, 2016.....	314
Fig.7.23. Graphique des observations entre la dimension signalétique et patrimoniale . Source : Auteur, 2016.....	314
Fig.7.24. L’influence de la dimension d’aménagement sur la dimension identitaire . Source : Auteur, 2016.....	317
Fig.7.25. L’influence de la dimension d’aménagement sur la dimension historique. Source : Auteur, 2016.....	317
Fig.7.26. L’influence de la dimension d’aménagement sur la dimension économique. Source : Auteur, 2016.....	317
Fig.7.27. L’influence de la dimension d’aménagement sur la dimension patrimoniale. Source : Auteur, 2016.....	317
Fig.7.28. Graphique des observations entre la dimension d’aménagement et identitaire. Source : Auteur,2016.....	320
Fig.7.29 .Graphique des observations entre la dimension d’aménagement et historique. Source : Auteur, 2016.....	320
Fig.7.30. Graphique des observations entre l’aménagement et économique. Source : Auteur, 2016.....	320
Fig.7.31. Graphique des observations entre la dimension d’aménagement et patrimoniale Source : Auteur, 2016.....	320
Fig.7.32. L’influence de la dimension vitrine sur la dimension identitaire. Source : Auteur, 2016.....	322
Fig.7.33. L’influence de la dimension vitrine sur la dimension historique. Source : Auteur, 2016.....	322
Fig.7.34. L’influence de la dimension vitrine sur la dimension économique. Source : Auteur, 2016.....	322
Fig.7.35. L’influence de la dimension vitrine sur la dimension patrimoniale. Source : Auteur, 2016.....	322
Fig.7.36. Graphique des observations entre la dimension vitrine et identitaire. Source : Auteur, 2016.....	324
Fig.7.37. Graphique des observations entre la dimension vitrine et historique .Source : Auteur, 2016.....	324
Fig.7.38. Graphique des observations entre la dimension vitrine et économique. Source : Auteur, 2016.....	324
Fig.7.39. Graphique des observations entre la dimension vitrine et patrimoniale . Source : Auteur, 2016.....	324

Fig.7.40. L'impact de la dimension sécuritaire sur la dimension identitaire. Source : Auteur, 2016.....	327
Fig.7.41. L'impact de la dimension sécuritaire sur la dimension historique . Source : Auteur, 2016.....	327
Fig.7.42. L'impact de la dimension sécuritaire sur la dimension économique. Source : Auteur, 2016.....	327
Fig.7.43. L'impact de la dimension sécuritaire sur la dimension patrimoniale .Source : Auteur, 2016.....	327
Fig.7.44. Graphique des observations entre la dimension sécuritaire et identitaire. Source : Auteur,2016.....	329
Fig.7.45. Graphique des observations entre la dimension sécuritaire et historique . Source : Auteur, 2016.....	329
Fig.7.46. Graphique des observations entre la dimension sécuritaire et économique. Source : Auteur, 2016.....	329
Fig.7.47. Graphique des observations entre la dimension sécuritaire et patrimoniale . Source : Auteur, 2016.....	329

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 01 : L'analyse conceptuelle. Source : Auteur 2016.....	11
Tableau 02 : Les avantages et les inconvénients des différentes typologies de chicane d'entrée. Source : Baille. O et al, 2008.....	48
Tableau 03 : Les composantes de paysages .Source : Auteur 2015.....	53
Tableau 04 : Les plans de l'analyse séquentielle. Source : Panerai P, et al 1999.....	132
Tableau 05 : Les températures moyennes mensuelles de Biskra 2014. Source : monographie de Biskra (DPAT 2014).....	170
Tableau 06 : Les vents moyens mensuels de Biskra 2014. Source : monographie de Biskra (DPAT 2014).....	170
Tableau 07 : Les précipitations moyennes mensuelles de Biskra 2014. Source : monographie de Biskra (DPAT 2014).....	171
Tableau 08 : tableau récapitulatif des indicateurs qui constituent l'image de l'entrée de ville Source : Auteur, 2016.....	251
Tableau 09 : Les valeurs propres de l'analyse ACP. Source : Auteur, 2016.....	285
Tableau 10 : Couples de variables présentant de bonnes corrélations positivement fortes Source : Auteur, 2016.....	286
Tableau 11 : corrélation des variables aux facteurs et leur contribution à la construction des axes principaux. Source : Auteur, 2016.....	291

LISTE DES GRAPHES

Graphe 1: variable relative au nombre d'utilisateurs par sexe. Source : Auteur, 2016.....	259
Graphe 2: variable de l'âge par sexe. Source : Auteur, 2016.....	260
Graphe 3: Variable du niveau scolaire par sexe. Source : Auteur, 2016.....	261
Graphe 4: Fonctions des usagers par sexe. Source : Auteur, 2016.....	262
Graphe 5: Lieu et période de travail des usagers. Source : Auteur, 2016.....	263
Graphe 6: Lieu et durée de résidence des usagers. Source : Auteur, 2016.....	264
Graphe 7: Durée et rythme d'utilisation des routes. Source : Auteur, 2016.....	265
Graphe 8: Moyens de transport par types d'usagers. Source : Auteur, 2016.....	266
Graphe 9: Causes de déplacement et l'accompagnement .Source : Auteur, 2016.....	267
Graphe 10: Evaluation de la présence de la végétation à l'entrée de ville .Source : Auteur, 2016.....	268
Graphe 11: Etat actuel de la végétation .Source : Auteur, 2016.....	269
Graphe 12 : Evaluation de la présence de signalisation routière .Source : Auteur, 2016.....	270
Graphe 13: Dégradation de l'image des entrées par les signalétiques et les affiches publicitaires non ciblées. Source : Auteur, 2016.....	271
Graphe 14: Evaluation de la présence d'aménagement aux entrées de ville. Source : Auteur, 2016.....	272
Graphe 15: Evaluation de l'aménagement aux entrées de ville selon le concept des portes ouvertes et accueillantes du Sahara. Source : Auteur, 2016.....	273
Graphe 16 : Evaluation de la présence des éléments vitrines .Source : Auteur, 2016.....	274
Graphe 17 : Le choix de l'entrée la plus marquante selon les usagers. Source : Auteur, 2016.....	332

CHAPITRE
INTRODUCTIF

INTRODUCTION GÉNÉRALE

L'entrée de ville a évolué physiquement et symboliquement au fil des siècles. De la porte moyenâgeuse, frontière symbolique et physique clairement identifiable entre la ville et la campagne qu'elle était autrefois, l'entrée est devenue parcours traversant au fil de l'histoire et successivement les faubourgs, la banlieue, le périurbain, s'étirant toujours plus pour relier la campagne et la ville. Le parcours d'entrée est ainsi constitué de l'axe routier et de son environnement (Schneeberger. L ,2007).

L'organisation spatiale et les caractéristiques de ses composantes déterminent des séquences visuelles dont l'enchaînement rarement progressif de la campagne à la ville est soumis à une évolution rapide et constante (création, extension de secteurs urbanisés, de secteurs à caractère industriel ou commercial, rénovation de quartiers....).

Les routes et les autoroutes donnant accès à une ville sont souvent considérées comme des nœuds de communication, des artères vitales qui nourrissent la ville, cristallisées autour des fonctions d'échanges commerciaux et de déplacements continus des gens

Longtemps négligés, les parcours d'entrées sont considérés aujourd'hui comme pouvant apporter une contribution significative au paysage autoroutier. Les entrées de ville devraient offrir une image valorisante de la ville, mais elles constituent le plus souvent des points noirs qui appellent un traitement visant à préserver et à valoriser leurs éléments positifs, atténuer leurs éléments dévalorisants et prévoir leur évolution future.

Le concept semble susciter une réflexion dans le monde des architectes, des architectes paysagistes et des urbanistes, sans pour autant que des projets se concrétisent ou qu'on s'entende sur les critères concrets d'une entrée de ville réussie, où l'infrastructure s'intègre au paysage urbain de façon harmonieuse et remarquable. La question qui se pose alors : que se cache-t-il derrière l'expression « entrée de ville »? Existe-t-il un consensus sur sa forme et ses fonctions?

CHAPITRE INTRODUCTIF

L'entrée de ville est maintenant vue comme porteuse de significations multiples : « *ce sont de véritables portes d'entrée qui contribuent à en définir l'identité de la ville. Par les interprétations dont elles font l'objet, c'est tout un paysage qui émerge de cette réalité, tant pour les usagers, qu'ils soient occasionnels ou assidus, que pour les riverains* » (Gariépy et al, 2006).

Ce lieu de passage agit à titre de signal pour les automobilistes, leur indiquant un changement d'environnement et de statut. Cependant, l'entrée de ville d'aujourd'hui cherche à devenir plus sécuritaire et confortable pour les usagers de chacun des modes de transport, de l'automobiliste au piéton.

1/ ELÉMENTS DE PROBLEMATIQUE

Sur un parcours d'entrée, lorsque l'on se situe plutôt vers les franges de la ville, on constate que les tissus urbanisés sont assez lâches, donnant l'impression de vide ou préservant de grandes étendues de territoire peu ou mal occupées, des tissus urbains déstructurés, mal composés, ou parfois tout simplement en devenir.

Aujourd'hui en tout point, l'entrée de la ville répond à un même stéréotype. Elle nous donne à voir dans la plupart des cas des images banales constituées par des objets architecturaux synonymes d'enlaidissement ou de standardisation et parfois des vides abandonnés, délaissés engendrant une image peu valorisante, voire dévalorisante, et créant un linéaire sans essence, banal, sans profondeur, et avec aucun souci d'harmonie ou d'embellissement.

La situation de nos entrées de ville est aujourd'hui difficile. Souvent, nous sommes étonnés et parfois choqués sur la qualité de nos entrées de « la ville de Biskra », et comment on a laissé dégrader à ce point les espaces urbains et périurbains des franges de ville. L'environnement, l'urbanisation accélérée et la structure urbaine qui se développent avec une dynamique hâtée et pressée, se traduisent souvent par un véritable gâchis tant au plan du paysage visuel que des formes d'urbanisation donnant une image non significative sans valeur, ni identité. La rapidité du développement en périphérie et les diverses mutations qui s'en sont suivies ont transformé la porte d'entrée en un véritable parcours, les entrées de ville ne sont plus un point précis dans l'espace.

CHAPITRE INTRODUCTIF

La limite entre les zones rurales et les zones urbaines, aujourd'hui dominantes, est devenue ambiguë. L'effet de porte d'entrée est atténué et il est difficile de distinguer une ville d'une autre, ou une ville de son contexte périurbain. L'entrée est donc devenue un événement s'étirant le long de la route, rendant le concept même d'entrée de ville complexe à définir.

2/ CONSTATS POSITIFS

Premièrement, la route nationale RN31 Biskra- Chetma, appelée communément (Triq Arris). Dans ce parcours qui mène vers la ville de Biskra, on remarque la présence d'un pôle universitaire, souvent considéré comme un point de repère, ce dernier contribue à la signification et à la valorisation de l'image de l'entrée de la ville.

Deuxièmement, la route nationale RN3 Nord appelée communément «Triq Batna». On constate dans cette voie, l'aménagement d'un rond-point avec de la végétation, des arcs et des tableaux avec les noms de Chouhada, ainsi que l'implantation stratégique du cimetière des martyres (Makbarat el chouhada) en face de ce rond-point à l'entrée, ces paysages peuvent également attirer l'attention des usagers et participer au renforcement de concept « entrée de ville».

Troisièmement, la route nationale RN3 Sud, appelée communément (Triq El Sahara), cette route est distinguée par l'effet de la porte d'entrée qu'on peut apprécier d'une manière ou d'une autre, d'une part routière (avec l'échangeur autoroutier), et d'autre part ferroviaire (avec la voie ferrée). La présence des panneaux signale l'entrée de ville et délimite les limites de la ville de Biskra d'une manière explicite.

On se retrouve également pour une deuxième fois, avec l'effet de porte produit par l'échangeur autoroutier à l'entrée de Biskra en venant d'El Hadjeb sur la route nationale RN46, passant par un grand projet qui peut marquer l'entrée de ville à savoir la gare routière de Biskra (SNTV).

3/ CONSTATS NÉGATIFS

Sur les grands axes irriguant la ville de Biskra, existe un long corridor dominé par des paysages ruraux et commerciaux, caché par des grandes zones (industrielle et d'équipement) souvent poussées par les autorités publiques dans les franges de la ville, créant des paysages chaotiques, anarchiques, et hétéroclites avec des usines, des travaux et des grandes aires de stationnement....

CHAPITRE INTRODUCTIF

L'effet de porte est également atténué au cours des siècles et le concept « entrée de la ville » est maintenant complexe à définir. Avec un périurbain défiguré et dégradé, sauvegardant une image mentale souvent défigurée, banale et sans essence chez les usagers montrant une énorme rupture avec la qualité paysagère à travers un environnement naturel non traité, mal aménagé et des terrains non qualifiés qui engendrent une pollution visuelle omniprésente (hangars, des terrains abandonnés, des friches et des délaissées..... etc.).

L'identité de la ville de Biskra est quasiment absente aux entrées de ville, le manque d'indices qui distinguent l'identité de la reine des Ziban et font la renommée de la ville, tels que (la mosquée de Okba Ibn Nafaa, Hamam Salihine, les ruines romaines de Thouda, les Ksour de Mchounech, de Chetma et de Khenguet Sidi Nadji, les gorges d'El Kantara, les Oasis de Tolga, les palmiers et les dattes, les jardins publics et les espaces verts, etc....

La perte de repère et d'orientation dans un environnement déstructuré, ou il n'y a pas d'enseignes ni prés enseignes qui guident les étrangers vers les hôtels, les grands services, les parcs, les jardins, et même vers les hôpitaux en cas d'urgence.... Les entrées de la ville de Biskra sont insignifiantes et parfois carrément invisibles et illisibles pour leurs usagers. Les gens, habituellement, ne savent pas où commencent les entrées de ville ? Où finissent-elles ? À part la présence de quelques panneaux d'entrée de part et d'autre, sans aucun souci de mise en valeur et d'harmonie avec le concept « des portes ouvertes et accueillantes du Sahara ».

4/ QUESTIONS DE RECHERCHE

D'après les constats positifs et négatifs, beaucoup de questions se posent, mais les questions majeures qui nous interpellent à propos de ce sujet sont les suivantes :

1-Comment peut-on promouvoir la qualité paysagère des entrées de ville et avoir une image d'entrée significative ?

2-Comment valoriser l'image existante des entrées de la ville de Biskra ? Comment assurer la bonne orientation, l'imagibilité et la signification dans un environnement presque abandonné ?

5/ L'HYPOTHESE DE RECHERCHE

Afin de mener à bien cette recherche scientifique, il est indispensable de formuler une hypothèse qui sera infirmée ou confirmée à la fin de cette étude.

Alors, cette recherche est fondée sur l'hypothèse suivante :

Il semble que la bonne **qualité paysagère** d'une **entrée de ville** peut contribuer à **la signification de l'image de la ville** et au renforcement de sa valeur.

Ce mémoire va traiter la contribution de la qualité paysagère des entrées de la ville de Biskra et son influence sur la signification de l'image de la ville elle-même, en prenant en compte l'image mentale des entrées de la ville sauvegardée par les usagers.

6/ OBJECTIFS DE LA RECHERCHE

Cette recherche scientifique vise à atteindre quelques objectifs fondamentaux :

- Redéfinir le concept « entrée de la ville »
- Lier la notion des entrées de ville avec les portes ouvertes et accueillantes du Sahara en créant une image collective riche.
- Indiquer l'apport du végétal suivant les différents types de situations rencontrées, ou les différentes questions posées : repérer, structurer, rendre lisible, masquer, valoriser, limiter.....
- Requalifier et valoriser l'image des entrées de la ville en injectant les notions de lisibilité et de haute imagibilité.

7/ METHODOLOGIE DE LA RECHERCHE

Le thème de recherche étant cerné, il se rapporte à l'impact de l'image des entrées de ville sur leurs usagers avec comme cas d'étude : la ville de Biskra. Partant du principe que d'une manière générale, l'hypothèse formulée dans le cadre du sujet de recherche n'est en fait qu'une réponse provisoire aux questions fondamentales, elle nécessite alors la confrontation avec la réalité. Globalement le travail sera divisé en trois (03) parties, à savoir une partie de recherche théorique suivie par une deuxième méthodologique et finalisé par une troisième partie analytique et d'investigations sur terrain.

CHAPITRE INTRODUCTIF

LA PARTIE THEORIQUE

La première partie sera consacrée à l'approche théorique du sujet, après une phase de documentation (ouvrages, dictionnaires, thèses, articles, etc...), se basant sur une lecture exhaustive sur toutes les réflexions et concepts sur les entrées de la ville et l'approfondissement des différents composants et caractéristiques de l'espace périurbain dans le but de comprendre, sur le plan théorique, les notions s'y rapportant. Le recours à l'historique des thèmes abordés nous permettra la mise en place d'un soubassement théorique et la compréhension des différentes mutations, de déceler les différents facteurs et de dissocier les paramètres majeurs.

LA PARTIE METHODOLOGIQUE

Cette partie charnière nous permettra de placer notre recherche sur la bonne voie, car elle nous procure un approfondissement au niveau de limitation du contexte global d'étude (la ville de Biskra) et une présentation préliminaire du corpus (les entrées de la ville de Biskra). Il faut collecter le maximum de données concernant le cas d'étude, il s'agit de documents écrits, chiffrés et graphiques qui seront collectés auprès des services concernés. Accompagnée par une panoplie de recherche sur le thème, afin de déterminer l'approche convenable qui sera le modèle et la clé de notre investigation sur terrain.

LA PARTIE ANALYTIQUE

Afin de récolter le maximum d'informations nécessaires au déroulement de notre recherche, un travail de terrain sera imposé. Pour cela on va faire appel à diverses techniques d'investigations et d'enquêtes telles que l'observation (séquences photographiques, croquis, vidéos) et le questionnaire. Le questionnaire constitue le procédé le plus utilisé lors de notre enquête. Il s'agit d'un instrument clé de cette recherche, afin de déterminer les différents paramètres physiques et les dimensions spatiales de l'espace concerné.

Cela nous permettra de faire une évaluation et nous faire notre propre opinion de ce produit qui concerne l'image des entrées de la ville de Biskra, et finalement l'analyse des données recueillies par le questionnaire, et l'observation vont être traitées et interprétées pour infirmer ou confirmer notre hypothèse et de tirer les meilleurs enseignements pour mieux agir.

8/ ANALYSE CONCEPTUELLE

L'intitulé de cette recherche est : « l'impact de l'image des entrées de la ville de Biskra sur leurs usagers ». Le cas d'étude concerné et choisi pour cette recherche est la ville de Biskra. L'hypothèse engagée en premier lieu et qui serait infirmée ou confirmée à la fin de cette recherche :

Il semble que la bonne qualité paysagère d'une entrée de ville peut contribuer à la signification de l'image de la ville, et au renforcement de sa valeur.

Cette étude tente de mettre en relation ces trois concepts préposés : l'entrée de ville, la qualité paysagère et l'image de la ville par ses entrées. D'abord, on définit brièvement les concepts de l'hypothèse.

QUALITÉ PAYSAGÈRE

C'est un concept qui englobe deux mots : la qualité et le paysage, cette notion désigne d'une façon générale et d'une manière simple le caractère, les propriétés ainsi que la valeur de n'importe quel type de paysage que ce soit un paysage urbain, agricole, périurbain, ou routier....etc. Cette notion paysagère exige et implique plusieurs composantes tels que : le relief, le cadre bâti, l'aménagement, le mobilier urbain,etc.

La qualité paysagère est une notion complexe à saisir. La facette facilement compréhensible du paysage est son caractère esthétique et le tableau qu'il offre au regard de l'observateur. Nous avons tous, à un moment ou à un autre, été attiré par un regard porté sur une région, une ville, un monument, un cours d'eau. Ce regard critique qualifie le paysage observé selon les préférences de l'observateur. Mais ce tableau statique offert au regard de l'observateur est la résultante de l'interaction entre une multitude de facettes, de composantes et d'éléments qui créent ainsi, de façon continue et changeante, ce tableau. (Gélinas.M, 2013)

Le projet de paysage de qualité s'inscrit dans la longue durée quand il est porté par tous. Le maçon et le forestier, l'agriculteur, l'architecte, le gestionnaire de milieux naturels, le gestionnaire routier et l'entreprise de production d'énergie, le maire et l'habitant du quartier, l'enfant et l'adulte. Chaque jour, participent, peu ou prou, à la création des paysages vécus contemporains, donc le paysage est perçu comme l'affaire de tous dont chacun est porteur.

D'un autre côté, la notion de paysage est étroitement associée aux notions d'aménagement et d'urbanisme qu'il est difficile de dissocier tout en sachant que les

CHAPITRE INTRODUCTIF

différents spécialistes interviennent pour définir le paysage. Donc c'est une approche pluridisciplinaire qui engage l'architecte, le paysagiste, le géographe, l'urbaniste, le géologue, l'écologiste et d'aménageur... .

ENTRÉE DE VILLE

Elle est le lieu par où s'effectuent les échanges liés à l'attraction et à l'approvisionnement de la ville. L'entrée de ville désigne communément l'urbanisation qui se développe de part et d'autre des principales voies d'accès de la ville. Ces entrées de ville, souvent sacrifiées à la succession de publicités et d'implantations économiques disparates, des friches, des terrains délaissés.....etc. Le concept d'entrée de ville s'est construit progressivement en France à la suite de nombreuses critiques portant sur le désordre observé en périphérie.

Les définitions proprement dites des entrées de ville misent sur la révélation du milieu d'insertion : « *L'entrée est un parcours qui rend compte de la spécificité d'une ville, l'infrastructure routière est un dispositif de mise à vue de ces spécificités et doit montrer une image favorable de la ville* ». L'entrée est également une « *expérience routière mettant en jeu les aspects symboliques du passage frontière aussi bien que la reconnaissance sensible du territoire frontalier* » ; elles « *portent l'identification d'une ville* ». Dans le cas des petites et moyennes villes, l'entrée se caractérise par une transition entre le milieu rural ou périurbain et le milieu urbain. (Gariépy et al. 2006).

Dans l'ensemble, on s'accorde pour reconnaître à l'entrée de ville un caractère particulier, tant en raison de sa localisation, des fonctions qu'elle assume qu'en raison des enjeux qu'elle interpelle. D'abord, l'entrée de ville présente une typologie particulière en fonction de deux dimensions principales : « *elle suppose une situation périphérique qui supporte un trafic important et qui joue un rôle dans l'économie urbaine* ».

« *C'est un espace de transition vers un centre urbain, un intermédiaire entre la campagne et la ville qui varie selon le type d'activités qu'il accueille (commerciale, touristique, etc.)* » (Frobert. S., 1999).

L'IMAGE SIGIFICATIVE DE LA VILLE

Une image désigne : « *une représentation visuelle, voire mentale, de quelque chose (objet, être vivant et/ou concept). Une représentation concrète servant à rendre sensible une idée abstraite* ». (Larousse, 2015).

CHAPITRE INTRODUCTIF

Selon Lynch (1969), une des trois composantes indissociables de l'image environnementale sont *identité et structure*. L'identité fait référence à l'objet tel qu'il se présente formellement, à la relation spatiale et pragmatique entre cet objet et l'observateur, c'est-à-dire la manière dont cet objet se présente à l'observateur. La signification fait référence à la relation d'ordre soit émotive soit pratique entre l'observateur et l'objet. Elle se distingue de la relation spatiale et pragmatique. Une image claire de l'environnement sert ainsi de base au développement individuel. Un cadre physique vivant et intégré, capable de « produire » une image « aigue », bien typée, joue aussi un rôle social. Il peut fournir aux communications de groupe, la matière première des symboles et des souvenirs collectifs. Un paysage impressionnant est pour beaucoup de races primitives le squelette sur lequel elles bâtissent les mythes importants de leurs sociétés.

Chaque individu crée et porte en lui sa propre image mais il semble qu'il y ait une grande concordance entre les membres d'un même groupe. Ce sont ces images collectives, exprimant l'accord d'un nombre significatif de personnes, qui intéressent les urbanistes dont l'ambition est de modeler un environnement destiné à être utilisé par beaucoup de gens.

Les trois composantes de l'image mentale consistent en : son *identité* (ce qui fait qu'on la reconnaît), sa *structure* (la relation spatiale de l'objet avec l'observateur) et sa *signification* pratique ou émotive : cependant la signification d'une ville étant très diverse, il vaut mieux la laisser se développer sans la guider. L'image qui sert à orienter doit être claire, complète (permettant ainsi des choix différents d'action), ouverte (s'adaptant aux individus) et communicable. Il est commode de les séparer pour l'analyser, tout en se rappelant qu'en réalité elles se présentent toujours ensemble.

« Penser les entrées de villes, c'est réfléchir sur l'image de la ville et sur les complémentarités et les solidarités entre ses différentes fonctions et ses différents quartiers, sur les interactions entre la ville centre, la périphérie et le « pays » dans lequel elles s'inscrivent ». (Dormoy et al, 2012).

Les entrées de ville se présentent généralement en une succession de hangars commerciaux, des magasins d'apparences désordonnés, et des messages aléatoires qui cherchent à tout prix à retenir l'attention de l'automobiliste. L'image des entrées de ville semble brouillée, illisible et parfois dangereuse, le manque d'aménagement, du mobilier urbain, d'entretien, et d'encadrement des vues pour faciliter l'accessibilité, l'accueil ainsi l'orientation des visiteurs génèrent un périurbain défiguré et dégradé, qui signale une rupture avec les identités paysagères et locales de la ville avec un bâti sans âme

CHAPITRE INTRODUCTIF

une commercialisation totale du tracé, des friches, des grandes aires de stationnements, et des larges surfaces de terrains délaissés sans aménagement, et parfois même sans planification. Cela provoque une perte de repère dans un environnement déstructuré et une pollution visuelle omniprésente, qui stigmatisent d'une manière directe l'image de la ville abordée et visitée, aussi dissuadé définitivement le visiteur ou l'utilisateur.

Ci-dessous le tableau récapitulatif de l'ensemble des concepts, des dimensions, et des indicateurs visés et qui seront quantifiés et qualifiés lors de la partie analytique de cette recherche.

Ce tableau se divise en deux parties distinctives, la première englobe deux concepts de l'hypothèse engagée, « *la qualité paysagère* » et « *l'entrée de ville* » qui correspond à plusieurs dimensions et sous dimensions intrinsèquement liées l'une par l'autre tel que : la dimension végétative, dimension signalétique, dimension d'aménagement, dimension sécuritaire, dimension vitrine.

La deuxième partie relate les dimensions et sous dimensions de deuxième concept « *l'image significative de la ville* ». Cette dernière désigne l'image de la ville de Biskra qui cite quelques dimensions fortement liées à l'identité des habitants de région du Ziban, comme la dimension identitaire, la dimension historique, la dimension patrimoniale, et la dimension économique.

CHAPITRE INTRODUCTIF

CONCEPT	DIMENSION	INDICATEUR
La qualité paysagère de l'entrée de la ville	Dimension végétative	<ul style="list-style-type: none"> -Arbre fruitier -Arbre d'ornement -Arbre d'ombrage -Les arbustes - Gazon / bacs à fleurs
	Dimension signalétique	<ul style="list-style-type: none"> -Panneau carrefour giratoire -Panneau diagrammatique -Panneau de sortie et / ou d'entrée à la ville -Panneau directionnel -Panneau publicitaire d'un hôtel / restaurant/ station-service... etc.
	Dimension d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> -Portique ou potence de signalisation routière -Candélabre - Terre plein/ trottoir -Piste cyclable / passage piéton -Carrefour giratoire -Placette aménagée / arrêts de bus
	Dimension vitrine (La toile de fond)	<ul style="list-style-type: none"> - Montagnes/ collines / surface agricole / surface forestière. -silhouette de bâti (habitations / équipements / usines/ établissements...)
	Dimension sécuritaire	<ul style="list-style-type: none"> -largeur et rétrécissement de la route (de la route à la rue) - les ralentisseurs - Panneau d'annonce de ralentisseurs /panneau de limitation de vitesse /panneau de limitation de gabarit -la visibilité des panneaux -la lisibilité des indications
		<ul style="list-style-type: none"> -les courbes du tracé (courbe en S / courbe en C /courbe à sommet) - le revêtement du sol

CHAPITRE INTRODUCTIF

L'image significative de la ville	Dimension identitaire	<ul style="list-style-type: none"> -Type d'habitat (la tente / ksour/ oasis) -Type de matériaux (La brique de terre cuite ou crue / la pierre / troncs de palmiers / feuillage de palmier (djrid)...etc. -Type de vêtements (Bernouse, Gandoura, Chèche, Saroual, Haik) -Type d'artisanat (poterie, tissage, production de Saaf..... etc)
	Dimension historique	<ul style="list-style-type: none"> - Stèle de la révolution / Stèle de chahid/ Stèle d'une personnalité religieuse / Stèle d'une personnalité scientifique / Tableau avec les noms des chouhadas
	Dimension économique	<ul style="list-style-type: none"> -La production agricole (produit phoenicicole, les produits maraichers,...) -Le thermalisme (les Hammams)
	Dimension patrimoniale	<ul style="list-style-type: none"> -Patrimoine culturel (monuments, Ksour, site historique, groupe de bâtiments,...) -Patrimoine cultuel (église, mosquée, monastère,...etc.) -Patrimoine funéraire (cimètière , mausolée ..)

Tableau N°1 : L'analyse conceptuelle

Source : Auteur, 2016

9/ STRUCTURE DU MEMOIRE

La présente recherche se divise en sept chapitres distincts, précédés par un chapitre introductif, suivi d'une conclusion générale. Ce mémoire est structuré de la manière suivante :

CHAPITRE INTRODUCTIF

Il comporte la problématique avec les constats positifs et négatifs, les questionnements de recherche, l'hypothèse de la recherche, les objectifs, la méthodologie, l'analyse conceptuelle, ainsi que la structure du mémoire.

PARTIE THÉORIQUE

Elle consistera en une étude, et analyse du thème de façon globale, et vu son ampleur, on va limiter les axes structurants afin d'éviter de se trouver hors sujet. Pour cela, nous tenterons à travers l'analyse conceptuelle de cerner cette partie par trois chapitres majeurs :

CHAPITRE 1 : le concept : les entrées de la ville

Dans ce chapitre, nous allons essayer de présenter les entrées de la ville comme concept ; les traits communs , la qualité , les typologies , et les enjeux des entrées la ville d'une manière générale sans spécificité.

CHAPITRE 2 : le concept : la qualité paysagère

Dans ce chapitre, nous allons essayer d'éclaircir l'ambiguïté autour ce nouveau concept en déterminant les indicateurs liés, et en définissant les composantes essentielles.

CHAPITRE 3 : le concept : la signification de l'image de la ville

Dans ce chapitre, nous allons essayer de définir le concept, ses dimensions, extraire ses indicateurs et déterminer les éléments qui valorisent et reflètent l'image de la ville.

PARTIE MÉTHODOLOGIQUE

Cette partie charnière comprend deux chapitres, l'état de l'art et la présentation du cas d'étude. Les buts de cette partie sont ; faire un zooming sur le contexte d'étude pour déterminer ses potentiels et ses qualités et de réaliser un catalogue riche en méthodes de recherche qui ont une relation avec notre thème de recherche « les entrées de ville », et d'en choisir l'approche adéquate pour notre travail sur terrain.

CHAPITRE INTRODUCTIF

CHAPITRE 4 : l'état de l'art et le positionnement épistémologique

On va essayer de montrer dans ce chapitre une panoplie de recherches et des travaux élaborés par des chercheurs, et pionniers et d'adopter dans le positionnement épistémologique la méthode qui convient avec nos objectifs circonscrits.

CHAPITRE 5 : présentation du cas d'étude

Ce chapitre présente le contexte d'étude, qui sert comme un cadre de référence, une assiette géographique, climatique, historique, et économique à cette recherche. Dans un but de mieux connaître notre aire d'étude, ses aspects, ses composantes, ses fonctions,etc.

PARTIE ANALYTIQUE

Cette partie pratique est fondée sur l'approche de la perception de l'automobiliste (chercheur) et des usagers (échantillon) selon les préceptes de (Lynch, Myer, Appleyard), en utilisant, les séquences photographiques, les vidéos, les croquis, le questionnaire, et l'interprétation des données issues du terrain.

CHAPITRE 6 : la perception du chercheur automobiliste

Le chercheur ici tente l'expérience perceptuelle, pour évaluer objectivement les indicateurs déterminés par l'analyse conceptuelle et leurs caractéristiques,.....etc.

CHAPITRE 7 : évaluation de la perception des usagers automobilistes

Une évaluation de la perception des usagers à travers l'analyse et le traitement des données recueillies lors de l'investigation sur terrain, afin d'interpréter ces résultats et infirmer ou confirmer l'hypothèse engagée dans le chapitre introductif.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Notre travail de recherche sera finalisé par une conclusion générale, en synthétisant des points de vues liées directement aux résultats de la recherche, ainsi que quelques points de réflexions, présentant les difficultés rencontrées lors de notre enquête et les perspectives d'investigations futures.

PREMIÈRE PARTIE

***CONCEPTS ET THÉORIES
RELATIFS AU THÈME***

CHAPITRE N°1

LES ENTRÉES DE VILLE

INTRODUCTION

« Une belle entrée de bourg ne sort pas d'un catalogue mais est le fruit d'un rapport harmonieux au territoire » Coupey.S, 2012

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

Si elle se trouve toujours en périphérie d'un lieu construit et habité -la notion même de cité ayant évolué- nous ne sommes plus dans l'idée ponctuelle de « la porte » mais bien dans celle d'un espace de transition, d'un entre-deux, d'une « entrée ». Cependant, cette entrée peut être de différentes natures suivant ses usages et ses fonctions mais également d'après l'environnement dans lequel elle s'inscrit. (Dormoy.C et al., 2012).

Historiquement, l'entrée de la ville, marquée au Moyen-âge par le passage de la porte, constitue un élément majeur. En effet, la prégnance du symbolisme au travers de la porte et de la limite de la ville est lisible dans les plus anciennes civilisations et textes. Ainsi, *« quel que soit le type de centre, c'est la porte qui incarne cette limite, ce lieu de friction, cette charnière entre le profane et le sacré. Il en va ainsi aussi bien pour un pays que pour une cité [...] »* (Racine, 1993). De plus, au Moyen-âge, c'est toujours au niveau symbolique que *«les fortifications donnaient une valeur de puissance à la ville. Les cités étaient jugées à la beauté, à la robustesse et au nombre de leurs portes»*. De ce fait, au niveau du construit, la limite de la ville qui était tangible au -Moyen Âge- par ses murailles et ses portes, s'est déplacée au fur et à mesure du débordement de la ville au-delà de ses remparts avant d'être totalement abandonnée. La limite de la ville s'est muée en un espace zone qui est à définir. De ce fait, la ville ne se définit pas uniquement par le dedans, l'identité et l'appartenance, mais par la relation entretenue entre un dedans et un dehors. (Schneeberger. L ,2007).

Précédemment, la cité rejette à sa périphérie, les activités considérées comme gênantes, salissantes ou encombrantes. Par ailleurs, les échanges et le commerce se font au carrefour des voies de communications. Une concentration de ce type d'activités s'est logiquement implantée à l'abord des villes, de part et d'autre des voies qui y mènent.

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE

On retrouve ces éléments dans les entrées de ville actuelles au travers de l'installation des activités marchandes, industrielles ou artisanales, nécessitant l'usage d'un véhicule. L'installation de ces activités consommatrices d'espace et d'énergie dans les périmètres de la ville a également déchiré l'image des entrées de la ville. De plus, cette disposition mal réfléchie, a tué le premier contact et l'avant goût de la ville en déformant, défigurant et dégradant l'image du paysage des périphéries de la ville.

Les entrées de ville devraient offrir une image valorisante, mais elles constituent le plus souvent des points noirs qui appellent un traitement visant à préserver et valoriser leurs éléments positifs, atténuer leurs éléments dévalorisants et prévoir leur évolution future. (Corvaisier. B, 1994).

Cependant, les textes et les lois juridiques visent à inciter les collectivités à mener une réflexion d'ensemble en amont, à inscrire les grandes lignes d'une structuration de ces espaces dans leur document d'urbanisme et à une meilleure prise en compte de l'aspect qualitatif (architecture, esthétique paysage et cadre de vie, accessibilité). (Dormoy.C et al, 2012).

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 minimums, dans le meilleur des cas.

L'objectif de ce chapitre tourne autour la compréhension et la détermination du concept « entrée de ville », avec des dimensions qui conduisent vers des indicateurs, quantifiables ou bien qualifiables, afin d'avoir une large maîtrise de ce concept clé de notre hypothèse de recherche.

I / DES DÉFINITIONS ET DES NOTIONS DE BASE

I-1/ Définition terminologique du concept « entrée de ville »

La définition des entrées proposée par le grand dictionnaire (Larousse en ligne, 2015) montre que :

- « *Entrée : n. f, du verbe entrer, remontant au XIIIe siècle, issu du latin " intrare". Sens d'accès, c'est une action d'entrer, endroit par où l'on entre, de passer de l'extérieur à l'intérieur, la possibilité d'entrer dans un lieu ; accès, commencement, ouverture, passage, porte... etc. »*
- « *un Équipement collectif ou construction publique, implanté le plus souvent en limite d'agglomération d'une commune ».* Cette expression est à associer au terme de porte par

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE

analogie de la ville à la maison. Elle est le lieu par où s'effectuent les échanges liés à l'attraction de la ville. Dans les villes antiques, l'entrée était marquée par des aménagements d'accès tels que l'allée des sphinx protecteurs, précédant la porte de la ville funéraire égyptienne, les propylées de l'Acropole d'Athènes, les arcs de triomphe de l'époque romaine.....etc.

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

On peut remarquer tout de même la prégnance du mot «porte» même si ces dernières ont disparues physiquement. Cette invariance dans la dénomination de l'entrée de la ville se retrouve un peu partout dans le monde entier, où les sorties du périphérique qui correspondent aux entrées, sont appelées «portes» et constituent les accès routiers et piétonniers de leur commune.

I-2/ Définition de l'entrée de ville dans les documents d'urbanisme

Comme tout néologisme, le terme est sujet à controverse, pourquoi pas sortie de ville ? Néanmoins, il a le mérite d'exister et de revêtir une acception administrative et reconnue : à cet égard, l'entrée de ville désigne l'urbanisation qui se développe de part et d'autre des principales voies d'accès à la ville. Le concept est à rapprocher de celui de « périurbain », dont il est un constituant, le périurbain désignant la totalité du tissu qui se développe autour des centres, et non pas seulement aux abords des axes de plus ou moins grande circulation ; alors que le premier est linéaire, tentaculaire, le second est circulaire, « en tache d'huile ».

D'autre part, il ne s'agit pas d'un événement ponctuel ou isolé (un rond-point, une porte de ville, un signal), et ce n'est pas non plus le seul axe viaire : c'est ce que l'œil du piéton, de l'automobiliste ou du voyageur perçoit lorsqu'il quitte la campagne avant de pénétrer « en ville », c'est-à-dire dans le tissu urbain continu. Ce n'est plus la campagne, ce n'est pas encore la ville traditionnelle. Ainsi, une entrée de ville peut être routière, mais aussi ferroviaire... C'est une approche cinétique, urbanistique et paysagère. (Ligue urbaine et rurale, 2000).

- « un Lieu par lequel on s'introduit dans un immeuble ou dans une ville (entrée de ville) et généralement marqué par des dispositifs singuliers (porte, pas de porte, seuil, faubourg, rond-point) qui donnent éventuellement lieu à des rites de passage ; de in et tra » (Brunet, 1992). Cette définition définit l'entrée comme un lieu de passage (du fait que l'on s'y «introduit») et rendu visible par des marqueurs.

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE

- « *L'entrée de ville se réfère aux espaces tangents au tissu urbain ou aggloméré ou continu traversés par au moins une grande voirie de pénétration et souvent proches ou traversés par une voirie de contournement. A ce titre, «l'entrée de ville» est irriguée par des flux importants d'hommes et de marchandises* » (Frobert. S, 1999).

I-3/ Définition du concept « entrée d'agglomération »

Dans l'ensemble, on s'accorde pour reconnaître à l'entrée de ville un caractère particulier, tant en raison de sa localisation, des fonctions qu'elle assume qu'en raison des enjeux qu'elle interpelle. D'abord, l'entrée de ville présente une typologie particulière en fonction de trois principales dimensions : elle suppose « *une situation périphérique qui supporte un trafic important et qui joue un rôle dans l'économie urbaine* » (Frobert.S, 1999). C'est un espace de transition vers un centre urbain, un intermédiaire entre la campagne et la ville qui varie selon le type d'activités qu'il accueille (zone industrielle, commerciale, touristique, etc.)

- Selon Gariépy et al (2006), Les entrées de ville ou d'agglomération ne sont pas de simples portes ; elles se constituent à travers des parcours d'entrée où se succèdent des espaces plus ou moins bien définis et détiennent un rôle identitaire fort et structurant pour la ville. Elles sont de véritables vitrines pour ceux qui arrivent de l'extérieur et sont porteuses d'expériences routières faisant référence au caractère symbolique et sensible du territoire.

- « *L'entrée est un parcours qui rend compte de la spécificité d'une ville. L'infrastructure routière est un dispositif de mise à vue de ces spécificités et doit montrer une image favorable de la ville* ». « *Dans le cas des petites et moyennes villes, l'entrée se caractérise par une transition entre le milieu rural ou périurbain et le milieu urbain* » (Gariépy et al., 2006).

I-4/ Définition du concept « périurbain »

Les territoires périurbains restent des espaces largement impensés. Aucune définition ne peut complètement les cerner. Ce qui n'empêche pas les antagonismes de s'aiguiser à leur sujet. Pour les uns, le périurbain représente un échec des politiques d'urbanisme qui n'ont pas réussi à contenir l'étalement des villes. Il constituerait, du même coup, un péril pour l'environnement car il est à l'origine d'une artificialisation accrue des sols et conduit, avec l'extension toujours plus grande des aires urbaines, à une augmentation des déplacements automobiles, des coûts et des pollutions associées. (Musseau. P, 2014).

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE

Pour les autres, le périurbain a été caricaturé. Il faudrait plutôt le voir comme un mode de vie urbain proche de la campagne, accessible aux classes populaires, qui répond à un besoin d'espace et de proximité avec la nature et qui génère de nouvelles sociabilités. Celles-ci permettraient ainsi d'éviter l'isolement social dont sont victimes de nombreux citadins. Les difficultés de ces territoires en périphérie des villes seraient principalement liées à l'absence d'offre politique répondant aux besoins des habitants souvent issus des catégories les plus modestes de la population. (Musseau. P, 2014).

- « *Le Périurbain, rurbain, aires urbaines élargies, couronnes des pôles urbains... : plusieurs dénominations et définitions se superposent pour décrire des espaces éloignés des villes, mais qui connaissent une croissance démographique importante, en lien avec un pôle urbain plus ou moins éloigné* ». Selon la définition de l'INSEE adoptée en 2010.

II / LA GENÈSE DES « ENTRÉES DE VILLE »

D'abord, qu'est-ce qu'une ville ? Selon Leonardo Benevolo (1983), « *la ville demeure une création historique particulière ; elle n'a pas toujours existé mais est apparue à un certain moment de l'évolution des sociétés, et peut disparaître, ou être radicalement transformée à un autre moment...* ».

C'est un espace constitué par l'adjonction de formes urbaines variées, qui traduisent chacune, la conception de la ville, et la vie en commun à une époque donnée.

Historiquement, le mot "ville" caractérise une agglomération dont l'activité principale est autre que l'agriculture. Ce sera le commerce, les services ou l'industrie, et souvent les trois. La plupart des villes sont nées spontanément sous la volonté d'un prince ou un souverain. Elles naissent d'un obstacle: d'un carrefour, d'une rivière à franchir, d'une frontière politique ou d'un rivage. Dès qu'il y a ralentissement ou rupture de charge, le négoce s'installe sous forme de boutiques ou de marché. C'est le commerce qui crée la ville, et C'est le commerce et l'artisanat qui sont à l'origine du développement de chaque ville. Le souci de sécurité a longtemps imposé le rempart. La porte fortifiée constitue alors l'entrée de la ville. Avec l'arme à feu, le rempart devient moins efficace et les nouveaux habitants s'installent dans les faubourgs. Les boulevards se transforment peu à peu en mails plantés pour la promenade. Les deux coexistent encore et les portes prennent un aspect plus décoratif que défensif. Ainsi la ville se développe par «enveloppement», se dilate par couches successives. Toutefois, le commerce ne s'aventure guère hors les murs, il reste groupé près du marché, il recherche la sécurité et la concentration afin de retenir le chaland. (Ligue urbaine et rurale, 2004).

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE

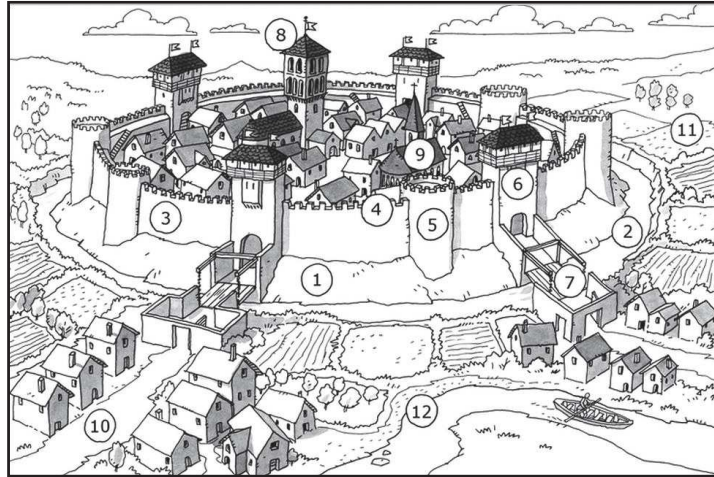


Fig.1.1 : La ville de Feurs au XVe siècle

Source : <http://www.assistancescolaire.com>

- | | |
|-------------------------|------------------|
| 1- Le talus | 7- Le pont-levis |
| 2- Le fossé | 8- Le beffroi |
| 3- Les remparts | 9- L'église |
| 4- Les créneaux | 10- Le Faubourg |
| 5- Une tour | 11- La campagne |
| 6- La porte de la ville | 12- La rivière |

Depuis l'Antiquité, les portes de la ville ou les entrées de ville constituent des lieux stratégiques et emblématiques des espaces urbains. Les historiens ont montré les enjeux et la dimension symbolique de ces lieux au cours de l'histoire. Dans les villes antiques, l'entrée était marquée par des aménagements d'accès tels que l'allée des sphinx protecteurs, précédant la porte de la ville funéraire égyptienne, les propylées de l'Acropole d'Athènes, les arcs de triomphe de l'époque romaine. Jusqu'au XVIIe siècle, l'arc ou l'arche pouvait être en pierre tels que les monuments commémoratifs.



Fig.1.2 : Allée des Sphinx, temple de Louxor
Source : <http://www.routard.com>

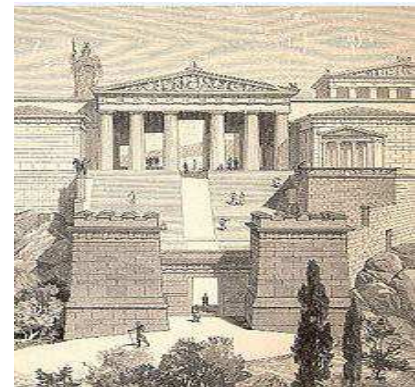


Fig.1.3 : Les propylées de l'Acropole d'Athènes
Source : <http://www.wikipedia.org>

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE



Fig.1.4 : L'arc de triomphe romain appelé « Arc de Caracalla » porte Caracalla
Source : Hannachi. H, 2012.



Fig.1.5 : L'Arc de Triomphe d'orange à l'entrée de la ville (province Alpes)
Source : Lazac'h.A, 2004.

Au XIXe siècle, un certain nombre de villes signalent leurs entrées par de belles plantations d'alignement. C'est à cette époque que les gares ferroviaires font leur apparition en limite de centre, constituant des portes nouvelles accompagnées le plus souvent par une avenue, formant ainsi un nouveau type d'entrée de ville.

Le représentant du Mouvement moderne, Le Corbusier, préconisait de transformer le centre-ville en aéroport, l'accès se faisant alors par le centre lui-même, les portes, bien que signifiées, n'ayant plus que valeur emblématique. Mais dans les faits, les aéroports comme les gares ferroviaires deviennent au XXe siècle des entrées de villes situées soit sur des communes périphériques reliées à la ville par une voie rapide, soit au centre. « *Aujourd'hui les portes de villes sont au centre, ce sont les gares.* » confirme (le Corbusier, 1966). « *Les gares sont à la fois l'expression d'un réseau dont elles forment les nœuds et en même temps les portes sur les villes auxquelles elles donnent accès.* » (Duthilleul. J.-M, 1991).

Il faut lier aux entrées de ville le phénomène de faubourg et de banlieue. Ce dernier désignait à l'origine ce qui était à la limite de la ville, (environ 4 km) tout autour. La population qui ne pouvait s'établir en ville y résidait de façon anarchique. Ce terme a évolué pour désigner de nos jours une urbanisation continue de communes contiguës.

À partir des années soixante, le bord de ces routes est investi par la publicité, les stations-service et les grandes surfaces commerciales. Comme l'indique la Ligue urbaine et rurale, il résulte de ces installations trop souvent anarchiques un sentiment de laideur, d'insécurité, de confusion mais surtout des difficultés d'accès pour les piétons et cyclistes ainsi que les automobilistes.

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE

Le Séminaire "Robert Auzelle" en 2010, a également refusé de limiter les entrées de ville aux seuls lieux d'accès routiers, voulant élargir la réflexion et l'intervention des étudiants sur tous les espaces publics permettant d'entrer au contact de la ville, que ce soit :

-par la route (péage autoroutier, bretelle, rocade, porte, gare routière, etc.),

-par l'eau (port maritime, port fluvial, base nautique, pont, etc.),

-par le rail (gare SNCF, RER ou RATP, etc.),

-par le ciel (aéroport, aérogare, hélicoptère, etc.). Chacune de ces voies constitue une clé de lecture différente des entrées de ville

Le Séminaire "Robert Auzelle" : il s'agit de la fédération nationale des arts de la rue qui a été fondée en 1997, c'est la seule organisation professionnelle qui rassemble les professionnels des arts de la rue dans leur diversité, et forme un collectif de compétences actives et plurielles. La Fédération défend une éthique et des intérêts communs liés à la spécificité de la création dans l'espace public. (Antoni. R, 2010)

III / LA LIMITE DE L'ANCIENNE VILLE

III-1/ La limite et la porte: symbolisme et définition

La Limite : Signal de l'apparition ou de la disparition d'un phénomène ou d'une organisation dans l'espace, d'une distribution spatiale. La limite est parfois tranchée, souvent graduelle : elle se manifeste sous forme de franges, de marges, parfois même de marches.

La limite de la ville a pu être stricte lorsqu'elle correspondait à l'enceinte ; encore y avait-il souvent des faubourgs ; elle est aujourd'hui très complexe en général (Brunet, 1992).

La limite de la ville et la porte, qui permettait le passage entre l'espace intra-muros et l'extérieur dans la ville fortifiée, ont revêtu diverses significations. Nous trouvons différentes formes de symbolisme concernant la limite de la ville et de la porte. (Schneeberger. L, 2007).

La ville et sa limite qui correspondent à l'entrée dans la ville, sont deux termes qui sont interdépendants: définir c'est limiter. De ce point de vue, il s'agit de comprendre la limite de la ville selon deux regards posés : au niveau matériel et au niveau symbolique, ou de manière analogue, au niveau du construit et au niveau du vécu. La ville change et se transforme constamment, de même que sa limite – interdépendance oblige.

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE

Alors quand la ville s'étend, la limite s'éloigne, se perd et sa perception devient toujours plus insaisissable, la ville se dilate au fil des siècles, première enceinte puis la deuxième, tout en gardant le lieu de culte comme un noyau symbolique et historique et identitaire. (Schneeberger. L, 2007).

Dans un autre registre, Kevin Lynch, dans son ouvrage «Image de la Cité », examine la qualité visuelle de la ville américaine. Ainsi, la lisibilité du paysage urbain correspond à la facilité avec laquelle on peut reconnaître ses éléments et les organiser en un schéma cohérent. Une ville lisible est celle dont les quartiers, les points de repères ou les voies sont facilement identifiables et aisément combinés en un schéma d'ensemble», « *Les quartiers sont structurés par des nœuds circonscrits par des limites, transpercés par des voies et parsemés de points de repère. Normalement, les éléments se chevauchent et se pénètrent les uns les autres* ». (Lynch. K, 1969).



Fig.1.6 : L'essor des villes au Moyen Age
Source : <http://www.pearltrees.com>

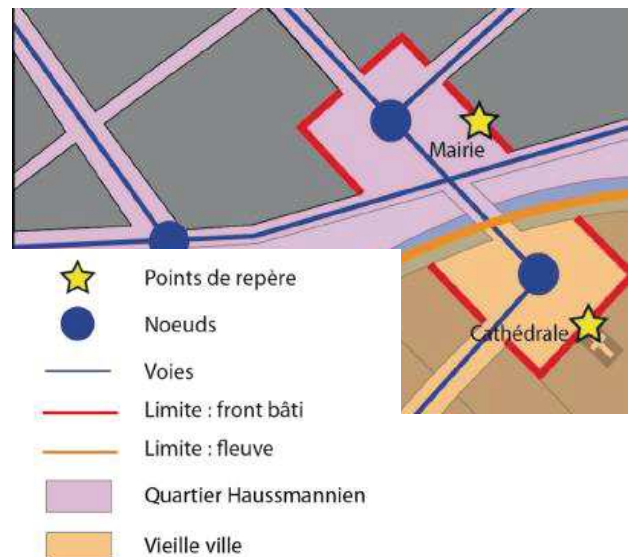


Fig.1.7 : Les cinq éléments de la forme urbaine Perçue selon K. Lynch à Paris
Source : <http://unt.unice.fr>

La notion de « limite de ville » suppose l'entrée de la ville, le passage par lequel on franchit un seuil pour entrer dans une autre entité. L'entrée en ville correspond au contact original avec l'entité urbaine, « *le stimulus initial des codes et des habitus urbains* » (Guilhembet. J-P. et Michaud-Fréjaville. F, 2006). L'image de la ville du Moyen-âge entourée d'une muraille persiste : la porte était le symbole du passage, porte qui à la fois sépare et unit.

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE

L'importance de la notion de «porte de la ville» s'inscrit dans la définition même de la «porte» : en effet, sa définition première dans le nouveau Petit Robert est la suivante : *«Autrefois, ouverture spécialement aménagée dans l'enceinte d'une ville pour permettre le passage»*. Depuis le mot latin *«porta»*, ce terme était en principe utilisé pour définir les ouvertures aménagées dans l'enceinte d'une ville.

Autrefois, Les portes de fortification faisaient partie d'enceintes urbaines ou de bourgs. Au travers des âges, leurs formes furent très variées, tout en gardant un but identique : permettre une surveillance et un contrôle des flux entrants et sortants de la zone fortifiée. Les portes de ville 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 apportaient une protection supplémentaire. (Schneeberger .L, 2007).

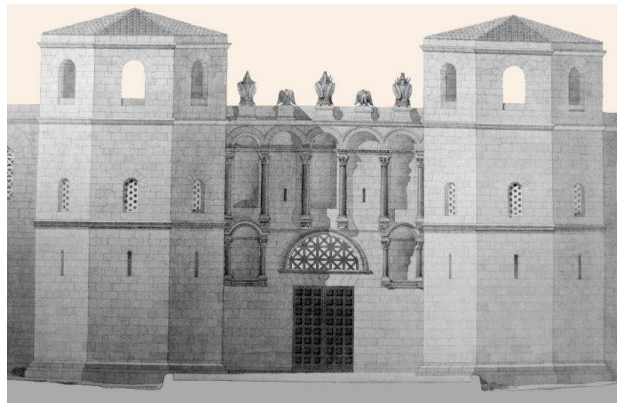


Fig.1.8 : Le palais de Dioclétien époque romaine

Porte d'accès renforcée de poutres, cloutée de fer et des chênes (III- IV Siècle)

Source : <http://viagallica.com>

Ainsi, la muraille de la ville est percée de portes, et ces deux éléments sont les symboles du double rôle de la ville, à savoir *«d'une part protéger, isoler ou simplement identifier ou créer un sentiment d'appartenance, volonté de couper la ville de son environnement; d'autre part accueillir l'étranger, échanger et communiquer avec l'extérieur»* (Bailly, 1995). De ce fait, la limite de la ville qui était tangible comme un héritage historique au Moyen Âge par ses murailles et ses portes, s'est déplacée au fur et à mesure du débordement de la ville au-delà de ses remparts avant d'être abandonnée.

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE



Fig.1.9 : La porte Bab al Yemen à Sanaa
Source : <https://fr.wikipedia.org>



Fig.1.10 : La porte du palais de Dioclétien
Source : <http://viagallica.com>

La limite de la ville s'est muée en un espace zone qui est à définir. De ce fait, la ville ne se définit pas uniquement par le dedans, l'identité et l'appartenance, mais par la relation entretenue entre un dedans et un dehors. (Au niveau symbolique, l'entrée dans la ville, marquée auparavant par le passage de la porte, constitue un élément majeur).

En effet, la prégnance du symbolisme au travers de la porte et de la limite de la ville est lisible dans les plus anciennes civilisations et textes. C'est toujours au niveau symbolique que *«les fortifications donnaient une valeur de puissance à la ville. Les cités étaient jugées à la beauté, à la robustesse et au nombre de leurs portes»* (Racine, 1993).

III-2 / Les différentes limites et portes des anciennes civilisations

Les limites de la ville qui sont étudiées sont toutes matérielles. La notion «D'enceinte» permet de signifier l'idée de fermeture. Pareillement, le terme de «muraille» est considéré comme synonyme. Dans un sens plus large, l'enceinte désigne aussi le mode de clôture d'un espace sacré. En effet, la délimitation du domaine divin est commune à beaucoup de religions.

III-2-1 / Les cités mésopotamiennes

Toujours parmi les premières cités, qui remontent à quelques 5 500 ans avant J.C., on trouve en Mésopotamie des villes sumériennes fort étendues : on peut citer Ourouk dont sa muraille entourait une aire de près de quatre kilomètres carrés, et Ur qui s'étendait sur une centaine d'hectares et peuplée de plusieurs milliers d'habitants. Ainsi, cette *«ville était conçue pour être imprenable, le despote l'entourant d'un rempart pour la protéger de toute agression extérieure, en même temps qu'il cernait son propre palais d'un mur moins invulnérable pour se protéger lui-même des agressions possibles de ses propres sujets»* (Racine, 1993).

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE

Cette ville exerce son rôle protecteur grâce à l'enceinte qui abrite non seulement la population mais aussi les temples en forme de tours (ziggourat).

III-2-2 / Les cités égyptiennes

Il n'est peut-être pas inutile de rappeler ici une grande différence entre les cités mésopotamiennes et égyptiennes. En effet, ces deux civilisations ne créent pas le même style de cité. Si la ville en Mésopotamie est close sur elle-même et protégée de murailles, la ville égyptienne est ouverte et harmonieuse. Dans la mesure où les dieux sont incarnés dans le dieu vivant qu'est le pharaon, dont nul n' imagine même contester l'autorité sacrée, pourquoi donc construire des citadelles, des tours et des murailles ? C'est ainsi que la ville égyptienne se différencie de la ville de Mésopotamie : ne redoutant pas les ennemis et ignorant la guerre, la cité égyptienne est une ville ouverte et sans fortifications. (Schneeberger .L, 2007).

III-2-3 / Athènes

Athènes ne sera fortifiée qu'après la première invasion perse, au Vème siècle, alors que Sparte, *«confiante dans la redoutable valeur de ses combattants, se refusera jusqu'au bout à L'entreprendre»* (Mumford, 1964).

Par contre, selon Benevolo (1983), Pisistrate et ses successeurs bâtirent la première enceinte (environ 60 hectares) entre le VII siècle avant J.-C. déjà. Après l'invasion Perse en 479 avant J.-C., Thémistocle fait construire une enceinte englobant environ 250 hectares, les édifices de l' Agora sont relevés et Le Pirée est construit.

III-2-4 / Rome

Les grands principes de l'urbanisme romain ; il s'agit du rite de fondation des villes. Pour les Romains, la fondation d'une ville correspond à un acte sacré. Ainsi, on procède à un rituel archaïque hérité des Etrusques avant de fonder une ville. Le rituel est composé de quatre phases. Dans un premier temps, une prise d'auspices est destinée à s'assurer que «les dieux ne s'opposent pas à la création de la ville» (Harouel, 1981). Ensuite, l'orientation permet de déterminer les deux grands axes de la cité qui seront les rues principales se croisant à angle droit: il s'agit du Decumanus (Est-Ouest) et du Cardo (Nord-Sud). La troisième phase, la plus importante concernant notre propos, consiste à la limitation: le fondateur de la ville trace au moyen d'une charrue un sillon qui est interrompu à l'emplacement des futures portes. Ainsi est créée une ligne de démarcation magique, nommée le pomerium et dont *«les divinités infernales interdisent le franchissement et en deçà de laquelle sera construit le*

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE

rempart» (Harouel, 1981). La dernière phase du rituel consiste à placer la ville sous la protection des dieux.

Ainsi, à l'enceinte s'y rattache une valeur religieuse et comme le souligne L. Mumford en 1963 ; *«le tracé et l'édification du mur étaient pour les Romains le premier acte de la fondation»*. Il est important de souligner que suite à la paix romaine, les fortifications étaient généralement négligées ou même abattues afin de permettre l'extension urbaine. Ce qui reste significatif dans les villes qui ont été citées ci-dessus, c'est bien la présence continue du mur. Celui-ci ne représente pas forcément une fermeture qui clôt la ville dans ses remparts, à l'image d'Athènes qui reste une ville ouverte, par contre, il constitue un élément indéniable de la ville et permet de structurer la cité. (Schneeberger. L., 2007).

III-2-5 / Ancienne ville de Damas

Fondée au III^e millénaire avant J.-C, c'est l'une des plus anciennes villes du Moyen-Orient. au Moyen âge, Damas était le centre d'une industrie artisanale florissante, grâce à sa position géographique au carrefour de l'Orient et de l'Occident, entre l'Afrique et l'Asie.

En dépit de l'influence prédominante de l'Islam, on trouve encore des traces de cultures plus anciennes, en particulier romaines et byzantines, dans la ville. La cité est basée sur un plan romain et conserve l'aspect et l'orientation de la cité grecque, avec toutes ses rues orientées nord-sud ou est-ouest ; c'est un exemple majeur d'urbanisme. Les preuves physiques visibles les plus anciennes remontent à la période romaine - les vestiges du temple du Jupiter, ceux de diverses portes et une section impressionnante des remparts de la ville romaine. Damas a été la capitale du califat omeyyade. Cependant, en dehors de l'incomparable grande mosquée, bâtie sur le site d'un temple romain et les vestiges d'une basilique chrétienne, il y a peu de restes visibles datant de cette époque importante de l'histoire de la ville. Les remparts actuels, la Citadelle, quelques mosquées et tombeaux du Moyen Âge sont conservés, mais la majeure partie du patrimoine bâti de la ville date de la période qui suit la conquête ottomane du début du XVI^e siècle. (UNESCO, 2013).

IV/ DISSOLUTION DE L'ENCEINTE

Les fortifications sont détruites par les nouveaux régimes libéraux et la ville s'ouvre à un espace extérieur. Durant les XVII^e ème et XVIII^e ème siècles, commence alors la construction de voies de communication plus larges. Ainsi s'établit une rupture au XVIII^e ème siècle : la ville, qui était alors perçue comme une entité autonome bien circonscrite, va perdre

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE

progressivement sa morphologie compacte au détriment d'un étalement toujours plus diffus. Pour le dictionnaire de l'Académie française (édition de 1798), la ville est «*un assemblage de plusieurs maisons disposées par rues et fermées d'une clôture commune, qui est ordinairement de murs et de fossés*», et à l'inverse, un village est défini comme un «*lieu non fermé de murailles, composé de maisons de paysans*». (Lamarre .C. et Michaud-Fréjaville .F, 2006).

V/ LA VILLE SORT DE SA LIMITE

La désagrégation urbaine est lue chez L. Mumford comme le résultat de l'expansion commerciale, c'est-à-dire du capitalisme du XVIII ème siècle : «*l'évolution historique favorisait toutes les formes d'expansion : expéditions coloniales et créations d'industries nouvelles dont les perfectionnements techniques se jouaient des contraintes de la réglementation médiévale. La disparition du mur d'enceinte de la cité annonçait que ce temps était révolu*» (Mumford. L, 1964).

C'est alors que le XIX ème siècle voit un accroissement sans précédent dans les villes suite à l'exode rural ; la disparition des remparts se généralise. Les enceintes successives, qui étaient les témoins de l'extension urbaine, après avoir été remparts deviendront des voies circulaires, ferrées mais surtout routières. La circulation augmentant, les portes entravent le trafic et posent des problèmes lors de leur fermeture le soir. L'accès à la ville est amélioré de même que le déplacement entre différents quartiers : l'ouverture des villes est suivie par la construction de nombreux ponts (Fribourgs et ses ponts suspendus, pont du Mont-Blanc à Genève en 1861-1862,..). L'industrie s'implante dans les faubourgs alors que les classes moyennes et ouvrières se déversent dans les banlieues.

Ainsi, la ville compacte a éclaté sous l'effet du nombre et son unité spatiale s'est effondrée, et comme R. Ledrut en 1976 commente ce phénomène, «*à mesure que la population croît et que la ville s'étale, les limites deviennent plus incertaines, tout à la fois imprécises et changeantes: «pseudopodes» de tissu urbain, îlots urbains séparés de la ville par quelques terrains agricoles et pourtant déjà pris dans le système urbain*». L'apparition des transports publics dès 1860 avec les trams aura un effet significatif sur l'évolution urbaine, de même que le développement des chemins de fer. Au XX ème siècle, l'essor de l'automobile a été le moteur de cette expansion des villes créant de nouveaux territoires et annihilant la frontière entre ville et campagne.

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE

Ainsi, *«non seulement la ville sort de ses murs, transgresse ses entrées traditionnelles et s'en déleste, mais encore, d'espace délimité, elle devient surtout carrefour, accorde la primauté aux flux et se consacre à l'optimisation de la mobilité»* (Guihlembet J.-P. et Michaud-Fréjaville.F, 2006).

V-1/ D'une entrée de ville « ponctuelle» à une entrée de ville « de parcours »

Dans les villes traditionnelles, les entrées étaient relativement faciles à identifier, vu leur positionnement clair et distinct. Elles étaient soit fortifiées, et ainsi munies de véritables portes d'entrée, soit marquées par une transition évidente entre le milieu rural et le milieu urbain. L'entrée établissait donc une limite entre la ville et la campagne (Williams et coll., 1999).

Aujourd'hui, une entrée de ville peut se définir comme un accès et une introduction à la ville, constituée à la fois de la route d'accès à une agglomération, une ville, un centre-ville ou un village, de ses abords et du paysage visible à partir de la dite route (Lessard et coll. 1999). Il va sans dire que la rapidité du développement en périphérie et les diverses mutations qui s'en sont suivies ont transformé la porte d'entrée en un véritable parcours. Les entrées de ville ne sont plus un point précis dans l'espace : la limite entre les zones rurales et les zones urbaines, aujourd'hui dominantes, est devenue ambiguë. L'effet de porte d'entrée est atténué et il est difficile de distinguer une ville d'une autre, ou une ville de son contexte périurbain. L'entrée est donc devenue un événement s'étirant le long de la route, rendant le concept même d'entrée de ville complexe à définir (Lessard et coll., 1998). Cité par (Rocher. S, 2013).

VI / LES ENJEUX DES ENTRÉES DE VILLE

VI-1/ Les deux enjeux des entrées de ville : notion de sécurité routière et cadre de vie

Les entrées de ville sont considérées avec un intérêt croissant, et jouent un rôle important sur plusieurs plans. Il importe maintenant de caractériser le concept d'entrée de ville dans le temps et dans l'espace, de même que de définir les deux enjeux actuels qui lui sont associés : la sécurité routière et le cadre de vie. (Rocher. S, 2013).

L'approche de l'entrée de ville révèle ou non un panorama sur la silhouette de la ville et constitue la première image que l'utilisateur perçoit de l'agglomération qui va lui donner envie ou non de s'y arrêter. Elle représente donc un symbole important, un seuil, au pied de la ville,

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE

parfois marquée par un élément significatif comme un bâtiment particulier ou un arbre remarquable (Duny. P et al, 2002).

De plus, les notions de cadre de vie et de sécurité marquent particulièrement l'aménagement des entrées de ville. Si les entrées de ville permettaient jadis un passage soudain en ville, avec l'urbanisation progressive des villages et de leur périphérie, elles se sont vues aspirées dans une structure urbaine plus large et moins bien définie et maîtrisée parce que cette expansion s'est rarement faite de façon planifiée (Lessard et coll., 2003).

Aujourd'hui, la requalification des entrées de ville constitue un enjeu majeur en terme de sécurité routière et cadre de vie, les entrées de ville ne doivent pas être simplement signalées par le panneau d'agglomération.

La maîtrise du développement de la commune, par un projet d'ensemble élaboré en amont de toute intervention, peut contribuer à affirmer l'identité de l'entrée de ville et à renforcer son attractivité. Cette anticipation permet alors de cadrer l'aménagement des entrées de ville. (Abdulac.S et al, 2002). Les municipalités vont en effet souvent développer de nouvelles zones d'activités et d'habitat en périphérie de la ville se traduisant par une urbanisation périurbaine, de basse densité et hétérogène. La voirie et les abords sont alors modifiés pour permettre l'accès à ces constructions. Généralement, la chaussée est élargie, les bas-côtés réduits et les carrefours étendus posent des problèmes de sécurité routière. (Paquette. S et al, 2012).

Dans ce contexte, les entrées de villes et de villages finissent par se ressembler et par devenir de moins en moins perceptibles (Williams et al., 2001), donnant une impression floue et non avenante. Il est souligné également que les panneaux de limitation de vitesse ne semblent pas suffisants pour faire réduire la vitesse. En outre, on constate que l'entrée de ville n'exprime rien en raison de la désorganisation de l'aménagement et de la présence souvent abondante de panneaux publicitaires.

Aussi, les commerces de grande surface qui s'implantent à l'entrée font concurrence aux commerces du centre de la ville. Il en ressort ainsi plusieurs enjeux inter reliés : la sécurité routière, le manque d'équilibre dans la prise en compte de la mobilité des différents usagers de la route au profit des automobilistes, la piètre qualité des entrées de ville et leur manque d'intégration au paysage régional, la non contribution de l'entrée à l'identité et à la lisibilité du territoire et la compétition économique (Paquette. S et al, 2012). Les entrées d'agglomération sont en effet des espaces de référence où se joue l'image du territoire.

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE

C'est sur ces espaces que se jouent également les compromis pour le respect des espaces agricoles et dits «naturels».

VI-1-1/ La notion de sécurité routière

La plupart des communes aménagent de nouvelles zones d'activités ou d'habitat. Fréquemment sources de nuisances ou fortes consommatrices d'espaces, elles sont repoussées en périphérie du bourg. Un bâti hétérogène, juxtaposition de constructions banales, se met en place le long des routes d'accès entraînant une modification de la voirie et de ses abords.

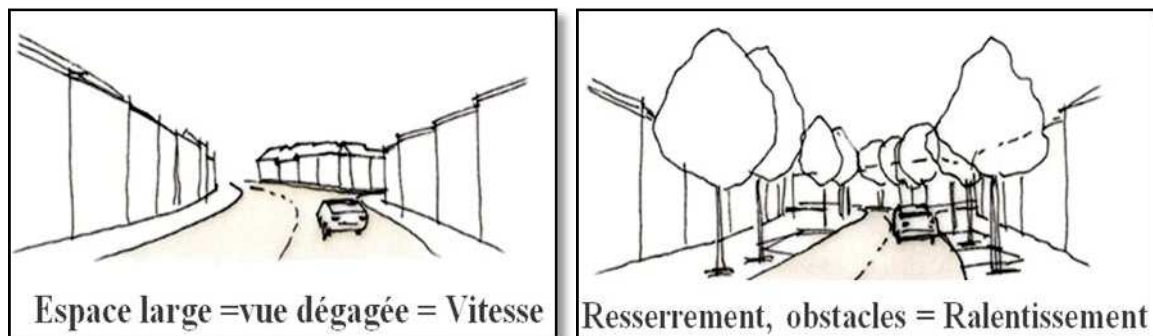


Fig.1.11 : Le rôle des obstacles dans le parcours et leurs effets sur la sécurité

Source : Craquelin. S, 2010.

L'élargissement de la chaussée, la réduction des bas-côtés et l'extension des carrefours posent des problèmes de sécurité : les vues dégagées et lointaines, sans repères visuels marquants, sans encadrement visuels, sans éclairage public suffisant, sans mobilier de guidage et de ralentissement, sans obstacles, la voiture file de plus en plus vite, ignorante de l'espace traversé et de ses habitants ayant de ce fait des impacts importants sur la qualité de vie des riverains. Elle affecte considérablement le confort des riverains par les effets secondaires qu'ils génèrent par l'élévation de la vitesse et du trafic. (Gosselin. O, 2010).

Le facteur d'insécurité et de dépréciation des centres-villes, la vitesse élevée des automobiles est en grande partie le résultat de conditions spatiales favorables. La largeur des voies, les vues dégagées et lointaines et l'absence d'obstacle ont été, à une certaine époque, des objectifs d'amélioration de la circulation. Aujourd'hui, ils affectent considérablement le confort des riverains par les effets secondaires qu'ils génèrent par l'élévation de la vitesse et du trafic. De nouveaux "obstacles", étudiés et intégrés dans un traitement de l'espace plus en faveur du piéton, doivent apporter les conditions d'une circulation moins rapide, et sécuritaire pour tous types d'utilisateurs. (Ibid).

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE

Les questions de la qualité du cadre de vie et de sécurité routière apparaissent alors comme des enjeux majeurs à prendre en compte dans une réflexion globale pour l'aménagement des entrées de ville (Abdulac.S et al, 2002).

Williams et autres (2001) relevaient certains constats liés aux entrées de ville au Québec. Selon ces auteurs, l'effet de porte n'est que rarement défini clairement, de manière à inciter le conducteur à réduire sa vitesse. Le rôle prédominant de transit que revêt la route, peu adapté aux modes de déplacements légers (ex. : marche, vélo, etc.), occasionne des conflits avec la circulation et les activités locales. Fréquemment, l'évolution de la sécurité routière est l'élément déclencheur pour l'aménagement de l'entrée du bourg : mauvaises conditions de circulation (multiplication des véhicules, véhicules lourds disproportionnés, stationnement anarchique...), aménagements peu adaptés (voie trop large encourageant la vitesse, trop étroite posant des problèmes de visibilité, carrefours mal signalés...). (Duny.P et al, 2002).

Les modes d'intervention utilisés traditionnellement pour améliorer la sécurité se caractérisent trop souvent par éviter de surdimensionner les voies, organiser le ralentissement, et différencier les parcours...etc.

VI-1-1-1 / Amélioration de la sécurité routière

La sécurité en entrée de ville est mauvaise parce que le traitement des voiries incite trop souvent à la vitesse alors qu'on traverse des tissus complexes, supports d'activités, et d'usages multiples qui donnent lieu à des difficultés d'interprétation pour le conducteur et à des conflits d'usage sur la voie. Assurer la sécurité nécessite donc la combinaison de plusieurs facteurs qui sont :

a/ L'amélioration de la lisibilité

L'utilisateur a besoin de lire l'espace qu'il traverse, encore faut-il lui parler la langue qu'il comprend et s'il est « étranger » lui dérouler des symboles qui signifient quelque chose pour lui. Le traitement de l'environnement doit renforcer la lisibilité et la perception urbaine de la voie et les éléments annexes (publicité par exemple) ne doivent pas venir perturber le regard. La lisibilité est aussi favorisée par le fait qu'un certain nombre d'aménagements (haies,...) accompagnent le mouvement de la voie et dirigent la vision, ou bien annoncent un événement, comme un carrefour. D'une manière générale, améliorer la sécurité c'est favoriser la

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE

cohérence entre la voie et son milieu. Le végétal aura un rôle important à jouer pour favoriser cette lisibilité. (Payany. M et al, 1993).

b/ La modération des vitesses

La ligne droite, la vision lointaine, la largeur des voies et des emprises, le rejet du végétal loin de l'infrastructure, incitent à la vitesse. Au contraire, l'infléchissement du tracé, le rétrécissement des voies et le sentiment d'être en milieu très urbain favorisent un comportement plus modéré des conducteurs. En ce qui concerne le végétal, son implantation au contact de la voie est facteur de ralentissement, à condition qu'il participe à la rupture de la linéarité de l'infrastructure (attention par exemple aux trop longues haies uniformes et continues...). Les végétaux disposés à espacement régulier donnent à l'utilisateur la sensation de sa vitesse (défilement des troncs). À vitesse constante un pas de plantation progressif obtenu en diminuant les distances entre les arbres d'alignement peut donner l'impression d'une accélération. (Guy.D. et al, 1993).

c/ La bonne visibilité

La végétation ne doit en aucun cas faire masque à la fois pour les usagers de la voirie principale mais aussi pour ceux de la voirie secondaire. Chacun doit être vu et voir l'autre. Les obstacles divers sont facteurs de beaucoup d'accidents : les arbres et le bâti doivent être implantés de façon à bien dégager la visibilité notamment aux points de conflits. Il faut veiller au respect des normes minimales de visibilité, de largeur de la route, la zone de sécurité en bord de route, et d'éloignement des arbres. (Ibid).

d/ Le bon repérage

L'important est de savoir où l'on se trouve, soit par rapport à son origine, soit par rapport à sa destination. Plus une voie est facile à saisir, plus l'attention se portera sur la conduite, et moins le conducteur sera amené à produire des comportements inattendus. Ce repérage dépend bien entendu pour partie de la signalisation. Mais le repérage peut aussi être obtenu par le végétal en variant les séquences et en créant des événements originaux en certains points clés. (Payany. M et al, 1993). Cependant, l'abondance est souvent facteur de confusion et rend difficile le repérage (un arbre isolé sera plus efficace qu'un boisement pour matérialiser un repère, une touche de couleur plus qu'une masse, etc.)

e/ Les effets inducteurs de l'environnement

Les chercheurs montrent aujourd'hui que l'environnement agit sur le comportement des conducteurs. Les effets inducteurs sont l'expression d'un résultat global, c'est l'une des finalités que devrait avoir tout aménagement de voirie. En matière de sécurité, on s'aperçoit de plus en plus que les actions ponctuelles sont vaines ou peu productives d'effets si l'infrastructure elle-même et son environnement ne participent pas à la modification des comportements de conduite. L'exemple frappant est celui de certaines grandes avenues urbaines ou tout incite à la vitesse même si les panneaux et les contrôles essaient d'imposer le contraire. Les mesures destinées à « briser » la vitesse sont ponctuellement efficaces, mais elles doivent être accompagnées d'une action sur l'environnement. Plus l'utilisateur se sentira en milieu urbain, plus il captera des signaux qui l'incitent à devenir prudent, et plus il réduira sa vitesse. (Payany. M et al,1993). Le végétal peut participer à cet objectif en marquant par son essence, son type d'entretien, le caractère urbain d'un lieu (la taille des arbres urbains n'est pas du tout la même que celle des arbres en rase campagne, les parterres de fleurs bien entretenus se rencontrent plutôt dans les lieux très urbains).

f/ L'utilisation de stratégie « TRAFFIC CALMING »

D'autre part, une des stratégies générées pour augmenter la sécurité de tous les usagers est l'apaisement de la circulation (traffic calming). Conçu aux Pays-Bas dans les années 1970, il vise la diminution des impacts négatifs provoqués par l'automobile dans les quartiers résidentiels. Ce concept s'est rapidement répandu dans les pays occidentaux, s'adaptant aux situations des milieux où l'automobile est omniprésente. Une combinaison de mesures, principalement physiques, contrôle et modifie le comportement des conducteurs (Canadian Institute of transportation engineers and association des transports du Canada, 1998). De façon plus précise, *«il est possible d'obtenir du conducteur qu'il réduise sa vitesse "instinctivement", c'est-à-dire en dehors d'injonctions données par les signaux routiers de limitation ou par les règles générales, grâce à un aménagement cohérent de l'infrastructure »* (Mackay, 2003). Ainsi, l'intégration de nombreux objets de formes, de couleurs et de textures diverses, insérés de façon régulière ou irrégulière, rend l'observateur craintif et l'incite à procéder avec prudence et circonspection. De plus, des stratégies comme le changement d'échelle, le rétrécissement des voies de circulation, l'élargissement des trottoirs ou, encore, des traversées piétonnes protégées, déstabiliseront l'automobiliste et feront de ces entrées un lieu dépaysant, même pour les conducteurs familiers avec le milieu. Ces mesures tentent donc d'améliorer l'environnement des utilisateurs non motorisés. (Rocher, S. 2013).

VI-1-2/ Le cadre de vie de l'entrée de ville

Quels enjeux pour l'aménagement des entrées de ville ? L'énoncé des spécificités des entrées de ville met en évidence la diversité de ses personnes concernées ; usagers, propriétaires, gestionnaires des lieux. Leurs attentes sont fragmentées, divergentes ; elles sont rarement contradictoires, mais faute de confrontation ou de concertation, les aménagements qui en découlent, sauf hasard heureux, sont souvent la juxtaposition de logiques différentes et sont peu satisfaisants d'un point de vue esthétique et fonctionnel qualifié par Michèle Prats (2013) par le cortège de « *boîtes à chaussures* » et de panneaux publicitaires. Or, ces lieux à forte fréquentation ont besoin d'un aménagement qui leur donne une âme, une valeur et une lisibilité. Plusieurs enjeux s'y révèlent avec intensité. Le premier objectif de la notion paysagère est bien sur l'embellissement de l'entrée de ville.

VI-1-2-1/ Embellissement de l'entrée de ville

a/ La bonne perception

L'automobiliste sait où il est, il n'est pas stressé par des incertitudes, ni agressé par des éléments visuels négatifs. La conduite est facile, les images sont agréables. Les éléments visuels positifs que sont la verdure, « les monuments », les vues lointaines, les fleurs, les beaux bâtiments, un bon équilibre entre le végétal et le minéral ; doivent l'emporter et faire oublier les éléments négatifs. La perception sera bonne si l'espace est compréhensible, lisible et facilement identifiable. Elle ne peut s'apprécier que globalement. Elle est confortée par la qualité des détails. (Guy.D. et al, 1993).

b/ Des espaces ordonnés

La cacophonie, le désordre, le « fourre tout » donnent l'impression d'abandon et la sensation de dégradation, tels les panneaux de publicité implantés n'importe où. Autre exemple, des arbres disposés de manière anarchique ou diffuse donnent un résultat médiocre, peu structurant, alors que les mêmes arbres bien organisés dans l'espace participent à sa structuration (organisé ne veut pas dire artificiel, naturel ne veut pas dire anarchique...). Dans les espaces souvent déstructurés que sont les entrées de ville, l'ordonnement et la composition seront donc des facteurs primordiaux. (Ibid).



Fig.1.12 : Alignement de palmiers
constituait une entrée prestigieuse
Source : Bourdin.A, 2014 (Guadeloupe)



Fig.1.13 : Les arbres à l'entrée d'agglomération
Source : Husson, M.2010 (Dommartin-la-
chaussée)

c/ Des paysages de qualité

Pour qu'un paysage soit beau, il faut qu'on ait plaisir à le regarder. Il n'est pas toujours possible de composer un paysage en entrée de ville, surtout en zone de plaine, mais il est rare qu'il n'y ait pas d'élément de l'environnement qui puisse être utilisé pour créer une fenêtre vers un point d'attraction visuelle de nature architecturale ou végétale et donc raccorder l'environnement de l'entrée de ville aux paysages existants ou à ceux qui existent intuitivement. Dans les cas extrêmes, l'entrée de ville peut être composée en paysage à partir d'un fil conducteur ou d'une idée directrice. (Guy.D. et al, 1993).

La valeur du paysage. C'est aussi la qualité des matériaux, le jeu des couleurs, la maîtrise de l'échelle, la pureté des formes bâties. C'est par la conjonction de ces facteurs que l'on produira la qualité.

VI-1-2-2/ Favoriser l'identification de l'entrée de ville

Les entrées de ville sont souvent marquées par la banalité et le manque de références. Au contraire on devra favoriser la perception de l'identité de la cité que l'on aborde. N'oublions pas que donner une image ou façonner l'identité de l'entrée de ville, c'est permettre de le reconnaître et de le nommer facilement. L'identification de l'entrée de ville englobe plusieurs paramètres comme :

a/ Valorisation de site

L'entrée de ville s'inscrit dans un milieu qui présente des atouts et des qualités particulières. L'aménagement parviendra à valoriser le site s'il permet d'une découverte, une perception inhabituelle ou particulière de celui-ci et si, une fois passée la première découverte, il offre à l'utilisateur des images agréables, positives, qu'il prend plaisir à regarder à chacun de ses déplacements. La végétation est un ingrédient indispensable pour atteindre cet objectif. (La qualité des aménagements et du mobilier urbain, bonne gestion des fonctions, souci des détails, contribuent ici à produire une voirie attrayante). (Prats. M, 2013)

b/Amélioration de l'image de marque

Beaucoup de lieux, de régions, de villes ont une image particulière (positive ou négative, vraie ou fausse). L'entrée de ville est l'occasion d'apporter un plus ou de corriger cette image (les usines, la mine, la sidérurgie pour certaines villes du Nord et du Sud). Il suffit parfois de peu de choses pour accentuer ou pour modifier une image aussi bien réelle que passionnelle. Mais attention, le symbole destiné à améliorer ou concrétiser l'image de marque doit rester subtil, il faut éviter la caricature simpliste ou les gadgets. (Ibid).

c/ Marquage d'une spécificité

Il existe un grand nombre de villes, de lieux parfaitement anonymes. Il faut au contraire les personnaliser. Tous les outils sont valables pour donner une spécificité, tel que la vocation dominante de la ville visitée que ce soit économiquement, culturellement, ou historiquement Avec des images et des stèles qui symbolisent la particularité de la région. Ainsi, on peut utiliser l'outil végétal qui donne et garantit un marquage plus facile avec l'utilisation des essences locales. (Guy.D. et al, 1993).



Fig.1.14 : Marteau-Pilon du Creusot, France
marque l'entrée de la ville depuis 1969
Source : Le Journal de Saône-et-Loire, 2012



Fig.1.15 : Entrée de la fabuleuse Las -Vegas
capitale mondiale du jeu et du loisir
Source : fr.wikipedia.org

d/ Marquage des seuils, d'accès et entrée de ville

Souvent, la localisation du seuil urbanisé, n'est pas véritablement en phase avec la réalité des lieux. Trop éloignée des premières maisons, trop succincte, la signalétique d'entrée n'est pas toujours là où est perçue la limite physique des zones habitées. Cette signalétique est, de plus, rarement accompagnée d'une véritable intention de marquer la porte. La notion de transition et de passage, d'un paysage non urbanisé à un paysage urbanisé, est essentielle dans la perception d'une ville, et le comportement de l'automobiliste sera d'autant plus adapté que cette perception sera évidente et forte. La création d'un effet de porte, le resserrement des voies, la conception et la composition du seuil avec du végétal, la mise en contraste des paysages avant et après, doivent coïncider avec une lecture naturelle de l'entrée du bourg. (Gosselin. O, 2010).

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE

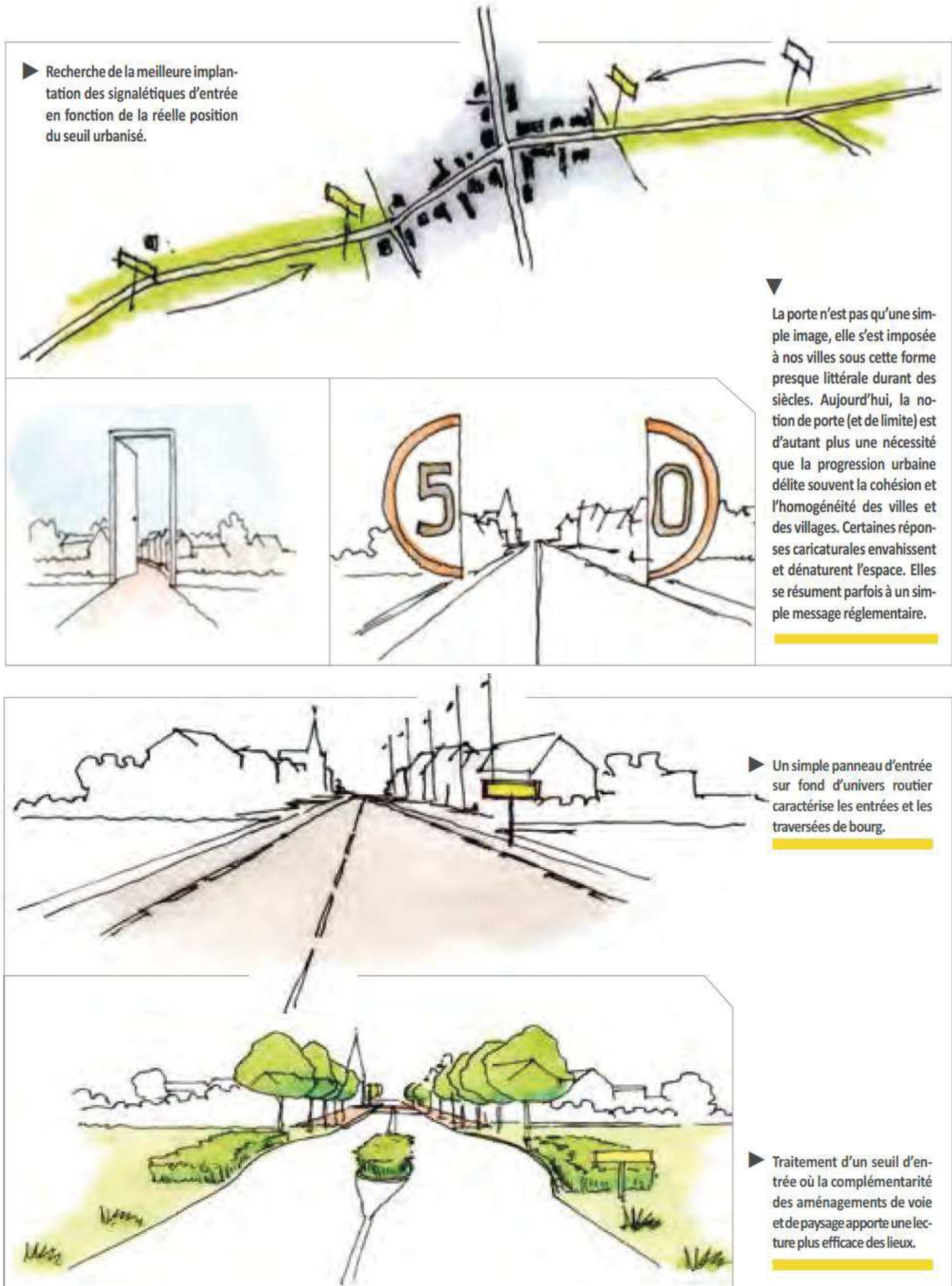


Fig.1.16 : Traitement du seuil d'entrée à la ville
Source : Craquelin. S, 2010

VI-1-2-3 / Marquer l'itinéraire

Le rôle d'un itinéraire est de conduire quelque part. Mais tout au long de celui-ci on doit pouvoir identifier les lieux où l'on se trouve. Le marquage d'un itinéraire se fait par :

a/ Assurer sa progressivité

En faisant sentir que l'on passe de la campagne à la ville (et vice versa) par des espaces qui ont chacun leurs caractères propres mais qui inclinent vers l'un ou vers l'autre. (Guy.D. et al, 1993).

b/ Des séquences pour rythmer et ponctuer le parcours

L'utilisateur ne peut être en permanence sous tension, il a besoin, à l'image d'un coureur de fond, de « souffler » de temps en temps. De plus, ponctuer c'est une manière de marquer les transitions, les changements qui s'établissent quand on progresse le long d'un itinéraire. Ponctuer les rythmes c'est donc, à partir de repères, (soit routier comme un carrefour ou un giratoire, soit extérieurs) changer d'ambiance. (Ibid). La création ou le maintien de séquences à dominante végétale dans un univers de publicité, de commerce et de chaos visuel apporte une respiration bienfaitrice à l'utilisateur. On peut aussi utiliser des masses végétales pour produire un effet diaphragme et créer une alternance entre des espaces ouverts et d'autres plus refermés.

c/ Produire des repères

La nécessité d'un bon repérage a été mise en évidence plus haut. Mais la facilité de repérage doit aussi contribuer à rendre la ville plus pratique, plus claire pour ses usagers. Les masses bâties ont une grande importance, mais la végétation peut accentuer cette efficacité en balisant un itinéraire par rapport à un autre ou aider à le désigner ; « prenez à droite la route bordée de tilleuls », un palmier est idéal pour faire un signal, marquer une entrée..., Le végétal est un des éléments de l'aménagement, mais il n'est pas le seul. Dans cette problématique, il est très rare que le végétal puisse se passer de l'accompagnement du minéral, des formes urbaines, du mobilier, des couleurs..., qui forment ensemble l'espace urbain. (Guy. D. et al, 1993). Les principes rappelés ici ne devront pas faire oublier que chaque aménagement, chaque zone à aménager comporte des particularités, des caractères qui font qu'elle ne ressemble à nulle autre et que toute solution doit être adaptée au contexte local. (Mollie. C, 2008).

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE

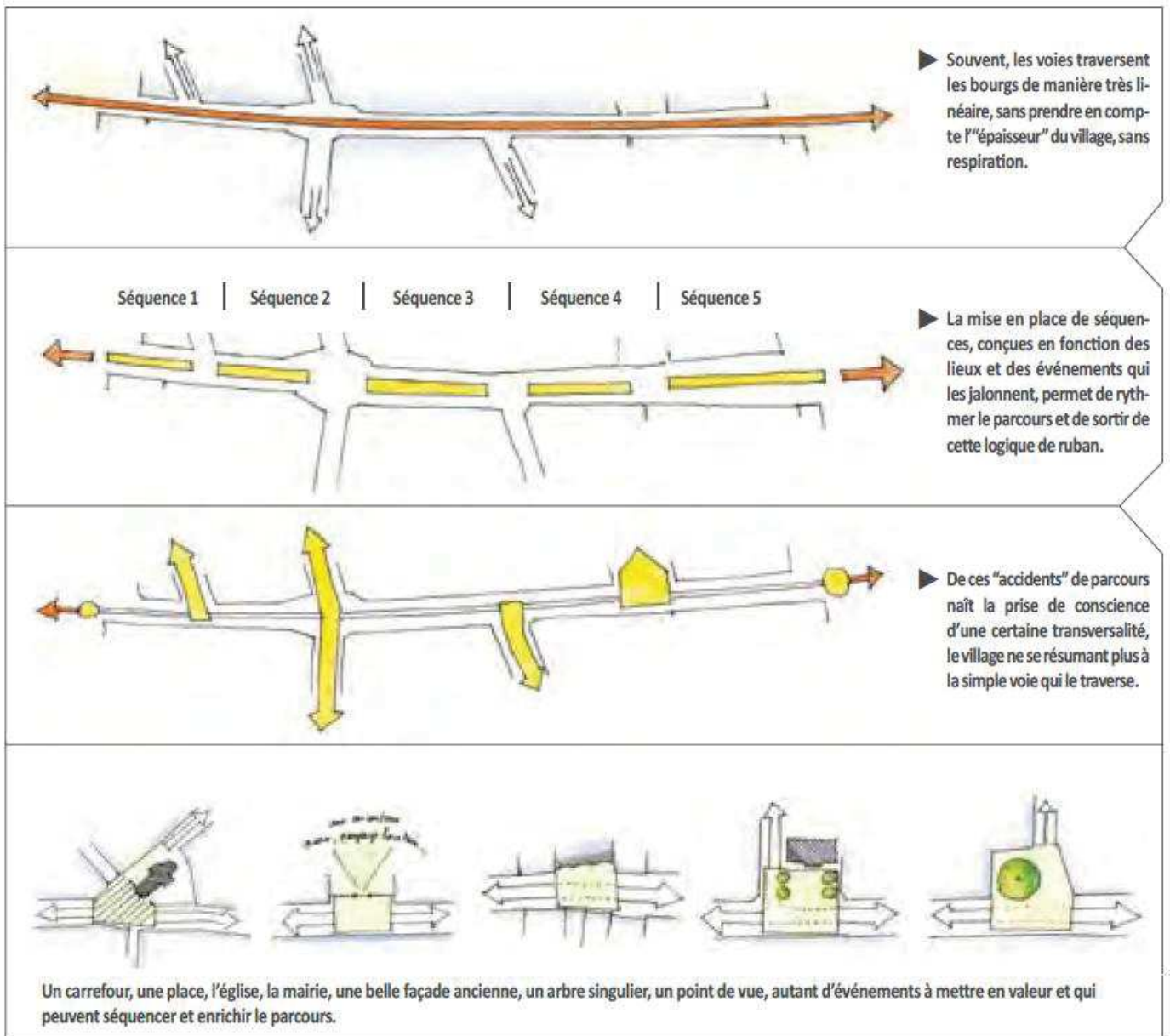


Fig.1.17 : Produire des rythmes pour ponctuer le parcours d'entrée d'agglomération

Source : Craquelin. S, 2010

Régulièrement constaté à l'intérieur des traversées de bourg est l'absence de séquence ou d'événement permettant au conducteur de recouper et de raccourcir le champ visuel, souvent trop étiré et lointain. Cette caractéristique très linéaire, qui ne favorise pas le ralentissement, est aussi l'expression d'un manque de perceptions latérales dans l'épaisseur de la ville. Des séquences, induites par la configuration des lieux ou par la nécessité de rompre des phases trop importantes, peuvent rythmer le parcours tout en proposant des réponses locales à des problèmes de stationnement, d'accès chez les riverains, de cheminements ou de plantations. Des changements d'axes de voie, des alternances dans le positionnement du stationnement, des variations dans le végétal, peuvent appuyer la mise en place de ces séquences.

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE

Des ponctuations, donnant à voir une bâtisse ou une façade intéressante, un arbre remarquable, un point de vue particulier, constituent des temps forts à mettre en valeur dans le parcours. C'est le moyen de sortir de la logique trop linéaire de certaines traversées. (Craquelin. S, 2010).

VII/ LES FACTEURS LIÉS À LA DÉGRADATION DE L'IMAGE DES ENTRÉES DE VILLE

Les équipements publics, les zones d'activités et d'équipements, les pavillons individuels, les garages, les locaux industriels, les panneaux publicitaires se sont installés dans le désordre le long des routes, à l'extérieur du tissu urbain. Cette évolution a un double effet. D'une part, ces expansions rarement anticipées et difficilement maîtrisées ont entraîné une dislocation des limites du bourg, une banalisation du paysage communal. D'autre part, l'augmentation du trafic routier et l'élargissement des chaussées ont rendu la circulation dangereuse aux abords des agglomérations. (Duny. P et al ,2002).

VII-1/ Une urbanisation anarchique

« La ville mère » ou « ville centre » n'a pas toujours le pouvoir de planifier son évolution et marquer ses entrées. En effet, celle-ci se situe généralement, tout ou partie, sur le territoire des communes limitrophes. Aussi la « ville –mère » n'a pas, ou que partiellement, la compétence pour y intervenir. En outre, les communes voisines n'ont pas nécessairement les mêmes soucis d'aménagement sur leur territoire. Parfois, l'entrée de ville est investie par de nombreux acteurs économiques (commerces de grande distribution, industries et activités, promoteurs et lotisseurs, groupes et individus) qui s'y installent pour bénéficier de nombreux avantages, d'ordre foncier tout d'abord, car on y trouve aisément de vastes terrains constructibles à des prix nettement inférieurs à ceux des secteurs urbains, d'ordre fonctionnel parce qu'ils bénéficient d'une très bonne desserte et enfin d'ordre publicitaire car ces lieux répondent à «l'effet vitrine» recherché par l'ensemble des acteurs. (Guy.D et al, 1993)

Chacune des préoccupations précitées pose des problèmes particuliers en termes d'aménagement et de paysage. L'implantation des commerces de grande distribution ou celle d'industriels, et de leurs inséparables parkings ou espaces de stockage, accapare le champ de vision, l'appauvrit, et escamote le paysage situé au delà en créant un linéaire industrialisé, banal et souvent sans profondeur. (Dormoy.C et al, 2012).

VII-2/ Dévitalisation urbaine

Souvent, les difficultés situées aux parcours de l'accès résultent de l'insuffisance d'un fonctionnement urbain à base de services et d'équipements, de transports en commun, ou du manque de structuration du réseau viaire.

La constitution d'un pôle urbain à l'entrée de ville n'a pas été suffisamment analysée et programmée en tant que telle dans les documents d'urbanisme ou bien il n'y a pas eu d'analyse prévisionnelle du processus. Le parcours d'entrée traverse des quartiers qui se juxtaposent mais qui ne présentent aucune continuité fonctionnelle. (Guy.D et al, 1993). Habituellement, tout est conçu pour favoriser les déplacements motorisés ou du moins rien n'est fait pour favoriser les déplacements des piétons. Les franges des villes ne sont plus à son échelle.

VIII/ LES TYPES D'ITINÉRAIRES PERÇUS À L'ENTRÉE DE VILLE

VIII-1/ Les itinéraires confus et désagréables

Les itinéraires désagréables présentent un environnement visuel de mauvaise qualité, des difficultés de conduite et de repérage, et les accidents s'accumulent. L'itinéraire confus, rassemble aléatoirement, des grandes surfaces commerciales, des friches agricoles ou commerciales, des lotissements, de l'habitat diffus. Il n'y a pas une logique de progression, ou d'organisation. Chacun est venu pour s'installer, au coup par coup, sans souci de cohérence ou du moins c'est l'impression qui en ressort. Les bâtiments sont quelconques, l'aménagement des grandes surfaces commerciales est minimum et l'entretien très insuffisant. Il y a encore une surenchère des panneaux publicitaires et de couleurs agressives. Les espaces libres se résument souvent à des « nappes » de parking. Les installations généralement plaquées en continu sur une frange étroite le long de la voie suppriment toute profondeur de champ. Ces itinéraires constituent la mauvaise référence ; ils demandent une requalification en profondeur. (Payany. M et al, 1993).

VIII-2/ Les itinéraires « ordinaires », « quelconques »

Les itinéraires qui entrent dans cette catégorie intermédiaire sont pour l'essentiel des entrées modernes, des voies aménagées récemment de type « rocade ». Ces itinéraires atypiques, ni beaux, ni laids, sont ressentis comme décevants. Souvent à la faveur d'un nouveau tracé, ils s'inscrivent dans un tissu urbain qui n'était pas prêt à les accueillir.

CHAPITRE N°1 : LES ENTRÉES DE VILLE

Des façades peu ou pas entretenues, sans qualités architecturales, des terrains fourre-tout (stockage de matériaux et matériels hors d'usage...), ou des friches. Ils affichent des images visuelles d'une grande pauvreté, c'est le royaume de l'écran antibruit ou de la butte de protection phonique, les aménagements sont certes soignés mais ne présentent aucune originalité, ils pourraient se situer n'importe où, il ne s'en dégage aucune identité et il n'y a pas d'adéquation ou de continuité entre les occupations en rive et le traitement de la voie. Ces itinéraires ne réclament pas forcément des interventions lourdes ; ils demandent qu'on les « personnalise » davantage, qu'on renforce leur urbanité et lisibilité ainsi que leur identité. (Guy.D et al, 1993).

VIII-3/ Les itinéraires agréables, harmonieux

À l'autre extrémité, ces itinéraires rassemblent les facteurs positifs. Ils posent peu ou pas de problème de conduite. On perçoit une progression de l'entrée jusqu' au centre qui permet d'adapter sa conduite et de se repérer. Ils donnent à voir des images fortes de la ville, mais aussi de la campagne. Le paysage n'est pas forcément un paysage historique ; des secteurs d'activités traités harmonieusement sont eux aussi perçus positivement. Mais les itinéraires que l'on qualifie d'agréables, d'harmonieux, présentent tous des images de nature végétale, qu'elles soient champêtres ou artificielles (parcs, équipements de loisirs). Les images de verdure, naturelles ou composées, sont ressenties comme des images publiques de valeur et d'une forte imagibilité. Elles procurent à l'œil le sentiment de la liberté, de non appropriation des vues par un groupe restreint et c'est en cela qu'on les apprécie. Le végétal contribue grandement à rendre ces itinéraires agréables. Par ailleurs les constructions sont soignées. Elles présentent une certaine harmonie entre elles. Les masses urbaines sont ordonnées, structurées. Les espaces intermédiaires (parkings, trottoirs, îlots directionnels) sont aménagés, paysagés. (Rocher.S, 2013).

IX / LES DIFFÉRENTS TYPES D'USAGERS DE L'ENTRÉE DE VILLE

L'entrée de ville est vécue différemment selon les usagers (piétons, cycliste, automobiliste) qui la fréquentent et selon leurs intérêts du moment :

- comme un lieu de passage pour aller quelque part, on conduit sa voiture...
- comme un lieu de nécessité, on y vient pour faire des achats

- comme un lieu de vie ou d'activités, on y travaille, on y demeure, ou on y vient pour ses loisirs.

Ces différentes situations, qui relèvent parfois des modes de déplacement diversifiés, donnent lieu à des perceptions différentes de l'espace.

IX-1/ Usager dynamique

Pour l'automobiliste qui le parcourt avec des modulations en fonction des vitesses pratiquées ou du mode de déplacement, la perception dynamique donne à voir un paysage global qui privilégie la vision axiale à la vision latérale et tend à gommer les détails, ceci d'autant plus que la vitesse est élevée. Elle produit une vision linéaire. Le piéton ou le cycliste qui longe une rangée d'arbres distingue le contour de chaque arbre et le paysage situé de part et d'autre, en revanche l'automobiliste animé par la vitesse de son véhicule perçoit un ensemble d'arbres et ne perçoit que très fugitivement le paysage extérieur au travers des arbres ; parfois même la vitesse excessive ou le pas rapproché des arbres crée par le défilement rapide des troncs, un obstacle à la vue. (Guy.D et al, 1993).

IX-2/ Usager statique

Pour le riverain et le piéton qui ont loisir de détailler l'ensemble des éléments qui composent le paysage et d'en appréhender la volumétrie, leur attitude plus posée leur permet aussi de se fixer sur les détails et les petites anecdotes. Ces deux formes de perception intéressent un même lieu : leur coexistence est de nature à créer des situations de rivalité.

Il en est ainsi du riverain qui subit l'agression visuelle et durable des panneaux publicitaires gigantesques conçus pour être remarqués et lus par l'automobiliste. Ces différentes perceptions révèlent des caractéristiques distinctes qui sont déterminantes lors de l'aménagement et tout particulièrement en termes d'utilisation du matériel végétal. Ainsi un alignement d'arbres apparaîtra comme une paroi, un écran vert à un automobiliste qui roule sur la voie. Le même alignement sera perçu par un riverain ou un piéton comme une suite de beaux arbres, rangés régulièrement, mobiles au vent et d'aspect changeant avec la lumière et les saisons. Aussi un bon aménagement riche avec du mobilier urbain joue un rôle fondamental dans ces deux approches. (Guy.D et al, 1993).

X/ LES TROIS TYPOLOGIES DES ENTRÉES DE VILLE

Il existe plusieurs configurations, mais seulement trois principales typologies des entrées de ville à travers un parcours peuvent être distinguées :

X-1/ L'entrée ponctuelle : elle correspond à une configuration où la limite entre campagne et village serait lue de manière franche, en un point isolé et clairement identifiable par les usagers. Depuis l'espace rural, on entre directement dans le cœur de ville qui se limite par une entrée bien distinguée.

X-2/ l'entrée faubourg : l'étalement urbain d'hier s'est cicatrisé et forme des faubourgs où presque toutes les caractéristiques du centre bourg sont présentes. Néanmoins, l'atmosphère dégagée est celle de la rue alors que le centre bourg conserve les principaux espaces publics et équipements de la cité.

X-3/ l'entrée séquence : elle correspond aux situations où les espaces ruraux et urbains s'interfèrent et aucune limite franche n'est ressentie. Les séquences visuelles se mélangent d'une manière complémentaire et progressive jusqu'à centre-ville.

XI /LES CHICANES URBAINES IMPLANTÉES EN ENTRÉE DE VILLE

La chicane consiste en un décalage de l'axe de la chaussée avec une déflexion significative de la trajectoire. C'est un des outils d'aménagement de modération de vitesse d'entrée d'agglomération utilisé pour souligner le passage entre la route et la rue. Toujours située après le panneau d'entrée d'agglomération, précédée éventuellement d'une zone d'approche, la chicane renforce l'image de l'entrée dans la ville. Généralement limitée à (50 km/h). Des évaluations menées sur les chicanes ont montré, qu'après l'implantation de la chicane, les vitesses diminuent, puis remontent très légèrement pour se stabiliser le cinquième mois et que les chicanes ont une influence plus forte sur les usagers rapides.

Les dispositions adoptées dans le schéma ci-dessous en entrées de ville concourent à réaliser une transition entre le milieu hors agglomération et le milieu urbain. Dans une logique de lisibilité de l'espace, il s'agit de mettre en évidence, une rupture dans l'aménagement afin que le conducteur adopte le comportement adéquat et diminue sa vitesse en conséquence. Son positionnement doit être cohérent avec les formes urbaines présentes et futures. (Baille. O et al, 2008).

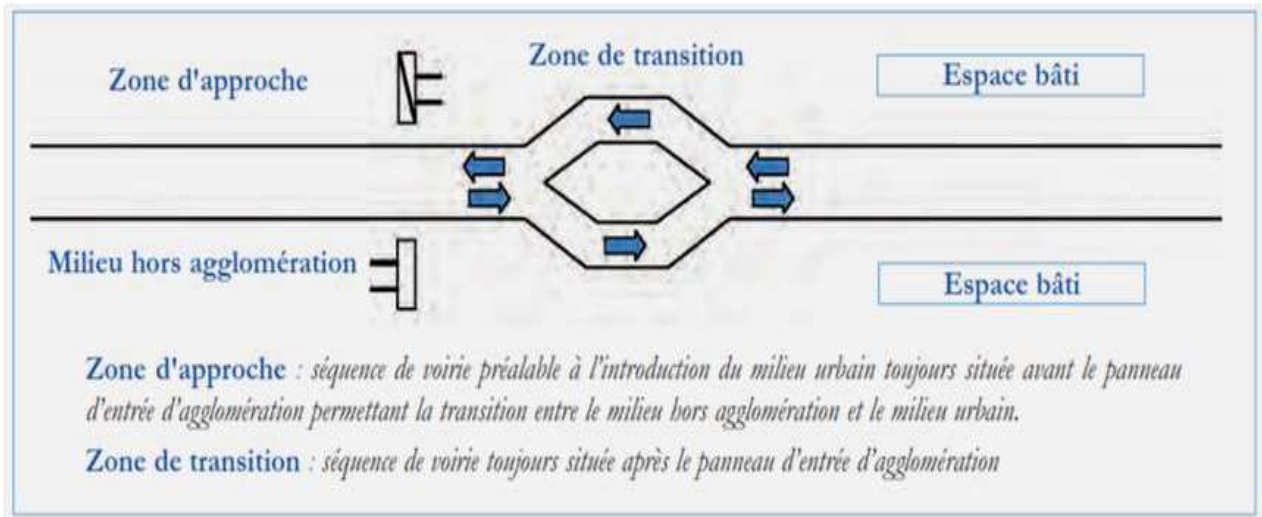


Fig.1. 18 : Les différentes zones qui constituent la chicane d'entrée de ville

Source : Baille. O et al, 2008

XI-1 /Les caractéristiques géométriques

Pour être efficace, il est nécessaire qu'une chicane présente une contrainte de conduite sans pour autant constituer un danger. Cette contrainte se caractérise par une déviation de la trajectoire et une contrainte aux limites par des bordures aux points d'inflexions et aux abords. La difficulté consiste à trouver une géométrie contraignante pour un véhicule léger circulant à 50 km/h, tout en assurant le passage des autres usagers, sachant que l'emprise disponible est souvent limitée par la plate-forme de la voie. L'expérience montre que l'on obtient ce double objectif avec les formes géométriques ci-après. (Baille. O et al, 2008).

XI-1-1 /Les différentes formes de chicane en entrée d'agglomération

Selon la configuration initiale du site, plusieurs formes de chicanes sont envisageables : les chicanes à îlot ou terre plein central et les chicanes sans îlot central. La forme ne doit pas s'imposer au site environnant, mais plutôt en découler, de façon à valoriser l'insertion de la chicane dans son environnement. Pour les chicanes sans îlot central, une précaution devra être prise dans l'aménagement, pour éviter les situations de risque.

Ci-dessous, une illustration de quatre schémas qui représentent les différentes configurations de chicanes (simple, double, symétrique, asymétrique) couramment trouvées, suivis d'un tableau cite leurs avantages et leurs inconvénients.

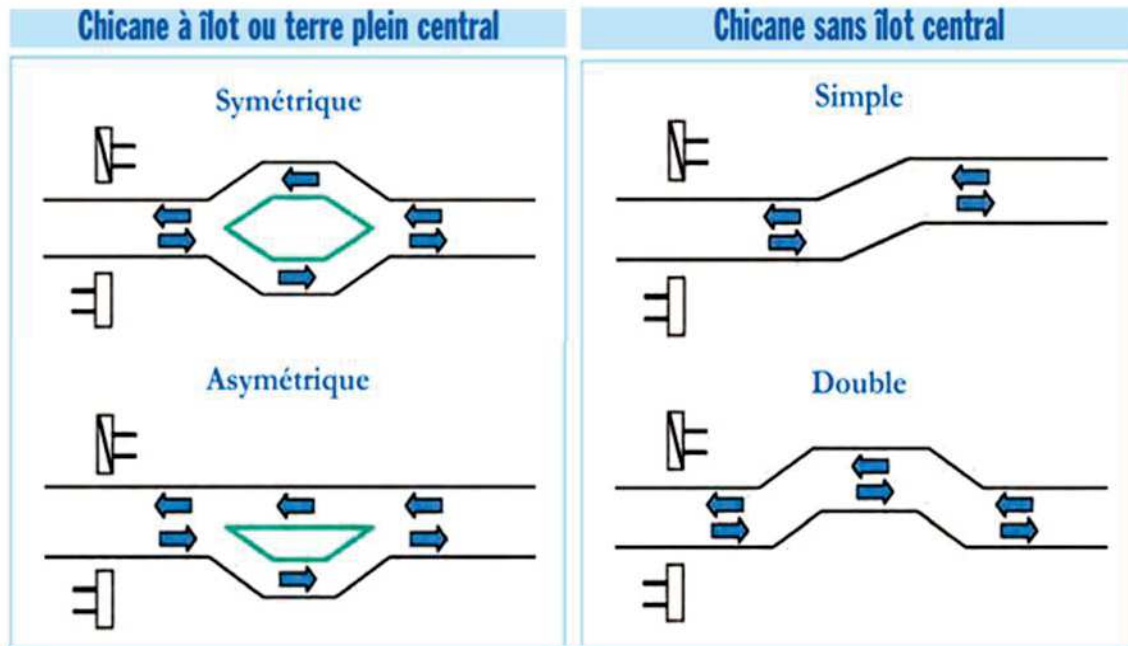


Fig.1.19 : Typologie des chicanes d'entrée de ville

Source : Baille. O et al, 2008

Typologie de chicane		Avantages	Inconvénients
Chicane à îlot ou terre pleine centrale	Symétrique	-Bien perçue, c'est la forme la plus couramment rencontrée.	-Assimilable à un aménagement hors agglomération si elle n'est pas accompagnée d'éléments qui marquent l'urbain
	Asymétrique	- Son emprise est plus réduite qu'avec un îlot central symétrique. -Contrainte maintenue en entrée d'agglomération - Dans le cas de passage de convois exceptionnels, la voie sans contrainte peut plus facilement être conçue pour servir de passage	-La nuit, ou quand le trafic est moindre, les usagers peuvent être tentés de circuler sur la voie opposée pour éviter la contrainte. -Risque de vitesse anticipée des conducteurs en sortie d'agglomération
Chicane sans îlot central	Simple	-Avantage : est adaptée pour des vitesses d'approches modérées avant l'aménagement	-Si les vitesses d'approche sont élevées avant l'aménagement, son implantation est risquée, car l'absence de séparation marquée, des flux de circulation rend la voie moins lisible
	Double		

Tableau 02 : Les avantages et les inconvénients des différentes typologies de chicane d'entrée

Source : Baille. O et al, 2008

CONCLUSION

Le premier chapitre a décrit ce qu'était une entrée de ville, autant que lieu, un passage où l'on pénètre dans la ville. On a mentionné quelques définitions de tous les éléments qui font la réussite d'une entrée de ville. Également, c'est un défi pour les aménageurs, les concepteurs, de créer une entrée de ville fonctionnelle, belle, animée et confortable pour tous les usagers. Les deux aspects fondamentaux cités, dans ce chapitre, que ce soit l'aspect sécuritaire, ou de cadre de vie de l'entrée de ville, demeureront les enjeux principaux pour l'évaluation des entrées de ville. Ils seront notamment interprétés à partir des points de vue des différentes parties prenantes.

Selon la configuration des lieux, une entrée de ville peut prendre des formes très variées. Quel que soit le contexte, l'entrée d'une ville ou d'un village ne doit pas se résumer au simple lieu de positionnement du panneau d'agglomération mais à la séquence constituant l'espace de transition entre le territoire agricole ou périurbain et le tissu bâti de la ville. Le fleurissement exclusif du panneau d'entrée d'agglomération ne constitue pas en ce sens une réponse appropriée. Les entrées d'agglomération doivent d'abord intégrer comme objectif prioritaire la sécurité des riverains et des usagers quotidiens. L'enjeu est d'amener progressivement l'automobiliste à un changement de statut, passant de la route où il est prioritaire à la rue qu'il doit partager avec vélos et piétons. Le projet d'aménagement doit ainsi participer d'abord au ralentissement des véhicules, puis à la régulation de leur vitesse, jusqu'à un usage partagé des rues et espaces publics du centre ville.

La valorisation et la mise en scène d'une entrée d'agglomération nécessitent d'appréhender le contexte paysager dans lequel s'inscrit la route, puis la rue. La prise en compte des vues et perspectives sur la lisière bâtie doit guider le parti pris d'aménagement de l'entrée de ville ou de village. C'est sur la base de cette lecture paysagère qu'arbres, arbustes, vivaces, couvre-sol et prairies trouvent leur juste place. Les entrées de ville concentrent des éléments liés à diverses fonctions : mobilier inhérent à la sécurité routière, arrêt de bus, point de collecte du tri sélectif, point d'information touristique, aire d'arrêt ou de pique-nique... Il s'agit ici d'être vigilant à la cohérence dans le choix des mobiliers, matériaux utilisés et le contexte local de cette entrée de ville. L'éclairage public doit participer à cette même volonté de cohérence et de mise en valeur de l'entrée des villes. Tous ces éléments de mobilier urbain déjà cités seront abordés et étalés d'une manière détaillée au chapitre suivant.

CHAPITRE N°2

LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

INTRODUCTION

« Le paysage est une réalité qui façonne notre environnement, il a une existence qui lui est propre et indépendante du regard et de la valorisation que les gens peuvent porter sur lui ». (Madeleine Gélinas. ,2013)

Ce chapitre est réservé au deuxième concept qui compose l'hypothèse de cette recherche. Il s'agit de l'identification et de la présentation de concept « la qualité paysagère ». En premier lieu, on essaiera de déterminer la question de « paysage » en tant que terme indépendant de contexte visé. On tentera de mettre l'accent sur les définitions citées par les théoriciens et les chercheurs spécialistes dans ce domaine. Des démarches de lecture et d'évaluation paysagère seront mises en lumière pour bien cerner et déterminer les dimensions, les approches et les limites de cette notion pluridisciplinaire qui a gagné l'attention des meilleurs experts dans tous les domaines (géologie, écologie, urbanisme, architecture...).

En deuxième lieu, on tentera d'avoir une base théorique sur le concept entier dans le contexte d'étude (les entrées de ville), qui va nous aider à mieux comprendre la complexité du concept « la qualité paysagère ». Ceci nous aidera à mieux définir les principaux enjeux d'aménagement routier de l'entrée dans une perspective purement paysagère, comme des tableaux, des images ou plutôt des séquences analysées d'une manière esthétique et visuelle. Car, la réalité paysagère est une notion difficile à saisir hors contexte.

Dans cette partie, nous essaierons de faire sortir les rôles polyvalents que devront jouer les composantes principales du paysage routier et leur impact sur l'image de l'entrée de ville. La perception de l'entrée de ville et la mise en scène de la façade vitrine par des perspectives, des ouvertures créées par le relief, la végétation, le mobilier, le revêtement du sol et par la volumétrie bâtie, sont tous des paramètres cruciaux qui composent la qualité paysagère de l'entrée de ville. L'intégration, l'homogénéité des matériaux et la cohérence discrète entre le paysage de l'entrée et son contexte (l'arrière plan) semblent nécessaires, il est important de concevoir tous ces éléments avec des matériaux qui facilitent la circulation des usagers et assurent leur sécurité routière lors de leur déplacement quotidien.

I / DÉFINITION DU TERME « PAYSAGE »

Bien que le terme « Paysage » évoque des images tangibles pour la plupart, le définir concrètement est une tâche plus difficile. C'est un terme polémique qui appréhende beaucoup de significations et de définitions selon le point de vue, la discipline et les champs d'études engagés par les chercheurs en premier lieu. Sa définition a évolué au fil du temps, sur plusieurs niveaux et dans différents domaines, la notion est devenue plus riche et englobante.

La définition du terme proposée par le grand dictionnaire (Larousse en ligne, 2015) montre que le paysage n'est que : « *Étendue spatiale, naturelle ou transformée par l'homme, qui présente une certaine identité visuelle ou fonctionnelle* », englobant plusieurs types de paysages : forestier, urbain, industriel.....etc.

Selon la définition de dictionnaire le Grand Robert en (1977) : « *il s'agit d'une partie d'un pays que la nature présente à un observateur* ».

Dans l'ancien dictionnaire de Littré (vers 1863-1873) : « *Étendue du pays que l'on voit d'un seul aspect. Un paysage dont on aura vu toutes les parties l'une après l'autre n'a pourtant pas été vu ; il faut qu'il le soit d'un lieu assez élevé, où tous les objets auparavant dispersés se rassemblent sous un seul coup d'œil* ».

Ainsi, le dictionnaire universel de l'académie élaboré par le romancier Antoine Furetière en 1690 considère que le paysage comme : « *Aspect d'un pays, le territoire qui s'étend jusqu'où la vue peut porter. Les bois, les collines et les rivières sont les beaux paysages* ».

Selon Burel et Baudry (1999), le paysage « *est un niveau d'organisation des systèmes écologiques, supérieur à l'écosystème ; il se caractérise essentiellement par son hétérogénéité et par sa dynamique gouvernée pour partie par les activités humaines. Il existe indépendamment de la perception* ».

Buergi Enrico, le président de la Convention européenne du paysage en 2000, a défini le terme comme suit : « *désigne une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations* », « *un jugement porté sur un espace physique façonné par la nature et l'homme* ».

« *Le territoire [...] constitue la matière première; il devient paysage lorsque des individus et des collectivités lui accordent une valeur paysagère* » (Baril. G 2000).

II/ LA PROVENANCE DU TERME

Dans sa première définition, telle que la donne le dictionnaire de langue de Paul Robert en 1967, un paysage est la « *partie d'un pays que la nature présente à l'œil qui le regarde* ». Beau ou laid, un paysage est le cadre de notre existence quotidienne. À ce titre, il peut être l'objet d'une vision artistique et le terme a pris en peinture un sens spécifique venant à désigner un tableau, où la nature tient le premier rôle et où les figures d'hommes ou d'animaux ne sont que des accessoires décrites par le poète ou représentées par le peintre. Le terme a gagné par analogie la littérature. Une histoire du paysage à prétention scientifique élaborée à partir d'une approche esthétique est parfaitement légitime.

III/ L'ÉVOLUTION DU PAYSAGE

Or, le paysage émane aussi d'une combinaison toujours singulière de temporalités issues à la fois des réalités matérielles et immatérielles. Conditionnée par cette double temporalité, le paysage est, dès lors, sujet à de perpétuels déplacements, sa pérennité étant sans cesse mise à l'épreuve. Premièrement, par des profondes transformations que subissent les caractéristiques physico-spatiales du territoire (ex ; évolution des usages agricoles et forestiers, implantation d'infrastructure de transport, développement d'un tissu urbain et périurbain etc.). Deuxièmement, à l'épreuve des sensibilités sociales qui émergent, se fixent pour un temps et se transforment ensuite, voire disparaissent, au gré de l'évolution des relations que les individus entretiennent avec le territoire. Ce fragile équilibre entre réalités objectives et réalités construites fait en sorte que le paysage s'écrit et réécrit immuablement. Le paysage trouve la source de son existence et de ses déploiements entre temps naturel et temps social. Il serait permis d'ajouter également : entre temps réel et temps construit. (P. Gonidec, et al, 2003). « *Le paysage évolue sans cesse et est constamment modifié par les empreintes culturelles laissées par l'homme et propres à chaque époque. Le paysage d'aujourd'hui est le résultat de l'agencement des éléments naturels et de la somme des transformations réalisées par l'homme au fil du temps dans le cadre de ses multiples activités* ». (Belghe. D, 2000). Le paysage peut être vu comme un tout constitué de deux composantes, une partie naturelle et une partie anthropique (Otero.P et al, 2007).

Ainsi, les deux composantes du paysage sont dynamiques par elles-mêmes, mais sont aussi en interaction entre elles, l'une influençant le fonctionnement et le devenir de l'autre (Burel et Baudry, 1999).

IV/ LA CLASSIFICATION DES DIFFÉRENTS TYPES DE PAYSAGES

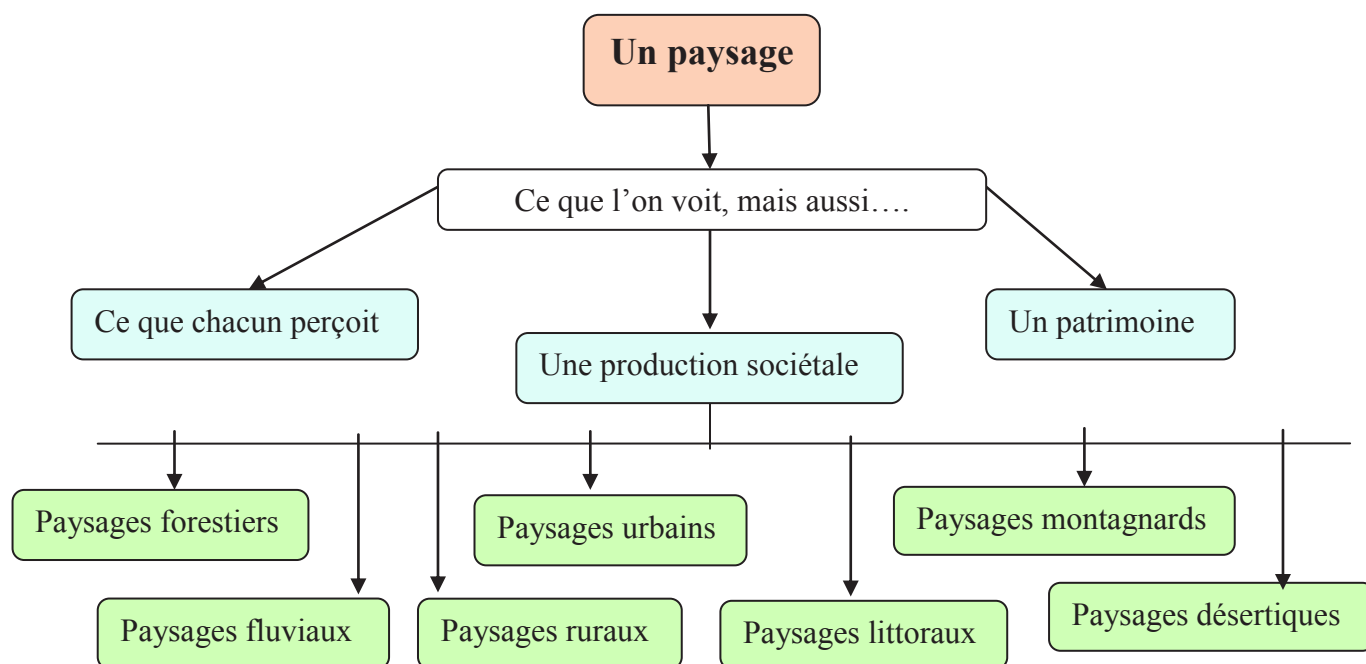


Fig.2.1 : Classification des différents types de paysages
Source : Auteur, 2015.

IV-1/ Typologie des paysages en fonction du relief et de l'exploitation

Relief	Paysage	Fonctions
- Montagne (moyenne, haute) - Plateau, vallée - Plaine - Colline - Mer - Fleuve - Forêt - Désert	- Urbain - Rural - Périurbain - maritime / littoral - Fluvial - Forestier - Désertique	- Commerciale - Administrative - Industrielle - Résidentielle - Agricole /élevage céréaliculture - Touristique, de loisirs - Portuaire....

Tableau 03 : Les composantes de paysages
Source : Auteur, 2015.

Le type de paysage correspond à un mode d'adaptation (physionomique, spécifique ou structural) de l'ensemble formé par la végétation naturelle (ou transformée) et l'action humaine (agricole, pastorale,...), au Milieu qui lui est offert. (Cabatjssel. G, 1967). L'effet de relief, ainsi que l'effet de la couverture et l'effet de l'occupation humaine, concernent le paysage proche. L'effet de relief est produit essentiellement par les dénivellations, les pentes les plus frappantes et le nombre de plans qui scandent le champ visuel, les trois étant perçus à

CHAPITRE N°2 : LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

partir d'un point d'observation commun. Dénivellations et pentes sont, en effet, les éléments les plus pertinents et les plus directement perçus pour caractériser les reliefs. (Arrouye.J et al, 1983).

On remarque qu'il y a beaucoup de types de paysages qui correspondent aux reliefs, à la couverture des aires paysagères et à leurs dénivelées. D'une vision globale, on peut distinguer, le paysage de plaines, c'est un paysage à caractère plat, sans relief marqué, et généralement assez uniforme. Paysage de plateau, il s'agit d'un paysage au relief plus ou moins plat, avec des vallées plus ou moins encaissées. Le paysage de littoral ou (maritime), on peut l'apercevoir au bord de la mer. Le paysage de montagnes ou (montagnard), c'est un paysage avec des fortes dénivellations de pentes, avec des versants très raides.

Chaque paysage humanisé est en lui-même un fait culturel résultant de l'action de l'homme sur le milieu. On cite quelques paysages où l'homme est considéré comme responsable de cette classification. D'abord, Le paysage naturel, dans lequel l'homme n'est pas intervenu, où il n'y a que des éléments naturels qui règnent dans le milieu. Ensuite, le paysage rural se compose avec peu d'habitations groupées ou dispersées, et essentiellement des champs cultivés ou des prairies. Après, le paysage périurbain, ce dernier a connu un développement de l'habitat pavillonnaire individuel pour imprimer sa marque aux paysages, c'est n'est pas l'urbain ni le rural, mais il se situe entre les deux types cités. Enfin, le paysage urbain que ce soit (industriel ou touristique, commercial...), c'est un paysage avec un habitat dense, et différentes fonctions qui se dégagent du paysage, fonctions de circulation (voies de communication), liées à l'industrie, liées au commerce, liées au secteur tertiaire, liées au tourisme et au loisir(Arrouye.J et al, 1983).

VI/ DIFFÉRENTES CARACTÉRISTIQUES DU PAYSAGE

Le caractère du paysage est l'ensemble des caractéristiques, à la fois tangibles et intangibles qui définissent une région, exactement comme l'allure, la personnalité et le comportement définissent un individu. Comme les personnes, les paysages sont définis par l'ensemble de leurs caractéristiques, pour le meilleur ou pour le pire. La géologie, les sols, la topographie et les ententes d'eau comme les fleuves et les lacs sont autant d'éléments d'un paysage. Nous pouvons ajouter les plantes, qui peuvent être les éléments les plus déterminants. Une forêt est en effet un lieu très différent d'une prairie. La façon dont les animaux ont utilisé leur environnement peut aussi en modifier le caractère.

Cependant, c'est souvent l'homme qui imprime la plus forte marque sur le paysage, avec des constructions qui ont d'énormes conséquences sur celui-ci : des affectations intensives comme les activités minières ou forestières peuvent littéralement faire disparaître ou radicalement restructurer un site. L'un des éléments les plus importants du caractère d'un paysage est le plus difficile à définir, c'est nos impressions et perceptions sur le lieu donné sont un facteur essentiel pour le comprendre, le décortiquer et l'évaluer. (Waterman. T, 2010)

V-1/ Le cadre Bâti dans un paysage

Le terme « cadre bâti » peut servir à différencier les paysages habités des paysages « sauvages ». Il inclut tous les types d'environnements créés par la main de l'homme, des paysages agricoles aux infrastructures de transport. Mais plus souvent, le terme est employé pour désigner les implantations urbaines -des villes, bourgades, villages-, et en particulier, la relation entre les formes construites et l'espace en plein air dans l'environnement extérieur. Dans le cas des environnements urbains, le caractère du paysage est le résultat de multiples influences. Des facteurs sociaux, culturels, économiques et historiques sont exprimés par un langage spatial qui s'inspire de la topographie, de la végétation, des matériaux et du climat locaux. (Ibid).

V-2/ Paysage et image

« *Paysage et image sont indissociables* » (James Corner, 1990). Pour bon nombre de personnes, la vue sur le paysage et le paysage lui-même, sont synonymes. Par ailleurs, un « paysage » peut aussi bien être le paysage lui-même qu'un tableau le représentant. Cependant les architectes paysagistes savent qu'il est bien plus que cela : il stimule les sens et se compose d'une grande variété d'éléments, pas tous visibles. Toutefois, la vue est le principal sens que nous sollicitons pour aller à la rencontre de notre environnement et porter un jugement sur lui ; la vue sur le paysage revêt donc une importance primordiale pour le créateur. Elle est davantage qu'un joli tableau. Elle est en mouvement et nous aide à nous orienter, à nous informer sur le type de lieu dans lequel nous nous trouvons et à savoir à quelle activité, il est affecté. L'architecte paysagiste doit examiner les vues sous trois angles différents ; les vues depuis le site, les vues à l'intérieur du site, et les vues sur le site. Elles sont toutes trois importantes pour faciliter la compréhension du site ou du parcours et doivent être prises en compte pour la réussite de l'image des entrées de ville. (Corner.J, 1990).

Les vues elles-mêmes peuvent remplir plusieurs fonctions ; être encadrées par des arbres ou une fenêtre, servir de toile de fond (décor dans lequel une action se déroule), servir de cadre à un ouvrage architectural ou être à leur tour mises en valeur par celui-ci. Les bâtiments situés dans un cadre périurbain jouent un rôle particulièrement important pour encadrer ou diriger les vues. Les vues peuvent constituer l'élément fondamental d'un site consacré à la méditation ou à la détente, mais elles peuvent aussi être utilisées pour mettre des personnes en mouvement ou leur apporter un objectif visuel qui les incite à explorer le site. (Waterman. T, 2010).

V-3/ Les vues panoramiques

Un panorama est une vue encadrée ou bien délimitée. Une baie vitrée est utilisée pour obtenir le meilleur effet quand elle est très soigneusement centrée sur une vue, en éliminant des détails superflus comme les poteaux et les lignes électriques. Les panoramas urbains sont obtenus de la même manière. Le pare-brise imitait le cadre de la caméra qui filmait le panorama en mouvement et le cinéma est devenu une métaphore de la façon dont les vues pouvaient se dévoiler au spectateur et évoluer au fil d'une route. Cependant, tout autre mode de transport, de la marche à pied au voyage en train, peut offrir le même effet. Les vues peuvent tour à tour être dissimulées puis révélées, se dévoiler ou se déployer, créant de la surprise et un décor pour une arrivée exaltante.(Ibid). Ainsi, le paysage est dynamique, cinématique et panoramique. Le tout paré de couleurs éclatantes.

V-4/ La route « colonne vertébrale du site »

Un axe, bien souvent désigné comme la « colonne vertébrale » d'un site, est généralement un large chemin ou une route, souvent flanqué de bâtiments, il peut être rectiligne, incurvé ou sinueux, mais il ne se ramifie jamais et reste toujours une ligne forte même s'il peut être traversé ou longé par d'autres axes. Il constitue une caractéristique puissante, fondamentale et unificatrice dans le paysage, à laquelle tout le reste de la création est assujéti. L'axe sert comme élément organisateur dans un paysage ou toutes les composantes sont symétriques et sont des images miroirs réfléchies de part et d'autre de cette colonne vertébrale. Inflexible et dure, la symétrie affiche un formalisme rigide qui peut faire perdre au paysage son caractère humain. (Waterman. T, 2010).Un axe ne doit pas être obligatoirement prétexte à une symétrie dans le paysage.

VI/ UNE DIVERSITÉ DE LECTURES PAYSAGÈRES

En effet, le paysage est la plupart du temps un simple objet du regard, parfois remarqué et souvent négligé. Le paysage est une notion complexe ayant fait et faisant encore, aujourd'hui, l'objet d'études et de recherches afin de le définir, de l'instrumentaliser, de le gérer. Diverses écoles de pensée s'opposent ou se complètent (Otero. P et al. 2007) sur le sujet, certaines le considèrent d'un point de vue esthétique, d'autres d'un point de vue écologique. Certaines écoles considèrent qu'il existe par lui-même, d'autres seulement par le regard d'un observateur, certaines le considèrent comme la résultante de l'intervention humaine. Ainsi, de multiples éclairages sont posés sur ce sujet.

Afin d'en faciliter l'analyse, les concepts du paysage retrouvés dans la littérature sont répertoriés ici selon trois types : la lecture objective du paysage qui réfère aux éléments et à la structure naturelle ou anthropique de celui-ci; la lecture subjective qui renvoie au regard de l'observateur ou à la valorisation du milieu comme préalable à l'existence du paysage (Lothian, 1999); finalement, une lecture dite holistique qui aborde le paysage comme un système complexe et multi niveaux. (Naveh , 2000). Cité par (Gélinas.M,2013).

VI -1/ Lecture objective du paysage

Cette école de pensée remonte pratiquement à la nuit des temps où les philosophes tels que Socrate, Platon, et plusieurs autres, se sont interrogés sur ce qu'est la beauté. Ces tenants du paradigme de l'objectivité postulent que la beauté relève des caractéristiques intrinsèques d'un objet, c'est-à-dire des éléments qui sont inséparables de l'objet même (Lothian, 1999). Cette approche situe le paysage dans une structure spatiale et temporelle, comme un élément à la fois résultat et partie d'un système en interaction (Burel et Baudry, 1999; Richard, 1975). Ces différentes disciplines voient le paysage par ses composantes matérielles, biophysiques, éco systémiques et anthropiques. Elles peuvent ainsi les évaluer de manière objective et scientifique en utilisant une multitude d'outils issus des sciences naturelles, de l'ingénierie, de la géographie, etc. (Buijs et al, 2006; Reynard, 2005; Lothian, 1999) cité par (Gélinas.M,2013). Au sein même de la pensée objective du paysage, certains s'intéressent à son aspect esthétique comme un élément intrinsèque à l'objet physique qu'est le paysage. Peu importe l'angle pris pour l'analyser, tous adoptent une lecture rigoureuse et basée sur des critères qui cherchent à minimiser le biais subjectif.

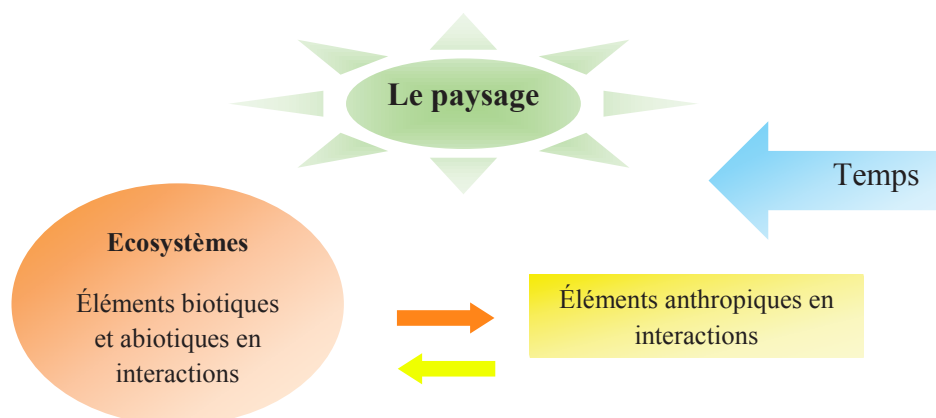


Fig. 2.2 : Esquisse du concept du paysage
Source : Gélinas. M, 2013

Ainsi le paysage est constitué de tous les éléments visibles et non visibles, qu'ils soient naturels ou anthropiques. Ce que l'écologie ou les sciences de l'environnement appellent « écosystème » regroupe le visible et le non visible, soit les éléments biotiques et abiotiques, le territoire et les processus (flux biochimiques, compétition, interdépendance, etc.) qui y prennent place (Naveh et Lieberman, 1994). Le concept de paysage réfère ainsi à un système dynamique et évolutif dans le temps où interagissent les éléments qui forment sa structure spatiale et, conséquemment, la transforme (Estevez et al, 2000).

Les interactions des éléments biotiques et abiotiques à l'intérieur d'un écosystème, et de ce dernier avec ses voisins, sont en permanente évolution. Cette dernière est influencée par les éléments anthropiques qui sont introduits dans la dynamique naturelle et qui réagissent à celle-ci (en obligeant l'innovation pour dompter la nature) ou encore qui l'influencent (apport des activités humaines aux changements climatiques). Les dynamiques indépendantes et mutuelles des composantes naturelles et anthropiques sont la base du caractère évolutif du paysage. (Gélinas. M ,2013).

VI -2/ Lecture subjective du paysage

Cette école de pensée considère que le paysage existe par le regard de l'observateur, que sans ce regard il n'y a pas de paysage (Rivard, 2008; Lothian, 1999), Le lien entre l'objet observé et son observateur. Ainsi, une distinction entre le territoire et le paysage s'installe.

Le territoire est le support matériel, alors que le paysage est la perception de ce support par l'humain, son cadre de vie (Domon, 2004; Jacobs, 1999). Quant au regard de l'observateur, il est par définition subjectif puisqu'il est tributaire de multiples influences :

CHAPITRE N°2 : LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

mémoire, culture, vécu, esthétisme, valeurs, etc. (Rivard, 2008). Il est le résultat de processus psychologiques et sensoriels (Domon et al, 2007). Cité par (Gélinas.M,2013).

«*Nous croyons voir un paysage. Nous n'en percevons que l'image déformée par nous-mêmes* » (Neuray, 1982). Au-delà du regard, l'expérience du paysage fait intervenir le vécu.

Le paysage n'est pas seulement vu, il est expérience et vécu (Bergeron, 2011; Steiner, 2000). Les processus du regard et du vécu contribuent à la création de ce que Lynch nomme le « *sense of place* », soit l'attachement des gens à un lieu (Rivard, 2008). Cet attachement a comme conséquence la valorisation des lieux par le milieu. La valorisation d'un lieu ou d'un paysage requiert une relation entre la population et l'objet de valorisation. Cette relation peut relever du vécu, du cadre de vie, de l'identité à un lieu ou à un paysage (Vézina et al, 2003).

L'appréciation du paysage est un spectre allant du point de vue purement esthétique à la conception imprégnée du vécu de l'individu dans le lieu. En effet, l'évaluation paysagère a longtemps été vue et représentée comme uniquement un tableau offert à l'œil pour sa beauté (Reynard, 2005) et sa représentation idyllique (Burel et Baudry, 1999). L'évolution s'est ensuite déplacée vers la préservation des qualités visuelles ou scéniques du milieu lors de travaux d'infrastructures, pour ensuite inclure la notion d'expérience vécue du paysage par l'observateur, qui n'est plus expert, mais utilisateur. Subséquemment, le paysage est une expérience globale qui fait intervenir les sens, les émotions, l'expérience et le vécu (Abraham et al, 2010; Domon, 2004) Cité par (Gélinas. M,2013). Un trait commun de cette appréciation est que la progression sur le spectre est toujours teintée de subjectivité.

VI -3/ Lecture holistique du paysage

Cette école de pensée est une sorte d'amalgame, entre les deux courants de pensée précédents. Elle cherche à rendre compte de l'interaction entre le sous-système naturel et le sous-système anthropique, qui constituent la base matérielle du paysage et l'évaluation subjective dont ils font l'objet. Elle se veut un virage du courant réductionniste qui analyse les choses par leurs parties et leurs mécanismes pris isolément vers un courant qui reconnaît l'aspect global et le fonctionnement organique des systèmes. Les premières prémisses de la pensée holistique portent sur les systèmes naturels (certains pans de cette pensée élargissent le paradigme afin de tenir compte du rôle de l'homme dans le système). Ce courant ne considère plus l'homme en marge de la nature, mais comme un élément et un intervenant du système

global au-dessus des systèmes naturels. Le paradigme subjectif aborde le paysage par le regard de l'observateur et par le jugement porté par celui-ci sur l'objet observé. Le paradigme holistique cherche à tenir compte des deux dimensions en cause : un objet existant indépendamment du regard et la perception de cet objet comme résultante d'une gestalt. (Gélinas. M ,2013).

VII/ VARIATIONS ÉVALUATIVES PAYSAGÈRES

La façon de concevoir le paysage guidera le choix de l'approche et des méthodes pertinentes. Historiquement, l'évaluation paysagère est axée sur une évaluation des qualités visuelles du paysage. Les éléments physiques du paysage sont considérés comme le décor du spectacle visuel faisant l'objet de l'évaluation. Deux approches ressortent : l'approche objective utilisant la méthode « de l'expert » et l'approche subjective qui utilise la méthode « de l'utilisateur ». Une troisième approche dite combinée émerge. Elle vise l'utilisation d'une variété de méthodes dans un but de complémentarité, pour mieux cerner la complexité du paysage (Rivard, 2008; Domon et al, 2007). (Dans le cadre de cette thèse, ces méthodes seront traitées sous la rubrique de l'approche subjective, car elles visent toutes à qualifier le regard de l'observateur et de qualifier la perception de l'utilisateur.)

VII-1/ Évaluations objectives

Ainsi, bien que la méthode « de l'expert » se veuille objective, elle est liée au regard de l'observateur et porte en elle une part de subjectivité. L'approche objective décrite dans cette section réfère à l'analyse des éléments du paysage comme structure qui soutient l'objet du regard de l'observateur et qui possède son existence et son fonctionnement en l'absence de ce regard. Elle recourt au point de vue de l'écologie du paysage, de la géographie, ou de toutes autres sciences naturelles pour y arriver. Elles visent à le qualifier objectivement dans un but de gestion pérenne. Ces approches ont servi et servent encore dans les cas d'aménagement du territoire, d'études d'impact et de préoccupations écologiques (Domon et al, 2007; Lothian, 1999). Cité par (Gélinas.M,2013). Les outils de cartographie sont à la base des méthodes qui découlent de l'approche objective en permettant un accès à distance au territoire.

VII-2/ Évaluations subjectives

Ces approches reposent sur le postulat que le paysage naît par et dans le regard de l'observateur (Beaudet, 1999). Ainsi, les attributs physiques servent de stimulus au regard humain. Ceux-ci seront traités par le filtre des perceptions, des émotions et du vécu de chaque observateur. Un même agencement de composantes physiques résultera en autant de paysages qu'il y aura d'observateurs (Lynch, 1998; Antrop, 1997). Cité par (Gélinas.M,2013).

Historiquement, le regard de l'observateur était « expert ». L'évaluation paysagère visait à traduire les attributs physiques du paysage en éléments objectifs d'évaluation visuelle (lignes de force, forme, échelle, etc.) (Paquette et al, 2008; Domon, 2004; Faye et al, 1974). Ces méthodes sont nées de la volonté d'une mise en place de points d'observation spectaculaires le long des parcours autoroutiers. Une deuxième méthode qui repose sur le regard de « l'utilisateur » aborde le paysage du point de vue de l'usager; c'est-à-dire qu'on réfère ici au paysage comme une expérience vécue, un cadre de vie (Vézina et al, 2003; Jacobs, 1999). Le paysage est donc vécu et expérience sensorielle (Bergeron, 2011; Ruiz J. et al, 2008), il n'est plus évalué d'un point de vue fixe, comme dans l'évaluation experte, mais plutôt par l'expérience du quotidien avec toute la subjectivité qu'elle comporte. Cette subjectivité est à la base des valorisations paysagères, du sentiment du lieu et de l'identité que comporte le paysage (Völker et Kistemann, 2013; Buijs et al, 2006; *Landscape Institute*, 2005; Lynch, 1998). Cité par (Gélinas.M,2013).

Cette méthode vise à faire ressortir les préférences et opinions des utilisateurs. Les techniques utilisées recourent à des enquêtes, des entrevues qui utilisent des photographies ou des visites de terrain où les gens expriment leurs préférences. Ces méthodes ont été plutôt employées dans des contextes d'études universitaires qui visent la collecte de données à des fins de gestion de projet. (Domon, 2004).

VII-3/ Évaluations holistiques

L'évaluation paysagère doit tenir en compte ces deux aspects et utiliser les méthodes appropriées pour rendre compte de cette complexité. La nature holistique du paysage implique que chaque élément est considéré dans la dynamique du tout (Bastian et Steinhardt, 2002). Cela requiert de considérer l'effet d'un changement sur le fonctionnement du système et par conséquent sur sa structure ou l'inverse, puisque les éléments du système sont en interaction mutuelle (Antrop, 1997). Cité par (Gélinas.M,2013).

CHAPITRE N°2 : LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

Les méthodes d'évaluation objectives serviront alors à rendre compte de l'existence du paysage par lui-même. Tandis que les méthodes d'évaluation subjectives rendront compte de l'ensemble des éléments que l'homme transpose dans le paysage et qui influencent sa définition et sa valorisation.

VIII/ LA QUALITÉ PAYSAGÈRE DES ENTRÉES DE VILLE

Les principaux enjeux pour l'aménagement des entrées de ville, représentent un impact visuel majeur sur la perception esthétique de la voie et de ses abords, voir même de son environnement élargi. En effet l'espace d'entrée de ville est composé d'une multitude de lieux annexes de la voie, du terre-plein central aux parkings des grandes surfaces commerciales. Ce sont des lieux stratégiques que le regard subit inévitablement et qui de ce fait ont un rôle visuel à jouer. Ils peuvent bénéficier d'un aménagement végétal à même d'apporter des réponses intéressantes pour embellir l'entrée de ville, façonner son image ou créer son identité, assurer la sécurité, marquer l'itinéraire, ou tout simplement occuper l'espace. (Rocher. S, 2013).

VIII-1/ La végétation comme élément clé de la qualité paysagère

Le végétal participe largement à l'identité d'un territoire rural ou urbain. En effet, la végétation est l'une des résultantes (immédiatement perceptible par tout un chacun) d'un milieu spécifique. Les essences locales sont différentes pour multiples raisons (topographie, climat, géologie,). Le végétal est aussi soumis à la volonté, aux traditions, aux méthodes forestières et/ou agro-pastorales. La limite végétale dispense un sentiment de sécurité. Il n'est pas besoin qu'elle soit dense, haute ou opaque. Une haie ou une ligne d'arbres suffit à se situer ; un bosquet, un arbuste donne envie de s'adosser, de s'arrêter. Les banquettes végétales précisent la géométrie d'un espace en permettant de bénéficier du paysage. (Mollie. C, 2008). La présence d'arbres le long des axes routiers renforce la sécurité des automobilistes ou des piétons qui circulent à proximité en améliorant entre autres, la qualité de conduite des automobilistes. Il a également été observé que la vitesse des autos est souvent réduite dans un paysage bordé d'arbres. Les plantations d'arbres en bordure des routes ou entre les voies de circulation améliorent la qualité de la conduite des automobilistes et leur sécurité. En effet, à condition qu'elle respecte certaines règles de localisation, la plantation d'arbres sur les abords routiers améliore la lisibilité et la visibilité de la route, créer un effet de couloir par les plantes plantées longitudinalement (plus les végétaux seront proches de la chaussée, plus la sensation

CHAPITRE N°2 : LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

de rétrécissement sera forte et donc une réduction de la vitesse sera obligatoire) .Le végétal réduit l'éblouissement causé par le soleil ou la circulation inverse, contrôle le vent et réduit la présence de chaussées glacées. (Guy .L et Boulfroy. E, 2008). D'autre part, la sécurité des piétons est cruciale, les plantations d'arbres augmentent la sécurité des piétons qui circulent sur les trottoirs séparés des voies réservées aux voitures par une banquette rangée d'arbres.



Fig.2.3 : Un environnement qui favorise une vitesse de conduite sécuritaire
Source : Guy .L, Boulfroy. E, 2007



Fig.2.4 : une banquette d'arbre protège la sécurité des piétons
Source : Guy .L, Boulfroy. E, 2007

Ces lignes de végétation constituent un facteur de sécurité lorsqu'elles séparent un trottoir d'une voie à forte circulation. La végétation de l'entrée de ville peut avoir différentes et diverses formes selon le tracé de la route et le bâti qui l'entoure (lisière, banquette, mails.....).(Guy .L et Boulfroy. E, 2007). Le type de végétation est primordial pour distinguer le contexte (urbain, rural, périurbain). Le végétal est un outil incontournable pour la composition du paysage des entrées de ville. Mais au-delà de ce terme générique, vers quel type, quelle espèce va-t-il falloir s'orienter pour un aménagement donné ? La palette végétale est vraiment riche et large, on distingue quelques types généraux que l'on peut trouver à l'entrée de ville.

VIII-1-1/ L'arbre fruitier



Fig.2.5 : Vergers de pommiers en culture intensive
Source : <https://fr.wikipedia.org>



Fig.2.6 : Les arbres fruitiers arrivent en ville
Source : Le particulier pratique article n° 392

CHAPITRE N°2 : LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

Un arbre fruitier est un arbre cultivé spécialement pour ses fruits comestibles. Un fruit est, pour les botanistes, une structure formée par l'ovaire mûr issu d'une fleur, contenant une ou plusieurs graines, mais seuls comptent ici les fruits ayant un intérêt alimentaire et économique pour l'homme. Cependant, tous les fruits consommés par l'homme ne sont pas produits par des arbres : certains sont produits par des plantes herbacées, soit plantes potagères ou maraîchères telles melon, pastèque et fraisier ou l'ananas, par des arbustes et arbrisseaux, tels le framboisier, ou la myrtille.

Par ailleurs, les arbres fruitiers peuvent être intéressants pour d'autres aspects que les fruits : pour leur bois (fruitiers forestiers), pour leurs propriétés médicinales ou comme plantes ornementales . (https://fr.wikipedia.org/wiki/Arbre_fruitier / 22 novembre 2016).

En plantant des fruitiers, sous toutes leurs formes (oranger, grenadier, poiriers, pommiers, framboisiers, fraisiers, palmier dattier, etc.) dans les routes, les autoroutes menant vers la ville et au sein de la ville pour but de rendre l'environnement comestible tout en impliquant les citoyens, pour faire face à un environnement urbain de plus en plus artificiel et normé... L'arbre fruitier constitue le meilleur outil pour transformer le regard des citoyens sur l'environnement urbain, requalifier les produits agricoles locaux et susciter une réappropriation de la ville par le marquage de ses entrées. Avec une très faible emprise au sol, il porte en effet un impact fort à la fois sur l'espace (le cadre de vie), sur l'écosystème urbain (lutte contre les îlots de chaleur urbains, augmentation de la biodiversité, captation du carbone, etc.), sur la santé (production saine et locale), promouvoir l'économie régionale (les récoltes agricoles), et valorise les liens sociaux entre les citoyens. (Goelzer. S, 2016).

VIII-1-2/ L'arbre d'ornement

Une plante ornementale est une plante cultivée pour ses qualités ornementales et d'agrément, plutôt que pour sa valeur nutritive, économique ou commerciale. La culture des plantes ornementales semble très ancienne, remontant même aux temps les plus reculés, l'homme ayant probablement cherché à embellir et à rendre plus accueillant son cadre de vie, avant même les temps historiques.

A titre d'exemple, la couleur de l'arbre d'ornement, l'aspect de son feuillage, l'aspect de son écorce, ses ports (tige, grimpante, buisson...) peuvent être modifiés par la taille, notamment dans le cas de l'art, l'aspect des tiges, le parfum qu'elles dégagent etc. (ADEME, agence de l'environnement et maîtrise de l'énergie, 2013) .

CHAPITRE N°2 : LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

Les arbres d'ornement créent des plantations d'alignement afin de restructurer et recomposer les voies de communication, en fonction de leur taille et de la façon dont ils sont associés et plantés. L'implantation correcte et la bonne harmonie des espèces collectées sont essentielles pour garantir un paysage de qualité et une ambiance attractive à l'entrée de ville.

Qu'il s'agisse de conifères à feuillage persistant ou d'arbres à feuillage caduc prenant des couleurs flamboyantes et criantes, ils offrent une certaine ampleur et de la majesté au bord des routes. Les aménageurs préfèrent toujours la plantation d'espèces locales poussant spontanément dans les bois, au bord des routes et forêts des alentours : elles s'acclimateront très facilement, et seront intéressantes pour la faune environnante qui y retrouvera ses repères habituels. Les essences d'arbres locaux contribuent à la préservation de la biodiversité, du paysage et l'identité propre à chaque territoire. (<http://jardinage.lemonde.fr/dossiers-cat2-43-arbres-ornementaux.html>, 2016).

Les arbres d'ornement se divisent selon deux types d'espèces. Les conifères se présentent sous la forme de cônes, d'où le nom donné à ce groupe de végétaux. Ils se distinguent en général par leur feuillage persistant, en aiguilles ou en écailles comme (cèdre, cyprès, thuya, pin, sapin,...).



Fig. 2.7 : les différentes situations rencontrées aménagées par des arbres d'ornements (cheminement piéton, piste cyclable, voie mécanique)

Source <https://fr.wikipedia.org/wiki/Allée>

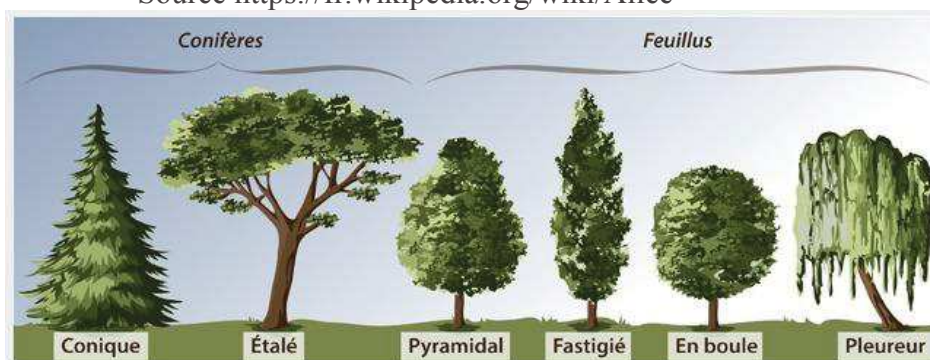


Fig.2.8 : Les deux typologies, conifères et feuillus des arbres

Source : Ianutolo.M et al, 2016

CHAPITRE N°2 : LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

Le deuxième type "feuillu" se distingue par des arbres produisant des feuilles bien développées, la plupart des feuillus sont des arbres à feuillage caduc (ou décidus), c'est-à-dire qui perdent leurs feuilles en automne, par exemple le chêne, le mûrier, le peuplier. Mais certains ont un feuillage persistant, comme le laurier, ou le chêne vert. (<https://amenagement-de-jardin.ooreka.fr/fiche/voir/299407/choisir-et-planter-des-arbres-d-ornement> 15/12/2016).

VIII-1-3/ Les arbres pour l'ombrage (les arbres parasols)

L'arbre parasol est le choix adéquat dans un environnement chaud et ensoleillé. L'ombre qu'elle produit tout au long de l'année apporte une touche particulière toujours très appréciée par les usagers de l'espace extérieur. Le charme est assuré avec les arbres parasols, parfois originaux et exotiques. À chacun son ambiance.

Le platane : le platane est généralement planté au bord des routes ou dans les parcs, en ville ou à la campagne. Il pousse relativement vite et son port est imposant, il peut atteindre 40 m de haut. Il est robuste et facile d'entretien et supporte des coupes sévères. Le platane est très décoratif, même en hiver, grâce à son écorce qui se détache et laisse apparaître des zones plus colorées. Son feuillage dense ne laisse filtrer que très peu de lumière et apporte une zone d'ombre considérable.

Le pin parasol : Ce conifère, à la croissance relativement lente. Il a une grande longévité et il est très décoratif, il peut atteindre 20 m, voire 40 m dans sa région d'origine (Japon). Il est majestueux, mais une surface suffisamment grande lui est nécessaire pour un déploiement optimal. (André.G et al, 2015).

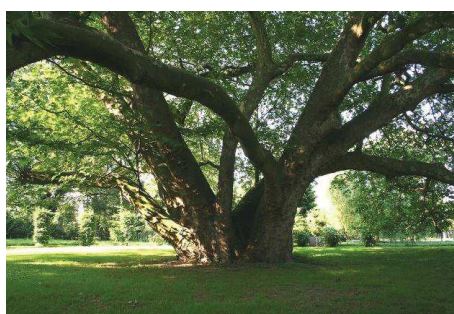


Fig.2.9 : Platane pour 18 m de haut (Belgique)
Source : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Platane>



Fig.2.10 : Un pin parasol monumental
Source : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Pin - Parasol](https://fr.wikipedia.org/wiki/Pin_-_Parasol)

CHAPITRE N°2 : LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

Pour l'aménagement d'une entrée de ville, l'arbre parasol isolé peut être utilisé pour marquer un lieu : un carrefour, un passage piéton, un monument, une fontaine, un petit espace public, etc. (L'arbre unique est simultanément monument, voûte et repère, deux arbres formant une « porte »). Pour être identifiable et aider à la lisibilité de l'entrée de ville, les formes végétales doivent pouvoir être différenciables du paysage urbain d'ensemble, mémorisables et descriptibles. Un arbre isolé remarquable par sa taille, son architecture, et sa floraison dense contribue à l'orientation et au repérage. (Mollie.C, 2009).

VIII-1-4/ Les arbustes

Un arbuste est une plante ligneuse ramifiée à sa base en plusieurs tiges. Le port est souvent touffu, buissonnant et la hauteur reste limitée. Sauf de rares exceptions, un arbuste ne dépasse pas 6 mètres de hauteur. Les aménageurs et les paysagistes envisagent les arbustes parce qu'ils ne nécessitent que très peu d'entretien et à ce titre devraient être plus utilisés le long des voies pour: les haies hautes (supérieures à 1.5 m ou 2 m) afin d'orienter ou diriger le regard. (Guy.D et al, 1993). Le type aux feuillages très décoratifs, qui convient bien pour habiller un îlot directionnel, un petit giratoire ou constituer des bosquets avec des compositions végétales. Emporter des volumes sur des surfaces engazonnées, ou derrière un massif fleuri. Le type végétal dense (le terre-plein central qui sert aussi d'écran anti-éblouissant, le jour et la nuit),

Les plantes massives pour les bordures de chaussées participent pour créer des paysages organisés, on s'en sert, pour faire savoir que l'on est en ville. En passant de la haie simple à une structure plus travaillée, on peut marquer la progression du rural à l'urbain, et faire barrière, sans faire écran : parterre de rosiers pour séparer une allée piétonne d'une voie au trafic dense (élément de sécurité).

Les choix peuvent s'effectuer en fonction des époques de floraison (fleurie toute l'année), du feuillage (persistant vert, caduc, panaché, changeant de couleur), des senteurs le long des allées piétonnes et pistes cyclables (parfum frais ou musqué, plantes mellifères) ou encore de la couleur des rameaux. (Guy.D et al, 1993).

Les arbustes sont très utiles en entrée de ville pour « pincer » la voie afin de faire ralentir les véhicules, pour habiller les clôtures hétéroclites, les façades banales et rudimentaires, et masquent les arrières de parcelles, en accompagnement d'un rétrécissement de la chaussée ou d'un passage piéton, l'arbuste dans l'espace périurbain a en effet une fonction principale

le marquage des limites cadastrales et embellir le rond-point qui symbolise souvent l'entrée de ville. (Mollie. C, 2008). Les arbustes marquent alors des limites nettes aux extensions urbaines, ils permettent notamment de caler et de marquer les accès de ville dans son paysage d'accueil.



Fig. 2.11 : Les arbustes colorés cultivés et non cultivés

Source : <http://jardinage.lemonde.fr/dossier-325-taille-arbustes.html>

VIII-1-5 / Gazon, pelouse ou tapis verts à l'entrée de ville

Le gazon, appelé aussi pelouse artificielle, ou plus couramment pelouse, est une surface semée densément d'herbes fines sélectionnée, essentiellement des graminées. Il est généralement entretenu et tondu régulièrement pour le maintenir à une faible hauteur et le rendre plus dense. Le gazon est généralement constitué de plusieurs espèces et variétés de graminées sélectionnées pour cet usage. De ce fait la flore est généralement moins diversifiée que les pelouses ou les prairies naturelles. Si elle est parfois mono spécifique, elle est alors assez pauvre en biodiversité végétale, mais aussi animale et fongique. Les pelouses peuvent présenter un certain intérêt pour l'environnement (stockage de CO₂, filtre pour l'air et pour l'eau, amortissement des bruits...). La sur fréquentation des pelouses, notamment après des périodes de pluie peut les dégrader. (Straëbler. M, 2009).

Prairie, pelouse et tapis verts : les grandes étendues de pelouses représentent des espaces de vacuité qui sont indispensables à la ville. Elles constituent parfois le grand parterre qui la relie à son site. L'existence de telles étendues permet de recevoir toutes sortes de manifestations festives ou sportives. Les pelouses urbaines sont rares et leur histoire est liée à différents facteurs. Parfois d'anciennes esplanades ou champs d'exercice, traités de façon rustique, qui ont traversé le temps sans souffrir de la convoitise des constructeurs. Cette permanence peut être le fait de rassemblements traditionnels que leur popularité protège de tout empiètement. L'origine de ces étendues peut également être liée à l'impossibilité de construire ou de cultiver, c'est le cas des zones inondables. Les grandes pelouses représentent

CHAPITRE N°2 : LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

aujourd'hui une réponse aux nécessités de retenir les eaux de pluie et d'en imprégner le sol dans un souci de meilleure gestion des eaux souterraines. (Mollie.C, 2009).

Les graminées traditionnelles : elles sont utilisées pour la composition des gazons extensifs à semer ou en placage. À la base de la plupart des aménagements, on ne leur attribue qu'un rôle de moquette verte, régulièrement tondue. On les utilisera donc principalement en milieu urbain dense, ou aux abords immédiats de la voie sur les giratoires, dans les lieux de qualité qui autorisent un entretien soigné.

Les graminées originales : des espèces d'origine exotique seront utilisées pour contribuer à la qualité des endroits évoqués précédemment.

La prairie fleurie : les zones où l'urbanisation est moins dense, en général plus éloignées du centre ville, comportent des surfaces importantes (délaissés, bretelles d'échangeur, emprises réservées,..) où l'on peut laisser se développer la prairie. Outre ces qualités esthétiques et son aspect naturel, la prairie ne nécessite qu'un entretien réduit. Elle est économique et elle a sa place dans les marges de la ville. (Guy.D, 1993).



Fig.2.12 Prairie fleurie
Source : <http://www.nova-flore.com>.



Fig.2.13 : terre plein central
en graminées, Valence
Source : Zimmermann.JL, 2012



Fig.2.14: voie engazonnée(Le tramway de Montpellier)

VIII-1-6/ Bacs à fleurs

Le parti pris paysager et floral doit rester cohérent avec l'usage et le contexte paysager du lieu. Une entrée de ville ou de village demeure un lieu de passage, souvent rapide et motorisé. Des réponses trop horticoles ou trop ornementales sont parfois en décalage par rapport à l'usage effectif du lieu tel que des accotements ou des terres pleins extrêmement élaborés mais inaccessibles aux piétons, des plantations hors-sol alors que des espaces de pleines terres sont disponibles, une abondance de mobilier et des plantations horticoles dans des ambiances plutôt naturelles... (Les cahiers du fleurissement, Mars 2012).

Le choix des fleurs doit être fait en fonction de la couleur, la texture, de la hauteur, l'époque de floraison, de la situation ombre/soleil, de la qualité de sol et de l'ambiance créée par les fleurs. Certainement le fleurissement change selon son emplacement, les bacs à fleurs au (rond-point, les bords de la route ou autre....) .

CHAPITRE N°2 : LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

De part leur délicatesse, leur coût assez élevé et l'entretien qu'elles exigent, on réservera ces plantes florifères à des espaces déjà très aménagés, ou l'on souhaite renforcer la qualité paysagère de l'entrée et marquer clairement le caractère urbain.

L'utilisation des fleurs annuelles à la floraison estivale ou d'automne, les bisannuelles (fleurissant au printemps), qui participent au charme de l'effet immédiat. Par contre elles nécessitent un entretien permanent et doivent être remplacées après la floraison, car elles meurent, ou bien les vivaces, qui permettent un renouveau permanent grâce aux floraisons échelonnées, aux coloris variés, à des ports très divers. Plantes florales ou à feuillage ornemental, elles sont résistantes et rustiques. Elles restent en place après la floraison. Pour cette raison, on peut également les planter en d'autres lieux. Elles nécessitent de couper régulièrement les fleurs fanées en milieu urbain. Grâce à l'aspect plus « nature » de certaines vivaces, on pourra, en plus de la fonction essentiellement décorative, s'en servir comme lien avec l'environnement. (Guy.D et al, 1993).



Fig.2.15 : l'aménagement de rond-point
Avec des bacs à fleurs (lauriers roses)
Source : <http://www.pariscotejardin.fr/>



Fig.2.16: Embellir les trottoirs avec des bacs à fleurs
Source : <http://notrejardin.skynetblogs.be/tag/arbustes>



Fig.2.17 : Rond-point fleuri
Source : (le Pouzin) Benetreau.J-L, 2011



Fig.2.18 : des petits arbustes à fleur
Source: <http://150610triocler.over-blog.com/2014>

Le choix des végétaux doit être adapté à l'usage du lieu mais également à son échelle. Le gabarit des voies impacte fortement la perception des lieux. Chemin, route ou boulevard induisent, par leur dimension et les vitesses de circulation, une échelle à l'intérieur de laquelle tous les végétaux ne produisent pas le même effet. (Les cahiers du fleurissement, Mars 2012). La valorisation et la mise en scène d'une entrée d'agglomération nécessitent d'appréhender le

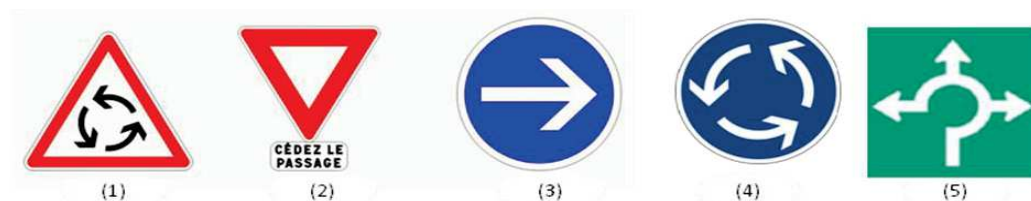
contexte paysager dans lequel s'inscrit la route puis la rue. La prise en compte des vues et perspectives sur la lisière bâtie doit guider le parti pris d'aménagement de l'entrée de ville ou de village. C'est sur la base de cette lecture paysagère qu'arbres, arbustes, vivaces, annuels, couvre-sol et prairies trouvent leur juste place. La végétalisation est une composante essentielle dans la perception des lieux. (Craquelin. S, 2010). Elle permet de mettre en évidence différentes séquences sans surcharge de signalisation, d'accentuer un effet de porte et de passage, de créer des conditions d'éveil et de ralentissement pour l'automobiliste ou de valoriser l'interface entre la route et le bâti. La palette de végétaux sera choisie en fonction de l'ambiance recherchée et le contexte local.

VIII-2/ L'importance de la signalisation routière dans la qualité paysagère

VIII-2-1/ Panneau carrefour giratoire

La sécurité représente un défi de taille pour les aménageurs et les planificateurs, qui essaient toujours de trouver les meilleurs concepts d'aménagements routiers afin d'assurer une sécurité accrue aux usagers et d'améliorer la fluidité de la circulation à l'entrée de ville. Un carrefour giratoire est un aménagement comprenant une, deux ou trois voies de circulation entourant un îlot central. La circulation dans ces voies se fait dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. De plus, les usagers qui veulent s'engager dans un carrefour doivent céder le passage aux piétons et aux véhicules qui y circulent déjà. Le carrefour favorise la réduction de la vitesse, la diminution du nombre et de la gravité des accidents, ainsi que la gestion efficace de la circulation. Mais il ne faut pas confondre « carrefour giratoire » (qui est un carrefour) avec « rond-point » (qui désigne un type de place).
(<http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/R131/documents/DA17-1.pdf/23/07/2007>).

Voici les principaux panneaux de signalisation utilisés dans les carrefours giratoires



Panneaux de signalisation d'un carrefour giratoire

Fig. 2.19 : panneaux de signalisation routière d'un carrefour

(1) panneau « giratoire » / (2) panneau « Cédez le passage » / (3) panneau « sens obligatoire » / (4) panneau indiquant le sens de la rotation (à droite) / (5) pictogramme du carrefour giratoire

Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Carrefour_giratoire

CHAPITRE N°2 : LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

L'aménagement de carrefour doit être lisible. Il doit être facilement compréhensible et visible (surtout pendant les nuits) notamment pour les conducteurs qui y passent pour la première fois. Il doit être perçu et identifié de loin selon les signalisations routières installées dans la route (voir ci-dessus). Aménagé par, des alignements de végétaux, des bacs à fleurs, des arbustes ou des candélabres. Tout ce qui peut prendre l'importance pour la perception et la mise en valeur de cet îlot central afin d'assurer le marquage de l'entrée de ville. (Guichet. B, 2010).

VIII-2-2/ Panneau diagrammatique

L'objectif de la signalisation d'indication est de porter à la connaissance des usagers de la route des informations utiles à la conduite des véhicules : indications relatives à l'usage et à la praticabilité des voies, annonce de certains aménagements. Certains de ces signaux recouvrent des prescriptions particulières. Le panneau diagrammatique est un panneau de pré signalisation de carrefour complexe. Il a vocation à informer l'usager des différentes directions qu'il peut emprunter dans le prochain carrefour qu'il va rencontrer. Bien que la pré signalisation ait pour objet essentiel d'annoncer des directions, elle peut exceptionnellement comporter l'annonce d'un danger ou d'une interdiction, par la reproduction réduite d'un panneau approprié, notamment lorsque la disposition des lieux ne permet pas de placer un signal avancé dans les conditions réglementaires. La photo ci-après en est une illustration.



Fig.2.20 : Deux types de panneaux diagrammatiques implantés hors agglomération

Source : <http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/>

Les panneaux de signalisation de direction doivent correctement être perçus par les usagers qui doivent donc les voir suffisamment tôt et de manière perceptible. Ainsi l'implantation des panneaux de pré signalisation dépend de la vitesse pratiquée par les véhicules, à l'instar de l'ensemble des autres panneaux directionnels. (Norme NF P 98-532-4 - Caractéristiques typologiques des panneaux directionnels - juin 1991).

VIII-2-3/ Les panneaux de sortie et d'entrée à la ville

Les panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération sont les deux de signalisations routières placées le long des voies pour signaler aux conducteurs qu'ils pénètrent ou qu'ils

CHAPITRE N°2 : LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

quittent une agglomération. Le nom de l'agglomération rédigé dans son orthographe officielle, éventuellement complété par le nom de la commune s'il est différent, peut figurer sur ces panneaux de limite d'agglomération. Les règles de la signalisation routière sont conçues pour guider l'utilisateur et pour lui fournir les informations dont il a le plus besoin pour se déplacer, pour se repérer et pour circuler en sécurité. L'information inscrite sur les panneaux d'entrée de sortie de ville est essentielle, car elle emporte un certain nombre d'obligations pour l'automobiliste notamment en matière de vitesse.

Les règles indiquent par ailleurs à l'utilisateur qu'il entre dans un territoire où il pourra rencontrer des usagers vulnérables, notamment des cyclistes et des piétons, en lien avec le caractère urbain de la zone rencontrée. L'objectif de la signalisation routière à l'appropriation de l'espace communautaire par chacun des concitoyens dans la mesure où l'identité visuelle des structures intercommunales est présentée via de nombreux autres vecteurs. (Détraigne. M. Yves, 2015).

Il est possible d'anticiper l'impact du mobilier en regardant l'arrière-plan sur lequel il va s'inscrire, observer les éléments verticaux déjà présents sur la scène d'entrée de ville et en déduire une hauteur acceptable pour limiter l'impact visuel du mobilier sur le paysage routier. Le choix de ce type de mobilier peut être adapté dans certains cas, il convient néanmoins. De s'interroger sur les vitesses de parcours qui font que certains aménagements ne sont pas perçus. Épuré le mobilier peut redonner une hiérarchie au sein des éléments composants le tableau d'entrée d'agglomération. (Guy.D et al, 1993).



Fig. 2. 21 : Les différents types de panneaux décoratifs qui servent à marquer l'entrée et la sortie de ville

Source : <https://www.metropole-equipements.com>

Les aménageurs insistent sur la création de l'effet de porte à l'entrée de ville, cette dernière doit être réalisée par le bâti, la végétation ou l'effet «pincement de la rue», et non par le mobilier seul. Les panneaux sont sans doute peu perceptibles à la vitesse d'un automobiliste. Ils sont mal vus pendant la nuit s'ils ne sont pas animés, et le panneau d'agglomération n'est pas toujours forcément placé exactement à l'entrée de bourg. Dans une perspective d'embellir l'entrée de ville, on évite l'effet de porte créé par le panneau d'agglomération seul, mais avec un ensemble d'éléments et de composantes minérales et végétales complémentaires. (Guy.D et al, 1993).

VIII-2-4/ Panneau directionnel (signalisation directionnelle)

Les panneaux de direction, de localisation et de tourisme sont des panneaux qui permettent de guider, donner une orientation aux usagers, et signaler les emplacements stratégiques (les sites historiques, l'aéroport, la gare routière, les événements culturels permanents, les symboles de la ville) de jour comme de nuit. Ces panneaux offrent aux utilisateurs de la route des bonnes conditions de confort et de sécurité, aussi bien en milieu urbain qu'interurbain, avec une information lisible. Installés dans les intersections, près des carrefours, échangeurs et les îlots directionnels,...etc. Les panneaux de signalisation directionnelle informent et orientent les usagers de la route vers la bonne destination. Il existe plusieurs types des panneaux de direction (panneau indicateur en bois, panneau d'animation culturelle, panneau directionnel en aluminium,...). (Amsellem. A, 2014).



Fig.2. 22 : Panneau directionnel
Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Mention_de_signalisation_routière



Fig.2. 23 : Panneau multi directionnel
Source : <http://www.tout-sur-google-earth.com/t18698-defis-panneaux-multidirectionnels>

VIII-2-5/ Les publicités, les pré enseignes et les enseignes à l'entrée de ville

Les publicités, les pré enseignes et les enseignes sont notamment omniprésentes dans le paysage des entrées et des sorties de ville et aux abords des zones commerciales, industrielles en marquant souvent les portes de la ville par des notifications utiles mais souvent chaotiques. Afin d'assurer la sécurité des usagers du domaine routier toute implantation devra respecter la visibilité des usagers du domaine routier (signaux routiers, dimensions, dégagements...). Dans certains cas, les panneaux peuvent devenir des indices informatifs des hôtels, restaurants, parcs..., pour les touristes et les nouveaux arrivés, ou bien symbolique comme les panneaux qui traduisent l'histoire et l'identité de la région visitée.

Comment on peut distinguer facilement entre les enseignes, les pré enseignes et la publicité ? L'enseigne est apposée directement sur un immeuble et indique l'activité qui s'y exerce. La pré enseigne indique la proximité d'un immeuble où s'exerce une activité déterminée. La publicité est constituée de toutes les inscriptions, formes ou images en direction du public et qui n'est ni une enseigne, ni une pré enseigne. (Coupey.S et Vigne.S, 2012).



Fig .2. 24 : Les différents types de signalisation routière
Source : Coupey.S et Vigne.S, 2012



Fig.2. 25 : Enseignes et panneaux publicitaires des hôtels, restaurants, station de service à l'entrée de ville. Source : <http://www.pyrenees-enseignes.fr/fabricant-enseigne-sud-ouest-realizations/>

Généralement, la publicité commerciale et industrielle est installée à l'entrée de ville d'une manière anarchique, sans aucun ordre précis, formant un chaos visuel pour le visiteur

CHAPITRE N°2 : LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

occasionnel et l'utilisateur quotidien à cause de multiples raisons ; premièrement, parce que le panneau de signalisation dessert souvent les entrées de bourg. Deuxièmement, la publicité et la signalétique tentent d'attirer le regard au détriment des éléments patrimoniaux et identitaires des villes. Troisièmement, les entrées de ville sont des lieux propices au développement de la publicité sous toutes ses formes et que mal maîtrisée, elle peut générer de véritables points noirs paysagers. (Coupey.S et Vigne.S, 2012).

La publicité des services à l'entrée de ville (station de service, cafétéria, restaurant, hôtel, parc, jardin, hammâms...) est un outil informatif très important destiné aux usagers de la route, (les nouveaux arrivés et les touristes en particulier), c'est pour cette raison les aménageurs et les urbanistes ont tenté d'établir des outils pour mieux maîtriser la publicité en agglomération et hors agglomération (les entrées de ville, les bandes périurbaines et rurales). En agglomération ; la commune peut organiser la publicité grâce à la mise en place d'un règlement local de publicité composé d'une ou de plusieurs zones de publicité, disposant d'un règlement spécifique. Hors agglomération, une zone de publicité peut être autorisée dans les zones commerciales. (Ibid).

VIII-3/ La qualité paysagère dépend aussi du bon aménagement de l'entrée de ville

VIII-3-1/ le Portique et la potence



Fig. 2. 26 : la structure métallique à l'entrée de ville (portique /potence)

Source : <http://www.lacroix-city.com/fr/france/produits/signalisation-routiere/signalisation-directionnelle-et-supports/pphm/>

Le portique et la potence de signalisation routière sont des structures généralement métalliques enjambant plusieurs voies de circulation routière (des autoroutes), ou des voies ferroviaires, servant de support à des panneaux de signalisation ou à des signaux dynamiques (messages variables). Ce type de structure métallique signale généralement l'entrée de la ville et marque ses limites administratives.

VIII-3-2/ Les candélabres

L'éclairage public a pour vocation d'améliorer la visibilité de la voirie sur laquelle un usager circule, ainsi que ses abords. Il doit accompagner le conducteur dans son niveau d'adaptation visuelle. Selon la configuration d'éclairage de la voirie urbaine, deux cas sont envisageables, le principe étant de maintenir un même niveau lumineux d'éclairage entre la chicane d'entrée de ville et la voirie en aval côté agglomération. Si ni la voirie en aval ni la route en amont ne sont éclairées, il n'est pas conseillé d'éclairer la chicane d'entrée d'agglomération. En effet, cet éclairage ponctuel renforce la présence de zones d'ombre avant et après le dispositif, ce qui a pour conséquence une baisse de la perception visuelle du conducteur en amont et en aval de l'aménagement. Dans ce cas, une attention particulière doit être apportée au marquage ou à la signalisation de l'îlot séparateur (ex : peinture blanche rétro réfléchissante ou dispositifs rétro réfléchissants blancs), et à la perception de la chicane. Si la voirie en aval est déjà éclairée, il convient d'éclairer la chicane d'entrée selon les mêmes performances lumineuses que la voirie urbaine en aval. Les aménageurs doivent réfléchir à l'implantation des candélabres afin qu'en cas de perte de contrôle, ils ne constituent pas des obstacles agressifs. (Baille. O., 2008).



Fig. 2. 27 : L'éclairage public (Ramonville)
Source : Boscarri.D et Knusmann. F, 2014

VIII-3-3/ Le terre-plein central

Il se présente sous la forme d'une bande longitudinale de largeur variable limitée ou non par des bordures. Il permet de séparer les courants de circulation et peut-être muni d'un dispositif de retenue, que ce soit une glissière en béton ou une glissière métallique. Il peut, de façon ponctuelle, servir de refuge aux piétons. Les terre-pleins centraux présentent souvent un aspect dénudé, alors qu'ils sont potentiellement porteurs d'aménagements esthétiques. Le traitement végétal de cet espace linéaire et étroit peut élarger aux plusieurs objectifs comme ; participer à l'effet de paroi si l'on plante des arbustes compacts au feuillage persistant ou semi-persistant, peut limiter l'éblouissement pendant le jour et la nuit.

CHAPITRE N°2 : LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

Créer des rythmes si l'on alterne des espaces plantés et non plantés ou différentes strates végétales taillées ou non taillées (des séquences visuelles variantes assurent une progression du début de l'itinéraire vers le centre-ville). D'un autre part, il faut tenir compte des règles spécifiques de sécurité pour assurer le dégagement de visibilité quand cela est nécessaire. Les terre-pleins centraux et les îlots directionnels sont aujourd'hui trop souvent délaissés, recouverts d'un bitume ou d'un misérable gazon mal entretenu, ils dévalorisent l'espace public dans les périphéries et à l'entrée de la ville. On ne doit pas hésiter à végétaliser, et bien aménager vigoureusement ces lieux. Le terre-plein est difficilement accessible pour l'entretien et il présente des obstacles tels que les mâts d'éclairage ou les panneaux de signalisation dont on doit assurer l'accès ou le dégagement. Pour les contraintes d'entretien, on se contentera de laisser pousser et de venir couper, quand cela devient indispensable, d'où la nécessité de choisir des essences qui correspondent bien à cet objectif. (Guy.D et al, 1993).

VIII-3-4/ Différencier les parcours pour sécuriser les flux par les trottoirs

Les limites marquent la frontière entre espaces public et privé, entre voiries et bas-côtés, elles servent donc de guide à la compréhension de l'espace. Elles permettent de structurer et de qualifier l'entrée de bourg et de la rendre plus sûre. L'apparition de trottoir améliore la sécurité des usagers, ils constituent un signe urbain fort et rappellent à l'automobiliste que la rue est un espace pratiqué par les piétons. Afin de conserver le caractère rural des petits villages, il est plus judicieux de mettre en place un seul trottoir. Dans tous les cas, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite devra être au cœur de la réflexion. (Coupey.S et Vigne.S, 2012). La différenciation des parcours et le traitement routier des passages, des bordures de la chaussée, et le changement de revêtement du sol rendre la rue plus lisible pour l'automobiliste et plus sécurisé pour les (piétons, cyclistes..). Une limite de bas-côté floue, peu limitée et un stationnement peu organisé ne permettent pas de cerner les limites et donc de lire clairement les éléments structurants de la rue.

VIII-3-5/ Cheminement piétonnier

Trop souvent contraint à emprunter des itinéraires étriqués et peu agréables en bordure de voie, le piéton fait partie des usagers un peu oubliés. L'élargissement des trottoirs peut se faire soit par des acquisitions foncières pas toujours compatibles avec les moyens financiers des communes soit par une réduction de l'emprise de la chaussée. Avec ce nouvel espace disponible, une réappropriation favorisera la création de terrasses de cafés ou de lieux de rencontre..). La sur largeur des trottoirs doit être également prévue pour accueillir dans de

bonnes conditions les personnes à mobilité réduite et les différents usagers qui nécessitent des largeurs disponibles importantes comme les enfants en poussettes. D'une manière générale, l'ensemble des aménagements sera conçu en fonction des normes d'accessibilité. (Coupey.S et Vigne.S, 2012).

VIII-3-6/ Les pistes cyclables

Ce sont des voies indépendantes réservées aux deux-roues. Unidirectionnelles ou bidirectionnelles, elles sont en général séparées de la chaussée. Confortables et sécurisantes, elles peuvent être assez coûteuses à mettre en œuvre. Le principe d'autonomie de la piste a cependant du mal à s'appliquer complètement dans les carrefours. Pour le cycliste, l'insertion dans ces voies n'est pas toujours praticable en dehors des zones aménagées. Les voies cyclables commencent à se faire une place à la fois en milieu urbain mais également en milieu rural. L'utilisation du vélo, qui était principalement liée au loisir, revêt aujourd'hui un aspect de plus en plus utilitaire. Ainsi, l'insertion d'itinéraires cyclables doit être prise en compte en amont de tout projet d'aménagement de voirie. Indépendantes ou mixtes, associées au trottoir ou aux chaussées, unidirectionnelles ou bidirectionnelles, les formules pour les cycles sont multiples, et parfois assez complexes à mettre en œuvre. Une véritable réflexion sur les itinéraires des deux-roues (notamment les deux-roues légers), et leur maillage avec l'ensemble des autres circulations sont à mener au préalable. L'idée de continuité est ici primordiale. (Craquelin. S, 2010).

VIII-3-7/ L'îlot central des carrefours giratoires

Les giratoires marquent une rupture, une scansion dans un itinéraire. La forme circulaire des îlots centraux en fait des lieux idéaux à aménager, très visible, sans affectation particulière ; ils appellent un traitement qualitatif. Leur aménagement végétal ou minéral peut tendre à les rendre singuliers, repérables et lisibles. La mise en place des symboles de la ville dans les îlots, souligne l'identité de la région et valorise l'image de la ville. Le traitement végétal peut servir à marquer une progression, des séquences, et des transitions (une essence distincte pour chaque séquence, de rural vers l'urbain). Les îlots centraux des giratoires doivent devenir d'importants facteurs de valorisation de l'espace public urbain. (Coupey.S et Vigne.S, 2012).

VIII-3-8/ L'arrêt de bus : une nécessité à l'entrée de ville

Faisant partie du mobilier urbain, il peut comporter un abri (aubette, Abribus) contre les intempéries, qui permet d'afficher, outre les horaires, un plan de réseau, d'y disposer des sièges, une poubelle, voire un téléphone public. Lorsqu'un arrêt de bus permet d'effectuer des correspondances et qu'il est de taille importante, fournissant par exemple d'autres services, on parle de gare routière ou de pôle d'échanges dans son appellation moderne. L'arrêt de bus peut se réduire à un poteau d'arrêt indiquant les lignes desservant cet arrêt, avec les horaires des passages et leur tracé schématisé. L'arrêt de bus fait partie intégrante de l'aménagement de l'entrée de ville, il doit être intégré avec le paysage routier, le contexte urbain et reflète le style architectural dominant de la ville, afin de créer une belle et cohérente image de l'entrée de ville. (Guy.D et al, 1993).



Fig. 2. 28 : Les arrêts de bus dans la continuité de l'existant

Source : (Coupey.S et Vigne.S, 2012)

Dans cet exemple présenté par (Coupey.S et Vigne.S, 2012). On remarque, qu'à gauche, le choix de construire un arrêt de bus, reprenant les mêmes caractéristiques de toiture et de parement que le village, renforce l'unité architecturale, une intégration parfaite avec le contexte urbain. À droite, l'installation d'un arrêt plus standardisé, brouille la vue d'entrée de ville.

VIII-3-9/ La placette, un lieu convivial et attirant à l'entrée de ville

L'aménagement des entrées de villes constitue ces dernières années un important sujet de réflexion pour de nombreuses collectivités, désireuses de concilier développement économique et revalorisation esthétique.



Fig.2.29 : Tianjin Bridged place (Chine)

Fig.2.30 :Plaza de Santo Domingo (R. Dominicaine)

Fig.2.31:Lonsdale Street Dandenong place (Australie)

Source: Ethier .V et al, 2015

La présence d'une placette à l'entrée de ville crée un lieu convivial et utilitaire qui se démarque par la qualité de son aménagement et de son mobilier urbain et développe une signature identitaire et un point de repère marquant à l'entrée d'agglomération. La placette représente un atout paysager et un lieu de rassemblement multifonctionnel pour les usagers de la route, elle attire les citoyens de tout âge (personnes âgées, enfants, adolescents,....), résidents et commerçants, ainsi qu'elle représente un lieu hautement visité et parcouru par les touristes et visiteurs de la ville.

Le mobilier urbain est un élément structurant du concept de la placette. Celui-ci devrait être polyvalent et intégrer plusieurs fonctions (caféteria, restaurants, aires de jeux pour les enfants, lieux de passage, arrêt de bus, terrasse, scène extérieure improvisée, lieux de détente et de rencontre, etc.). Il devrait participer à la délimitation de l'espace, à l'éclairage et à la végétalisation de la placette, ainsi qu'être accessible et confortable pour les enfants et les personnes à mobilité réduite. La placette est un lieu où cohabitent plusieurs usages, elle comporte différents espaces ainsi que différentes ambiances puissent être concrètement définis par la forme et l'emplacement du mobilier urbain et la végétalisation afin de satisfaire les usagers riverains et étrangers. (Ethier.V et al, 2015).

VIII-4/ La façade vitrine une composante cruciale de la qualité paysagère

VIII-4-1/ Une toile de fond riche avec des éléments naturels (montagnes, collines,..)

Chaque paysage est spécifique, la préservation de cadre de vie et convenablement traiter les entrées de ville passe en premier lieu par le respect et la mise en valeur de cette spécificité. Les éléments majeurs d'un paysage caractérisent bien souvent l'identité du territoire. Si ces éléments ont totalement disparu en entrée d'agglomération, c'est que celle-ci

CHAPITRE N°2 : LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

est complètement banalisée, par les évolutions néfastes de paysage. (Coupey.S et Vigne.S, 2012).

Un certain nombre d'espaces véhiculent des images positives et évoquent des liens de l'homme avec la nature. Il s'agit de tous ces lieux qui dégagent des ambiances végétales et naturelles fortes et que l'on classe intuitivement dans les images publiques : surfaces agricoles ou forestières, jardins publics, jardins potagers, vergers, montagnes, collines, des palmeraies, et qui font référence à nos racines. Tous ces lieux participent à l'enrichissement du paysage, de son identité. Ils lui donnent un, rythme et une respiration. Ils contribuent à donner de la profondeur de champ, offrent des perspectives intéressantes et constituent des séquences singulières et repérables. (Guy.D et al, 1993). Généralement à l'entrée de ville, les principales problématiques tournent autour deux scénarios ; la fermeture des paysages avec le bâti, ou l'ouverture des perspectives vers les panoramas et les points de vue majeurs de paysage. L'ouverture de champ visuel des usagers sur des éléments différents constitue une façade vitrine riche qui identifiait la ville en indiquant son contexte régional et enrichit la qualité paysagère de l'image de l'entrée de la ville à travers les paysages de ses reliefs.

VIII-4-2/ Les implantations des habitations à l'entrée de ville

Le bâti crée les perspectives et la scénographie d'entrée. C'est donc un des paramètres les plus importants pour composer convenablement une entrée de ville. Bien implanter le bâti à l'entrée, c'est également faire comprendre le lien, la relation particulière entre la ville et le territoire. Envisager une nouvelle construction en entrée de la ville peut participer à l'étalement urbain. Il convient donc de peser cette décision au regard des autres potentialités de constructions dans la ville. Une entrée de ville est appréciée lorsqu'il y a une implantation logique des bâtis les uns par rapport aux autres. Si cette composition existe, il conviendra alors de respecter les principes déjà en place. Dans un deuxième temps, l'implantation de chaque bâti en entrée de ville devra être analysée en se référant à plusieurs facteurs : topographie, orientation et relation avec l'espace public ainsi maintenir une perspective visuelle lointaine sur la ville. (Coupey.S et Vigne.S, 2012).

Pour une meilleure implantation de bâti à l'entrée de ville il faut que les ingénieurs étudient l'entrée de ville avant de penser toute opération d'extension. Pour des raisons liées à l'environnement (paysage, agriculture, patrimoine...). Certaines entrées de ville ne présentent pas des conditions favorables à la construction. Le resserrement de la perspective peut marquer l'entrée de ville, l'entrée la plus lisible est celle qui forme une porte.

CHAPITRE N°2 : LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

Les implantations de bâtis sont à l'alignement de part et d'autre de la rue, le visiteur ressent alors un effet de resserrement qui lui indique de façon claire le passage de la route à la rue, de la campagne à la ville. A contrario, dans certaines villes, les implantations restent trop éloignées de l'alignement et ne créent pas d'effet d'entrée.

La perspective file tout droit vers le paysage, sans resserrement l'entrée de ville n'est pas marquée et souvent la route ne prend jamais les caractéristiques de la rue. Certaines entrées de ville conservent parfois des traces de leur fonctionnement passé ou présentent une structure paysagère bien particulière en lien avec leur géographie, territoire et leur patrimoine. Il convient alors de conserver ces traces qui font partie de leur identité à l'entrée de ville. (Coupey.S et Vigne.S, 2012).

Pour une bonne mise en scène de l'entrée de ville avec le bâti, les aménageurs proclament, qu'il est possible de créer plusieurs effets pour guider le regard du visiteur avec un resserrement des façades pour un effet de goulet au début de la rue (ralentissement efficace). Après un décalage des implantations de part et d'autre pour un effet d'ouverture, une mise en valeur des façades et ouvrir la perspective de la rue vers une placette (place traversante) ou un espace public aménagé. Tout en conservant le style architectural dominant, et la configuration de bâti existant, l'entrée est ainsi bien mise en scène et lisible. (Coupey.S et Vigne.S, 2012).

L'interruption dans la nature du traitement de la voie au droit d'une place ou d'un édifice particulier, permet d'inverser la perception routière de l'espace et de redonner la priorité des usages autres que la circulation (piétons, vélos...). Si la structure de la ville est déjà très lisible. L'important est alors de conserver un effet d'ensemble avec l'alignement du bâti et le respect des gabarits. Lorsqu'une implantation en entrée de ville n'est pas satisfaisante, il est possible de recourir au végétal. La végétalisation de la limite parcellaire atténue alors les effets néfastes en refermant la perspective défavorable. (Germain. E, 2010).

La perception d'entrée de bourg est mise en scène par des perspectives, des ouvertures créées par le relief, la végétation et par les volumétries bâties. Après l'implantation, la maîtrise de la volumétrie d'un bâtiment est le principal facteur de réussite d'intégration des bâtis en entrée de ville. La volumétrie d'un bâti ne doit pas rentrer en compétition avec les espaces naturels qui doivent dominer le grand paysage. (Guy.D et al, 1993). Les constructions d'agglomération doivent privilégier une forme compacte pour éviter le mitage et l'étalement urbain, forts consommateurs d'espaces. Elles devront donc s'implanter préférentiellement en continuité des constructions déjà existantes.

CHAPITRE N°2 : LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

Les lignes de force du paysage (formées par les boisements, les cours d'eau, le relief, l'horizon...) ne doivent pas être troublées par les nouvelles constructions.

VIII-4-3/ La silhouette des équipements et des usines sur la toile de fond

Accompagnés par des surfaces importantes minéralisées (parkings, voies d'accès ou de desserte abandonnées, bâtiments désaffectés). Ils sont très vastes et leur nudité renforce encore la médiocre qualité architecturale des locaux commerciaux et des usines. Même si certaines grandes surfaces commerciales ont pris aujourd'hui conscience de l'intérêt commercial d'avoir un environnement de qualité. Ces espaces ont donc souvent un fort besoin d'amélioration esthétique pour atténuer l'impact visuel des grandes nappes de bitumes, mais aussi pour les ramener à une échelle plus humaine. L'aménagement des équipements et usines devra tenir compte des contraintes liées à la présence de réseaux enterrés, d'obstacles divers (signalisation, éclairage public, panneaux publicitaires) et à l'imperméabilisation du sol. (Guy.D et al, 1993).

VIII-5/ La sécurité routière va de pair avec la qualité paysagère

VIII-5-1/Rétrécissement de la route (de la route à la rue)

La rue est l'espace donné au passant pour découvrir la ville. C'est le passage de la voie (parcourant le paysage) à la rue (structurant la ville) qui devrait marquer l'entrée de ville. Le passage d'une route à une rue se fait : soit en un point unique : l'entrée de ville marque un effet de porte. Soit de manière progressive : en créant une zone d'approche, zone intermédiaire entre le rural et l'urbain. Afin de marquer clairement l'arrivée dans la ville pour améliorer la sécurité des entrées. L'entrée de ville que ce soit une route ou une rue comprend plusieurs éléments qui contribuent à son fonctionnement et à la sécurité de ses usagers. Les éléments délimitants doivent assurer une bonne lecture des éléments structurants sans être perturbés par les éléments émergents. (Coupey.S et Vigne.S, 2012).

VIII-5-2/ Les ralentisseurs à l'entrée de ville

La sécurité routière est un objectif de base des collectivités, et représente une attente forte de nombreux usagers vulnérables tels que piétons, cyclistes, et deux roues motorisées. C'est un enjeu important pour la qualité de vie. La vitesse excessive ou inadaptée est un des facteurs importants d'insécurité routière, et qui génère près de la moitié des accidents en milieu urbain. (Baille. O et Hiron. B. 2009). La mise en œuvre de cette mesure peut

nécessiter, dans certains cas, de proposer en accompagnement de la réglementation, des dispositifs incitant les usagers à diminuer leur vitesse au-dessous du seuil de 30 km/h. La mise en place de dispositifs ralentisseurs de vitesse a pour but de contraindre physiquement le conducteur à réduire la vitesse de son véhicule. Pour autant, les ralentisseurs ne doivent ni constituer des obstacles dangereux pour l'usager ni représenter une gêne excessive lorsque ce dernier respecte la vitesse autorisée.

Les ralentisseurs isolés ne font pas partie des éléments traditionnels de la chaussée et ne devraient être retenus qu'en dernier ressort. Il conviendra alors de prendre garde aux matériaux utilisés, à la concordance des couleurs et des textures tout en conservant à l'esprit que ces aménagements doivent être visibles de nuit. (Coupey.S et Vigne.S, 2012).

VIII-5-3/ Panneau de limitation de vitesse à l'entrée d'agglomération

Dans les traversées d'agglomérations, la vitesse des véhicules est limitée à 50km/h. Toutefois, cette limite peut être relevée à 70km/h sur des sections de route où les accès riverains et les traversées de piétons sont en nombre limité et sont protégés par des dispositifs appropriés. . (Guide technique «Modération de la vitesse en agglomération», 1990). Cette limitation de vitesse favorise la sécurité routière des usagers automobilistes ainsi que les usagers riverains à l'entrée de ville.

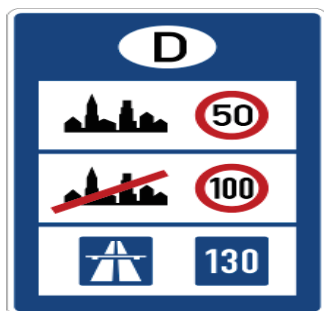


Fig.2.32 : Panneau de limitations de vitesse à l'entrée d'agglomération



Fig.2.33: Panneau d'annonce de ralentisseur accompagné par une limitation de vitesse

Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Panneau_d'annonce_de_ralentisseur_de_type_dos-d'âne_en_France /01/11/2016

VIII-5-4/ Panneau d'annonce de ralentisseur

Ce panneau indique la proximité d'un ralentisseur de type dos-d'âne situé à une distance de 50 mètres de celui-ci. Un ralentisseur de type dos d'âne ne pouvant être réalisé qu'en agglomération et à plus de 200 mètres d'une limite d'agglomération, donc ce panneau sera utilisé exclusivement en agglomération.

CHAPITRE N°2 : LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

Dans le cas de ralentisseurs successifs, la signalisation avancée d'un ralentisseur de type dos d'âne, se fait à l'aide du panneau de limitation de vitesse à 30 km/h. (Guide technique «Modération de la vitesse en agglomération»,1990).

VIII-5-5/La lisibilité des indications

Il ne faut pas demander à l'automobiliste un effort de lecture ou de mémoire excessif. On doit donc réduire et simplifier les indications au maximum et le cas échéant répartir les signaux sur plusieurs supports échelonnés. Des expériences ont montré que l'observateur moyen ne peut d'un seul coup d'œil percevoir et comprendre plus de deux symboles. Pour les inscriptions, des indications sont données plus loin dans l'arrêté du 7 juin 1977 relatif à la signalisation des routes et autoroutes (Journal officiel du 13 août 1977). La chicane implantée à l'entrée de ville produit une série de virages artificiels, des ralentisseurs, des îlots directionnels pour réduire la vitesse de passage des véhicules, afin d'augmenter la perception de l'entrée d'agglomération chez les usagers.

L'aménagement d'entrée de ville constitue un point de ralentissement afin de prendre en compte les indications publiées et affichées, elle renforce significativement la lisibilité des utilisateurs. Le panneau d'entrée d'agglomération peut être précédé d'une zone d'approche comprenant le changement progressif du caractère de route à l'apparence d'une rue (apparition progressive de végétation et d'éléments urbains, modification des abords, bordure, etc.). Il convient d'implanter les chicanes à proximité du panneau d'entrée d'agglomération et à l'intérieur de l'agglomération, de façon à ce qu'elles puissent marquer une transition entre rase campagne et milieu urbain et que l'utilisateur puisse faire le lien entre le panneau et l'aménagement. (Baille.O et al, 2008).

L'aménagement de ces espaces relativement complexes peut aussi ; améliorer la lisibilité des voies en implantant des massifs d'arbustes denses le long des bretelles d'accès, (tout en maintenant une bonne visibilité), créer un effet de porte en focalisant le regard sur l'ouvrage d'art et en refermant les perspectives latérales à l'aide d'une structure végétale. (Guy.D et al, 1993).

VIII-5-6/ La visibilité des panneaux

La distance de visibilité correspond à la distance à partir de laquelle la chicane et le panneau d'entrée d'agglomération sont visibles. Elle permet aux usagers d'identifier

CHAPITRE N°2 : LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

l'aménagement et l'entrée de l'agglomération et ainsi d'adapter leur vitesse. (Baille.O et al, 2008). Si plusieurs panneaux sont placés sur le même support, la hauteur est celle du panneau doit être suffisante pour assurer la meilleure visibilité des panneaux, et éviter qu'ils masquent la circulation routière.

Les panneaux de prescription sont placés au voisinage immédiat de l'endroit où la prescription commence à s'imposer. Ils doivent être répétés après chaque intersection autre que celles avec des voies privées non ouvertes à la circulation publique ou des chemins de terre. (Signalisation de prescription, novembre 2008, article 49).

Pour la visibilité de nuit, les panneaux et panonceaux de signalisation doivent être visibles et garder le même aspect de nuit comme de jour. Les signaux de prescription sont tous rétro réfléchissants ou éventuellement dans certaines conditions, éclairés. La rétro réfléchissement porte sur toute la surface des panneaux et panonceaux à l'exception des parties noires. Le niveau global de service offert la nuit par les panneaux et panonceaux est lié à leur luminance (donc à la quantité de lumière renvoyée vers le conducteur du véhicule). (Instruction interministérielle sur la signalisation routière, 1^{re} partie, généralités, novembre 2008, article 13).

VIII-5-7/Panneau de limitation de gabarit

Le panneau de signalisation routière de limitation de hauteur, circulaire à fond blanc, bordé d'une couronne rouge et portant en son centre une inscription en mètres bordée par deux flèches situées respectivement au-dessus et en dessous signale à l'utilisateur de la route une interdiction d'accès aux véhicules ayant une hauteur, chargement compris, supérieure à la valeur indiquée.

La volonté d'implanter des dispositifs de modération de vitesse tels que les ralentisseurs et les panneaux de limitation de vitesse ne doit pas s'avérer incompatible avec le passage de convois plus larges tels que, les véhicules à grands gabarits, les transports exceptionnels, les engins agricoles, les poids lourds et les bus.

Des mesures d'adaptations ou d'exploitations spécifiques permettent de garantir le passage d'engins larges en maintenant des voies de dimensions cohérentes, la réalisation d'îlots séparateurs avec des bordures franchissables et des panneaux escamotables. (Baille.O et al, 2008).

VIII-5-8/ Les courbes de tracé

La disposition générale du tracé est dans ses grandes lignes déterminées par un ensemble de contraintes identifiées dans le cadre des études préalables et relevant des domaines de l'environnement, de la topographie, de la géologie ou de l'habitat croisées avec les fonctionnalités attendues de la voie (localités à desservir, points de passage obligés pour le tracé, etc.).

Les types de courbes les plus fréquentés sont, courbe en S, courbe à sommet et courbe en C. ces trois configurations se rencontrent régulièrement sur le réseau urbain et périurbain. Dans les images ci-dessous, R représente un cercle de rayon R, et C une clothoïde. (Aménagement des « routes principales » (SETRA. Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements, 1994)

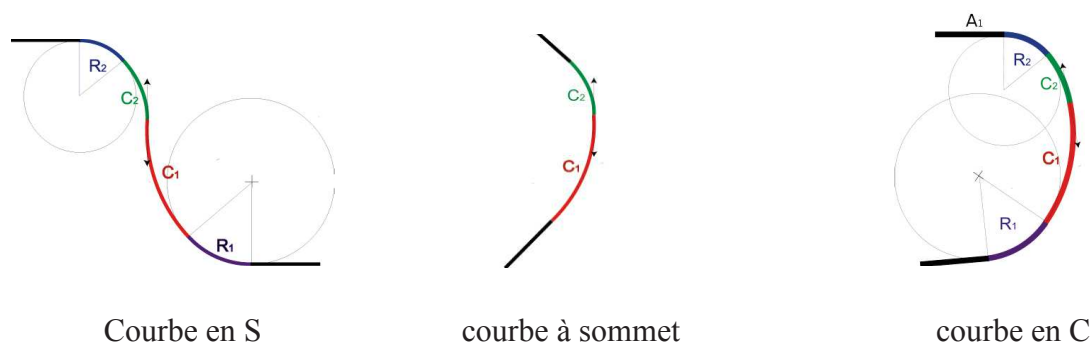


Fig .2. 34 : les types de courbe

Source : Aménagement des « routes principales » - SETRA - 1994
(Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements)

VIII-5-9/ Le revêtement du sol

La facilité de circulation dans le parcours d'entrée constitue un enjeu majeur pour les ingénieurs et les aménageurs, le bon choix de revêtement de sol et la texture bien réfléchie des matériaux utilisés favorise les déplacements des usagers est assure la sécurité routière à l'entrée de ville.

Afin d'avoir une intégration de revêtement du sol dans le paysage communal, il est important de concevoir les sols, les murs, les trottoirs, les murets, les abords de la route, les bords de giratoire, rond-point, les fontaines avec des matériaux locaux ou traditionnels, dans le respect du savoir-faire propre à chaque région et de s'orienter vers le traitement architectural local. (Coupey.S et Vigne.S, 2012).

CONCLUSION

Dans ce chapitre, on a essayé de cerner et de définir la notion paysagère dans son sens global. On peut synthétiser tout ce qui concerne le paysage par commencer avec des différentes définitions déclarées par plusieurs chercheurs et auteurs multidisciplinaires, (architectes, urbanistes, aménageurs, paysagistes...), afin de démontrer la valeur et l'ampleur de terme « paysage ». On a distingué les différentes typologies de paysages (littoral, rural, urbain...) en se basant sur de multiples critères et plusieurs caractéristiques qui définissent les éléments et les composantes de paysage (le bâti, l'axe routier, zone naturelle....etc.).

La démarche de lecture et d'évaluation paysagère représente la première partie de ce chapitre. On a constaté qu'il y a plusieurs écoles de pensée, beaucoup méthodes de lecture et d'évaluation paysagère élaborées par les chercheurs afin de faciliter l'analyse du paysage, et de créer des méthodes autonomes fondées sur des principes prédéterminés par eux.

La démarche se divise sur trois approches, premièrement « l'approche objective » de l'expert, cette école de pensée est rigoureuse, basée sur des critères qui cherchent à minimiser le biais subjectif. Deuxièmement, « l'approche subjective », cette école de pensée considère que le paysage existe par le regard de l'observateur, que sans ce regard il n'y a pas de paysage. Cette démarche inclut la notion d'expérience vécue du paysage par l'observateur, qui n'est plus expert, mais utilisateur. En dernier, « l'approche holistique » cherche à tenir compte des deux dimensions. Cette approche est une sorte d'amalgame, entre les deux courants de pensée précédents.

La deuxième partie de ce chapitre est consacrée à la qualité paysagère des entrées de ville, et les principaux enjeux à prendre en compte pour l'aménagement des entrées de ville. On remarque que le rapport végétal et ses catégories peuvent influencer le paysage, repérer l'entrée, ou masquer les façades banales et rudimentaires. Les panneaux, les enseignes, et les pré enseignes publicitaires forment parfois un chaos visuel ou une dominance dans le paysage routier. Le type de panneau joue un rôle primordial dans l'image de l'entrée de ville, s'il s'agit de panneau identitaire, touristique ou patrimonialCe type renforce l'identité, guide les étrangers, et signale la culture locale de la ville. L'une des composantes essentielles de l'entrée de ville est la rue et ses éléments délimitants (les bordures), structurants (les lieux annexes à la chaussée), et émergents (ce sont des éléments qui apparaissent et disparaissent le long de la voie d'entrée de ville). L'aménagement routier doit favoriser le concept de l'entrée de ville, en créant des paysages de bonne qualité visuelle avec des matériaux locaux, pour marquer les limites, signaler l'accès, identifier l'entrée, et accueillir les usagers.

CHAPITRE N°3

IMAGE DE LA VILLE

INTRODUCTION

Ce chapitre est consacré à l'analyse du troisième et dernier concept de l'hypothèse, « l'image de la ville », ou bien comme Lynch l'a dénommé en 1969 « l'image de la cité ». Cette dernière notion a une valeur et une importance incontestable dans l'urbanisme récent. Dans cette partie de la recherche, nous tenterons de démontrer le lien ombilical entre l'image de la ville et les différentes dimensions et indicateurs (identitaire, historique, économique,...) qui la représentent et la composent.

Dans la première section, on commence avec des définitions, des citations de nombreux précurseurs, et de visionnaires qu'ils soient théoriciens, urbanistes ou architectes.

On essaiera d'abord d'établir un fondement théorique riche. Quelques notions de base seront définies, la notion de lisibilité, l'imagibilité, l'image mentale, la fabrication de l'image, la relation de l'environnement et l'observateur. Tous ces aspects, seront bien étalés dans ce chapitre et constitueront une partie intégrante de la recherche entière.

On déterminera ensuite la qualité des images mentales qui dépend de trois critères: l'identité (l'individualité, l'unicité, ce qui fait qu'on la reconnaît), la structure (spatiale et paradigmatique, la relation spatiale de l'objet avec l'observateur) et la signification (émotive ou pratique). On classifiera après les formes physiques d'une ville selon cinq éléments essentiels (les voies, les nœuds, les limites, les quartiers, et les points de repère). (Lynch.K, 1969).

Dans la deuxième section, on jettera la lumière sur le concept « image de la ville ». Décortiquer et décomposer ce concept en dimensions et variables afin de comprendre ses différentes composantes. Il paraît que l'enjeu identitaire (type d'habitat, style vestimentaire, type d'artisanat,..), l'enjeu historique (les stèles et les monuments commémoratifs), la dimension économique (la production agricole) et la dimension patrimoniale (patrimoine culturel, funéraire, religieux) et tous leurs indicateurs éclairent la notion « image de la ville » et offrent des paramètres solides pour l'analyse.

I/ DÉFINITIONS DU CONCEPT "IMAGE DE LA VILLE "

On commence à définir premièrement et brièvement le mot « image », d'abord dans les dictionnaires en tant que terme singulier :

- Larousse en ligne 2015 définit l'image comme suit :

L'image : « *c'est une représentation ou reproduction d'un objet ou d'une figure dans les arts graphiques et plastiques, et en particulier représentation des êtres qui sont l'objet d'un culte ou d'une vénération : Image peinte de la Vierge* ».

L'image mentale : « *Représentation mentale élaborée à partir d'une perception antérieure : Image visuelle, image mentale* ».

- Centre national de ressources textuelles et lexicales en ligne 2015 :

Une image : « *est une représentation visuelle, voire mentale, de quelque chose (objet, être vivant et/ou concept)* ».

Beaucoup de visionnaires et de théoriciens ont tenté d'expliquer le concept de la ville et son image en tant qu'objet de recherche mobile qui dialogue avec la perception de l'observateur d'une façon continue. Ci-dessous quelques citations les plus réputées :

- Le théoricien italien Italo Calvino (1972) rapporte que « *...il ne faut jamais confondre la ville avec le discours qui la décrit. Et pourtant entre la ville et le discours, il y a un rapport* ».

- Le Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés (2003) stipule que : « *La ville comme objet de recherche s'est diluée dans de nouvelles problématiques scientifiques liées aux mutations et aux transformations urbaines. Les études urbaines ont tendance à considérer la ville comme « une des expressions particulières de l'urbain ».*

« *Les observations récentes de transformation par les technologies de la communication de l'espace public de la ville, de la mise en spectacle des différents espaces urbains, de l'émergence d'une hiérarchisation internationale de l'image et du rayonnement des villes, ont déterminé la production d'une recherche doctorale sur la production de l'image de la ville. Cette recherche basée sur une démarche empirique n'est pas une tentative de théorie générale de l'organisation urbaine, mais une tentative d'analyse générale de l'organisation de la ville* ». (Levy. J et Lussault. M, 2003).

« *L'actualisation du questionnement sur l'image de la ville doit prendre en considération les travaux contemporains et multidisciplinaires portant sur l'organisation de la société urbaine,*

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

basée sur les interactions entre technologie, culture, politique, économie et territoires ». (Lenoir-Anselme.C, 2008).

• Les propos du fondateur du mécanisme de la ville, de l'image qu'elle dégage, et de la perception de l'observateur (Kevin Lynch, 1969) mentionne que :

« Comme un morceau d'architecture, la ville est une construction dans l'espace, mais sur une vaste échelle et il faut de longues périodes de temps pour la percevoir. La composition urbaine est donc un art utilisant le temps, mais il est rare qu'on puisse y employer les séquences contrôlées et limitées des autres arts basés sur le temps, telle la musique. »

« Dans une ville les éléments qui bougent, en particulier les habitants et leurs activités, ont autant d'importance que les éléments matériels statiques. Nous ne faisons pas qu'observer ce spectacle, mais nous y participons, nous sommes sur la scène avec les autres acteurs. Le plus souvent, notre perception de la ville n'est pas soutenue, mais plutôt partielle, fragmentaire, mêlée d'autres préoccupations. ».

« Entre autres choses, les tests montrent clairement l'importance de l'espace et de l'étendue de la vue. [...] Une vue étendue mettra parfois en évidence un chaos, ou une solitude sans caractère, mais un panorama bien arrangé semble constituer un besoin fondamental du bien-être urbain ». (Lynch. K, 1969).

II/ LES ORIGINES DE CONCEPT « IMAGE DE LA VILLE »

Cette dimension sensible de la ville est notamment dévoilée, dans les années 1960, par les travaux de Kevin Lynch qui analyse l'image de la ville d'un point de vue psychologique et réalise une sorte de typologie des objets urbains et de leurs perceptibilités fonctionnelles. (Lynch. K, 1976). Cette première étude dénoncée pour son aspect normatif, développe une réflexion sur le rapprochement de la conception et de la perception dans la pensée urbanistique de l'époque. *« Nous avons cessé de réduire l'espace contemporain à sa signification économique, pour en explorer d'autres dimensions sémantiques, et plus que jamais nous apparaît aujourd'hui nécessaire et possible la production de traces nouvelles »* (Choay. F et Banham.R, 1972). La réflexion urbanistique et architecturale de Françoise Choay sur la notion de patrimoine, introduit une nouvelle perspective sémantique qui présente le cadre bâti comme une construction sociale et collective du sens. Raymond Ledrut (1973), s'intéresse également à cette notion de production collective de sens et détaille la diversité des

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

images de la ville liées à celle des acteurs. Il s'attache également à montrer l'articulation entre ces images, les pratiques urbaines et les transformations de la ville. La question de la forme urbaine s'enrichit d'une approche sémiologique.

Dans les années 1970, « *la rupture épistémologique est manifeste [...] Ce sont donc le sens et les valeurs accordés aux lieux et à l'espace, plus que l'espace lui-même, qui sont sollicités comme phénomènes explicatifs. L'espace géographique est analysé à travers les représentations, les motivations, les pratiques que les acteurs y développent* » (Bailly. A et Debarbieux. B, 1991).

L'émergence d'une « perspective humaniste » de la géographie assume la dimension sensible de la ville comme objet de recherche et valorise la subjectivité. (Bailly. A et Scariati. R, 1990).

Les études sur les images et les paysages, privilégient alors l'analyse des imaginaires individuels permettant de définir des comportements et des représentations collectives. La notion d' « espace vécu » d'Armand Frémont (1976) intègre la distance affective. Les travaux sur la symbolique des lieux (Bozonnet et Devarieux), des sites et monuments dévoilent la matérialité des signes et des repères qui construisent l'identité et l'appartenance territoriale.

La question de la réception des images emprunte outils et méthodes à la sociologie, à la psychologie et à la linguistique. Autour de Joseph Isaac, la sociologie urbaine réfléchit au concept d'espace public comme espace du public. « *Un citoyen [est] quelqu'un de sensible aux formes et aux événements qui l'entourent dans un espace public et capable, civiquement et socialement, de reconquérir ces qualités* » (Isaac. J, 1991). La pensée scientifique urbaine prend alors en compte la variation des significations et les distorsions entre l'objet ville et ses représentations.

Dans les années 1990, les problématiques liées aux représentations sociales évoluent en même temps que les réalités urbaines. La géographie se préoccupe des enjeux et des applications stratégiques des images et des représentations de la ville. « *La géographie troublée par la communication* » (Lefebvre. A, 1993) et le « *marketing territorial* » (Texier. L et Valla J-P, 1992) se concentre sur les modes et les représentations institutionnelles, médiatiques et historiques qui construisent l'image officielle des villes. Cette géographie focalise sur les processus de production des représentations par l'action publique urbaine. (Lussault. M et Monnet. J, 1993).

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

Dans le même temps d'autres questionnements scientifiques apparaissent autour des médias qui véhiculent les représentations urbaines. L'analyse linguistique « *de ces discours qui font la ville* » (Mondada. L, 2000), la patrimonialisation et l'esthétisation des espaces publics, l'animation et la scénographie urbaine et l'influence des nouveaux médias deviennent des objets d'étude indépendants. (Jeudy. H-P, 2003).

Dans la continuité de l'histoire culturelle, les historiens interrogent leurs sources et mettent en relief la construction d'une mémoire des imaginaires collectifs au travers de l'existence de héros, de mythologies et de légendes urbaines (Cabantous. A, 2004). Ils revalorisent la ville comme un objet autonome de recherche.

Le colloque sur « *Les langages de la ville* » montre la diversité des questions et des disciplines alors engagées dans le champ des représentations et des identités urbaines. La multiplication d'études liées à des représentations urbaines spécifiques va permettre d'approfondir la diversité des acteurs qui participent à la construction des nombreuses représentations urbaines qui composent l'image d'une ville. (Lamizet. B, 1997)

Toutes ces études multidisciplinaires révèlent à la fois l'existence de procédés sémiotiques et de procédés esthétiques dans la construction identitaire et imaginaire de la ville. Se pose alors la question d'une organisation sémio-esthétique de la ville qui aboutirait à une représentation collective : l'image de la ville.

III/ QU'EST CE QU'UNE IMAGE ?

Voilà une interrogation qui peut sembler saugrenue, tant elle semble évidente, mais qui en fait, recouvre des domaines différents, dont il nous semble utile de comprendre ce qu'ils ont en commun et ce qui les différencie. On distinguera pour cela deux grandes familles d'images: la première concerne les images mentales (ou images psychiques), la seconde se rapporte aux images perceptives, qui contrairement aux premières, sont produites par une vision "réelle". Chacune de ces familles pouvant être à son tour décomposée en deux parties. (Bessalel. G, 1992).

III-1/ Les images mentales

Par images mentales (ou images psychiques) il faut entendre les représentations cérébrales mémorisées ou imaginées qui sont construites en dehors de toute stimulation visuelle directe. Si cette imagerie mentale n'est pas le résultat direct de la perception elle se fonde en revanche sur toute notre activité visuelle passée et se combine avec notre propre

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

faculté d'imagination pour produire des images mentales nouvelles. Par image mentale, il faut alors entendre tout aussi bien les représentations des objets, que celle des idées, des concepts, etc. (Alloa. E et al 2011). Dans le champ de la recherche, le retour de l'image mentale est dû pour l'essentiel au développement de la neurologie à partir des années cinquante et s'est amplifié à partir des années soixante sous l'impulsion des cognitivistes (Piaget et Inhelder, Bruner, Paivo...). Il existe deux types d'images mentales: conscientes et inconscientes

III-1-1/ Les images mentales conscientes

Images de mémoire, image d'imagination... ce sont des images que nous convoquons consciemment à notre "regard intérieur". Images souvenir d'une vision passée déconstruites et reconfigurées selon les attentes et les désirs du moment. C'est toute notre culture générale et visuelle qui se retrouve d'une certaine façon dans cette activité psychique complexe.

III-1-2/ Les images mentales inconscientes

Rêves, fantasmes, hallucinations, délires... ce sont des images mentales dont nous ne contrôlons pas directement la venue ou la disparition, mais qui, elles aussi, trouvent leurs origines dans tout ce que notre activité cérébrale a emmagasiné comme imagerie perceptive et reconstruite, consciente ou inconsciente. (Alloa. E et al 2011).

IV/ QUELQUES NOTIONS DE BASE SUR L'IMAGE

IV-1/ L'image de l'environnement

Il y a un plaisir particulier à regarder une ville, si banale que puisse en être la vue. Comme un morceau d'architecture, la ville est une construction dans l'espace. Mais sur une vaste échelle et il faut de longues périodes de temps pour la percevoir. La composition urbaine est donc un art utilisant le temps, mais il est rare qu'on puisse y employer les séquences contrôlées et limitées d'autres arts basés sur le temps, telle la musique. Suivant les occasions ou suivant les gens, les séquences sont renversées, interrompues, abandonnées, abrégées : on voit la ville sous tous les éclairages, par tous les temps. (Lynch. K, 1969).

Dans une ville, les éléments qui bougent, en particulier les habitants et leurs activités, ont autant d'importance que les éléments matériels statiques. Nous ne faisons pas qu'observer ce spectacle, mais nous y participons, nous sommes sur la scène avec les autres acteurs. Le plus souvent notre perception de la ville n'est pas soutenue, mais plutôt partielle,

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

fragmentaire, mêlée d'autres préoccupations. Presque tous les sens interviennent et se conjuguent pour composer l'image.

La ville est non seulement un objet perçu- et peut être apprécié- par des millions de gens, de classes et de caractères très différents, mais elle est également le produit de nombreux constructeurs qui sont constamment en train d'en modifier la structure pour des raisons qui leur sont propres. Tandis qu'elle peut rester stable dans ses grandes lignes pendant un certain temps, elle n'arrête pas de changer dans le détail. On peut contrôler que partiellement sa croissance et sa forme. Il n'y a jamais de résultat final, mais seulement une succession ininterrompue de périodes, et il n'est alors pas étonnant que l'art de modeler les villes pour le plaisir des sens soit un art tout à fait distinct de l'architecture, de la musique ou de la littérature. De celles-ci, il peut apprendre beaucoup, mais il ne peut pas les limiter. (Lynch. K, 1969).

IV-2/ Lisibilité

Kevin Lynch (1969) examine la qualité visuelle de la ville américaine en étudiant la représentation mentale de cette ville chez ses habitants. Il portera spécialement son attention sur une qualité visuelle particulière. La clarté apparente ou « lisibilité » du paysage. Par là, nous voulons dire la facilité avec laquelle on peut reconnaître ses éléments et les organiser en un schéma cohérent. Tout comme cette page imprimée est lisible si on peut la percevoir comme un canevas de symboles reconnaissables et liés entre eux, de même une ville lisible est celle dont les quartiers, les points de repère ou les voies sont facilement identifiables et aisément combinés en un schéma d'ensemble. La lisibilité est cruciale pour la composition d'une ville. Bien que la clarté ou lisibilité, ne soit nullement la seule propriété importante d'une belle ville, elle devient essentielle lorsqu'on se place à l'échelle de la ville, du point de vue de la taille, de la durée et de la complexité, pour examiner l'environnement. Pour comprendre cela, il ne faut pas considérer la ville comme une chose en soi, mais en tant que perçue par ses habitants.

Structurer et identifier son milieu est une faculté vitale chez toutes les espèces, toutes sortes d'indications sont utilisées : les impressions visuelles de couleur, de forme, de mouvement, ou de polarisation de la lumière, aussi bien que d'autres sensations telles que l'odeur, le son, le toucher, la kinesthésie. La sensibilité à la pesanteur et peut être aux champs magnétiques et électriques. Il s'agit plutôt d'une utilisation et d'une organisation logiques des

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

indications sensorielles fournies par l'environnement extérieur. Cette organisation est fondamentale pour l'efficacité et la survivance même de toute vie sans entraves. Cette clarté permet de s'orienter, grâce aux indications sensorielles et aux souvenirs, assurant ainsi la "sécurité émotionnelle" des habitants. De plus, elle fournit du sens, en permettant l'élaboration de symboles et de souvenirs collectifs. Certes, le cerveau peut *s'adapter au désordre* - mais au prix d'efforts importants. Certes, on peut *aimer le labyrinthe* ou la surprise - mais uniquement s'ils sont circonscrits dans un ensemble visible. Enfin, nous ne cherchons pas un ordre définitivement ordonné, mais un ordre *capable d'évolution*. (Lynch. K, 1969).

IV-3/ Image claire de l'environnement

Le besoin de reconnaître et de rattacher à un modèle ce qui nous entoure est si crucial, et plonge si profondément ses racines dans le passé, que l'importance, pratique et émotionnelle, de cette image pour l'individu est immense. Une image claire de l'environnement sert ainsi de base au développement individuel. Un cadre physique vivant et intégré, capable de « produire » une image « aigüe », bien typée, joue aussi un rôle social. Il peut fournir aux communications de groupe, la matière première des symboles et des souvenirs collectifs. Un paysage impressionnant est pour beaucoup de races primitives le squelette sur lequel elles bâtissent les mythes importants de leurs sociétés. (Ibid).

IV-4/ Relation de l'environnement vis-à-vis l'observateur

En effet, pouvoir lire et distinguer l'environnement, procure non seulement la sécurité, mais augmente également la profondeur et l'intensité potentielles de l'expérience humaine. Les valeurs positives d'un environnement lisible : satisfaction émotionnelle, ossature pour la communication ou pour l'organisation conceptuelle, nouveaux approfondissements éventuels de l'expérience quotidienne. L'observateur lui-même devrait jouer un rôle actif dans sa perception du monde et avoir une participation créatrice au développement de son image. Il devrait avoir le pouvoir de modifier cette image pour l'adapter à des besoins changeants. (Hayat.M, 2002).

Les images de l'environnement sont le résultat d'une opération et d'interaction d'un va-et-vient entre l'observateur et son milieu, qui reconnaît facilement les objets familiers et les objets imposants. L'environnement suggère des distinctions et des relations et l'observateur - avec une grande capacité d'adaptation et à la lumière de ses propres objectifs - choisit, organise et charge de sens ce qu'il voit. L'image ainsi mise en valeur limite et

amplifie alors ce qui est vu, tandis qu'elle même est mise à l'épreuve des impressions sensorielles filtrées, en un processus constant d'interaction. Aussi, l'image d'une réalité donnée peut présenter des variations significatives d'un observateur à un autre. La tâche des urbanistes consistant à modeler un espace destiné à de nombreux habitants, c'est l'*image collective* qui est primauté. (Hayat. M, 2002).

IV-5/ Produire une image cohérente

Il y a plusieurs façons pour que se produise une image cohérente. Le fait qu'un objet réel ne soit qu'à peine ordonné ou remarquable, peut ne pas empêcher son image mentale d'acquérir une identité et une ordonnance à la suite d'une longue familiarité. D'un autre côté, il peut arriver qu'un objet qu'on voit pour la première fois soit identifié et rattaché à autre chose, non parce qu'il est familier en lui-même, mais parce qu'il est conforme à un stéréotype antérieur de l'observateur. En outre, des traits physiques frappants peuvent faire attribuer à un objet nouveau une structure solide ou une forte identité, en suggérant ou en imposant leur propre modèle. Ainsi la mer ou une grande montagne peuvent capter l'attention d'une personne venant des plaines de l'intérieur, même si elle est trop jeune ou trop provinciale pour pouvoir donner un nom à ces phénomènes importants. (Orillard. C, 2003).

IV-6/ Fabriquer l'image

La création de l'image de l'environnement est un processus de va-et-vient entre l'observateur et l'objet observé. Ce qu'il voit est basé sur la forme extérieure de l'objet, mais la façon dont il l'interprète et l'organise et l'endroit où il porte son attention influe à son tour sur ce qu'il voit. L'organisme humain est profondément adaptable et flexible, et des gens appartenant à des groupes différents peuvent se faire une image très largement différente de la même réalité extérieure. Du fait qu'ils agissent sur l'environnement physique, les urbanistes portent un intérêt primordial à l'agent externe dans le phénomène d'interaction qui est à l'origine de l'image. Des environnements différents contribuent ou résistent plus ou moins au processus de fabrication de l'image, on voit ce processus clairement dans cet exemple présenté par le précurseur de « l'image de la ville » Lynch en 1969. Exemple de l'expérimentation : « *une forme donnée, joli vase ou motte d'argile, a une probabilité plus ou moins grande de provoquer une forte image chez différents observateurs. On peut vraisemblablement calculer cette probabilité avec d'autant plus de précision que les*

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

observateurs sont mieux regroupés en classe homogène par rapport à : L'âge, au sexe, à la culture, à la profession, au caractère ou à la familiarité avec l'objet ».

Chaque individu crée et porte en lui sa propre image mais il semble qu'il y ait une grande concordance entre les membres d'un même groupe. Ce sont ces images collectives, exprimant l'accord d'un nombre significatif de personnes, qui intéressent les urbanistes dont l'ambition est de modeler un environnement destiné à être utilisé par beaucoup de gens. (Hayat.M, 2002).

IV-7/ La notion de « l'imagibilité »

C'est la qualité d'un objet qui provoque de *fortes images*, grâce à la continuité de sa structure et à la clarté de ses éléments, plus nécessaires que d'autres propriétés comme l'agrément des sens. Pour renforcer l'image, on peut utiliser des *moyens symboliques*, comme les cartes, mais ces moyens sont précaires. On peut aussi *exercer l'observateur* à mieux percevoir la réalité, notamment à l'échelle nouvelle de la région urbaine. Enfin, on peut agir sur la forme de l'environnement en recherchant les qualités physiques qui ont un rapport avec l'identité et la structure, attributs de l'image mentale. Ceci nous conduit à la définition de ce que nous pourrions appeler l'« imagibilité ».

L'imagibilité, pour un objet physique, c'est la qualité grâce à laquelle il a de grandes chances de provoquer une forte image chez n'importe quel observateur. C'est cette forme, cette couleur ou cette disposition, qui facilitent la création d'images mentales de l'environnement vivement identifiées, puissamment structurées et d'une grande utilité. Cela pourrait aussi s'appeler : « lisibilité » ou « visibilité ». Dans un sens plus large, c'est la qualité des objets qui ont non seulement la possibilité d'être vus, mais aussi l'aptitude à se présenter aux sens d'une manière aigüe et intense. Il y a cinquante ans, Stern traitait de cette qualité d'un objet d'art et l'appelait « apparence ». (Lynch. K, 1969).

Une ville ayant une forte « *imagibilité* » (apparence, lisibilité ou visibilité), devrait apparaître comme bien formée, distincte, et remarquable. Elle devrait inciter l'œil et l'oreille à augmenter leur attention et leur participation. Comme la ville de Venise peut être considérée comme un exemple d'environnement possédant une telle imagibilité.

Le concept de « *bonne imagibilité* » n'implique pas nécessairement d'un objet qu'il soit fixe, limité, unifié ou ordonné de manière régulière. La totalité de l'environnement que

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

l'on doit représenter est profondément complexe, alors qu'une image évidente est vite ennuyeuse et ne montre que quelques aspects du monde vivant. Un bel environnement que ce soit urbain ou périurbain, possède d'autres propriétés fondamentales comme la bonne imagibilité, la signification, la force d'expression, l'agrément pour les sens, un rythme, un caractère stimulant et une certaine Ambiguïté.

Le développement de l'image est un caractère déterminé par la relation de complémentarité entre l'usager et l'environnement observé (la ville). Puisque l'image se développe suivant un processus de va-et-vient entre l'observateur et l'objet observé, on peut la renforcer soit, en utilisant des moyens symboliques, soit en réduisant celui qui la perçoit ou en refaçonnant son environnement. (Lebois. V, 2003).

V/ LES COMPOSANTES DE L'IMAGE MENTALE

La qualité des images de la ville dépend de trois critères : l'identité (l'individualité, l'unicité, ce qui fait qu'on la reconnaît), la structure (spatiale et paradigmatique, la relation spatiale de l'objet avec l'observateur) et la signification (émotive ou pratique). Il s'agit de principes minimaux, c'est-à-dire qu'un élément de la ville doit pouvoir être perçu à la fois comme distinct des autres et en relation avec les autres, en plus de pouvoir se voir attribuer une fonction. On doit pouvoir reconnaître où on se trouve, mais aussi situer cet endroit par rapport au reste de l'ensemble. Ces critères renvoient aussi à des intentions et à des usages souvent contradictoires, notamment l'opposition entre la régularité et la singularité, ou encore entre le beau et le fonctionnel. Néanmoins, Lynch insiste sur l'importance des contrastes à l'intérieur d'une ville pour mettre en valeur un élément qui fait sa beauté et sa richesse, que ce soit une voie commerciale, une pièce d'architecture ancienne, un espace vert, un édifice important. Selon sa thèse, l'urbanisme peut interférer dans la transformation de l'image d'une ville, mais celle-ci dépend d'abord du comportement et des perceptions d'une multitude d'individus. (Vénard. M-F et Vénard. J-L, 1999). L'image qui sert à orienter doit être claire, complète (permettant ainsi des choix différents d'action), ouverte (s'adaptant aux individus) et communicable. Il est commode de les séparer pour l'analyser, tout en se rappelant qu'en réalité elles se présentent toujours ensemble.

Par conséquent l'image de l'environnement peut s'analyser à travers les trois composantes :

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

V-1/Identité : 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.

V-2/Structure : 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 d'une ville étant très diverse, il vaut mieux la laisser se développer sans la guider.

V-3/La signification : est aussi une relation mais tout à fait différente de la relation spatiale ou de la relation paradigmatique. Ainsi quand il s'agit de fabriquer une issue, une image utile exige que l'on reconnaisse qu'une porte est une entité distincte. Que l'on discerne sa relation spatiale avec l'observateur et sa signification de « trou pour sortir ». Tout cela ne peut vraiment pas être séparé : le fait de reconnaître visuellement une porte s'enchevêtre avec sa signification en tant que porte. Cependant, il est possible d'analyser la porte en termes d'identité de sa forme et de clarté de sa situation comme si celles-ci étaient antérieures à sa signification. (Renau. C, 2011).

Nous devons concentrer donc, sur l'identité et la structure des images de la ville, pour qu'une image serve à s'orienter dans l'espace ou l'on vit, elle doit avoir plusieurs qualités :

Elle doit être suffisamment importante et vraie, au sens pragmatique du terme, pour permettre à l'individu d'agir autant qu'il le désire dans le champ de son environnement, La carte qu'elle soit exacte ou non, doit être d'assez bonne qualité pour permettre de rentrer chez soi. Elle doit être suffisamment claire et complète pour économiser l'effort mental ; la carte doit être lisible. L'image devrait être sûre, avec un excès d'indication de manière à laisser des possibilités alternatives d'action sans que le risque de se tromper soit trop grand. De préférence, l'image devrait être ouverte, elle devrait pouvoir s'adapter aux changements, laissant l'individu poursuivre son investigation et continuer à organiser la réalité ; elle devrait comporter des vides dans lesquels on pourrait prolonger pour soi le tracé. Enfin l'image devrait, dans une certaine mesure, pouvoir être communiquée aux autres individus. Pour obtenir une « bonne » image, l'importance relative de ces critères variera selon les personnes et les situations. Ex ; l'un appréciera un système qui économise l'effort et soit suffisamment clair, un autre préférera un système ouvert et communicable. (Renau. C, 2011).

VI/ L'IMAGE DE LA VILLE ET SES ÉLÉMENTS

Notre attention porte sur le rôle de la forme dans l'imagibilité d'une ville, même si l'imagibilité peut être influencée par la signification sociale, la fonction, l'histoire de la ville...

Les formes physiques d'une ville peuvent être classées en cinq éléments (les voies, les nœuds, les limites, les quartiers, et les points de repère). Il semble que pour n'importe quelle ville donnée il existe une image collective qui est l'enveloppe d'un grand nombre d'images individuelles. Ou peut être une série d'images collectives correspondant chacune à un groupe nombreux de citoyens. (Lynch. K, 1969). Voici les définitions des cinq composantes de l'image de ville élaborées par Lynch dans son ouvrage « image de la cité 1969 ».



Fig. 3.1 : Les éléments de la ville de Kevin Lynch

Source : www.concepturbanization.tumblr.com

VI-1/ Les voies

Les voies sont les chenaux le long desquels l'observateur se déplace habituellement, occasionnellement ou potentiellement. C'est le réseau des voies qui permet d'appréhender la ville et d'en relier les éléments : d'où leur importance pour les habitants connaissant assez bien la ville. Cela peut être des rues, des routes, des allées piétonnières, des canaux ou des voies de chemin de fer. Les voies se particularisent par les activités qui les bordent, par leur largeur (à laquelle on associe "rue principale") ou leur étroitesse, par les caractéristiques des façades ou de la végétation. L'imagibilité des voies s'accroît grâce à plusieurs qualités :

- Leur *continuité*, par la continuité de la chaussée, de la largeur, du nom ...
- Leur *direction* : la pente, des gradients d'intensité d'utilisation ou d'ancienneté, un bâtiment typique d'un côté, etc. permettent de se rendre compte de la direction qu'on a prise. Il est important aussi que les extrémités (l'origine et la destination) soient nettes, par exemple grâce à la présence d'un bâtiment dans l'axe visuel. C'est la clôture visuelle.
- Leur *étalonnage* : des points de repère permettent de se situer le long de la voie
- Leur caractère *en ligne*, c'est-à-dire rapporté clairement au reste de la voirie.

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

- Les *intersections*, importantes car là se prennent les décisions d'orientation, doivent être facilement comprises - surtout lorsqu'elles font se croiser plus de quatre voies - : c'est le cas des échangeurs autoroutiers à l'entrée de ville.

Leur rôle : Pour beaucoup de gens, ce sont les éléments prédominant de leur image. Les gens observent la ville quand ils y circulent, et les autres éléments de l'environnement sont disposés et mis en relations le long de ces voies. (Renau. C, 2011).

VI-2/ Les limites

Les limites sont les éléments linéaires que l'observateur n'emploie pas ou ne considère pas comme des voies. Ce sont les frontières entre deux phases, les solutions de continuité linéaires : rivages, tranchées de voies ferrées, limites d'extension, mur, rivière, les fronts de mer ou de lac, (des limites liquides visibles et impénétrables donnant des références directionnelles et latérales). Les voies ferrées surélevées sont des limites aériennes qui pourraient servir à s'orienter efficacement, grâce à la direction qu'elles indiquent. Elles servent de références latérales plutôt que d'axe de coordonnées. Peuvent être, des barrières, plus ou moins franchissables, qui isolent une région d'une autre. Ou des coutures, lignes le long des quelles deux régions se relient et se joignent l'une à l'autre. Leur rôle est moins déterminant que les voies, elles jouent pour les gens un rôle important, servant à l'organisation, une de leurs fonctions en particulier est de maintenir ensemble des zones, comme dans le cas où une ville est entourée d'eau ou cernée par un mur. (Ibid).

VI-3/ Les quartiers

Les quartiers sont des parties de la villes, d'une taille assez grande, qu'on se représente comme un espace à deux dimensions, ou un observateur peut pénétrer par la pensée, et qui se reconnaissent parce qu'ils ont un caractère général qui permet de les identifier. Cette identification est toujours possible quand on est à l'intérieur, et si les quartiers se reconnaissent du dehors, on les utilise à l'extérieur comme références. Un quartier est déterminé par l'existence de plusieurs caractères distinctifs relevant du type de bâti, de décoration, d'activités, de classes sociales et de "races". La plupart des gens structurent leur ville, avec des variations entre les individus suivant que ce sont les voies ou les quartiers qui sont les éléments prédominants. (Renau. C, 2011).

VI-4/ Les nœuds

Les nœuds sont des points, les lieux stratégiques d'une ville, pénétrables par un observateur ; et points focaux intenses vers et à partir desquels il voyage. Peuvent être

essentiellement des points de jonction, endroits où on change de système de transport (les stations de métro, les gares sont des nœuds), croisements ou points de convergence de voies, lieux de passage d'une structure à une autre. Ou bien peuvent être tout simplement des points de rassemblement qui tirent leur importance du fait qu'ils sont une concentration de certaines fonctions ou de certains caractères physiques. Ex : un abri au coin de la rue, ou une place fermée, un foyer ou résumé d'un quartier sur lequel rayonne leur influence, ou ils se dressent comme un symbole, on peut les appeler centres. La force de l'impression visuelle faite par les nœuds dépend de la vigueur de leur forme, de la clarté des liaisons entre les différentes voies et de la particularité des bâtiments qui sont là. Leur rôle s'agit d'un point de jonction et point de concentration. Le concept de nœud est lié à celui de voie puisque les points de jonction sont par nature des convergences de voies. (Renau. C, 2011).

VI-5/ Points de repères

Les points de repères sont un autre type de référence ponctuelle, mais dans ce cas l'observateur n'y pénétrant pas, ils sont externes. Ce sont habituellement des objets physiques définis assez simplement : immeuble, enseigne, boutique ou montagne. Certains points de repère sont des objets éloignés, dont la nature est d'être vus sous de nombreux angles et à des distances variées, dépassant le sommet des éléments plus petits, et servant de points de référence radiale. Ils peuvent être situés à l'intérieur de la ville ou à une distance telle que, ils symbolisent une direction constante. Ex : c'est le cas des tours isolées, des dômes dorés, des grandes collines. Les points de repère ont surtout une utilité locale, quand on ne peut les voir que d'un nombre limité d'endroits, ou sous certains angles. Ce sont les signaux innombrables, vitrines de boutiques, arbres, poignées de portes, ou autres détails du paysage urbain pour qu'un trajet devienne familier et structuré. (Ibid).

L'image d'une réalité physique donnée peut parfois changer de type quand varient les circonstances de vision. Ainsi, une autoroute urbaine et peut être une voie pour le conducteur automobile et une frontière pour le piéton ou bien une zone du centre peut être un quartier quand une ville est organisée à une échelle moyenne, et un nœud quand on considère l'ensemble de l'aire métropolitaine. Mais les catégories semblent stables pour un observateur donné opérant à un niveau donné. Aucun des types d'éléments que nous avons distingués plus haut n'existe dans la réalité à l'état isolé. « *Les quartiers sont structurés par des nœuds circonscrits par des limites, transpercés par des voies et parsemés de points de repère. Normalement, les éléments se chevauchent et se pénètrent les uns les autres.* » . (Lynch. K, 1969).

VII/ LA DIMENSION IDENTITAIRE : UNE COMPOSANTE PRINCIPALE DE L'IMAGE DE LA VILLE

VII-1/Type d'habitat

VII-1-1/ Les tentes des Touaregs

Les peuples nomades d'Afrique du Nord "Touaregs" (Targui au singulier) sont connus depuis des siècles pour les voyages à travers certains pays du Maghreb, l'Algérie, le Niger, le Mali, Le Burkina Faso, les déserts comme celui du Sahara ont des aptitudes à voyager dans des conditions rudes et utilisent des habitats démontables. Certaines tribus Touaregs utilisent des matériaux différents pour construire leurs tentes pour des raisons de ressources naturelles (bois, animaux) mais aussi pour des raisons culturelles. Par exemple, les Touaregs qui vivent au Nord du Niger n'utilisent pas de peau de bête pour le dessus de la tente mais préfèrent la fabriquer différemment : la base et les arceaux sont réalisés avec des racines d'acacia et le corps avec des nattes. Ce type d'habitat possède beaucoup d'avantages comme les matériaux largement disponibles et la Facilité de construction, la construction très rapide, ainsi que le démontage est très facile. (Bayard, 2009).



Fig. 3.2 : Tente Touareg (Afrique du Nord)
Source : © Oleg Seleznev - Fotolia.com

VII-1-2/ Les Ksour et les Kasbah du Maghreb et du monde berbère

Certains nomades Berbères et plus particulièrement les Touaregs ont décidé dans le passé d'abandonner leur vie de voyage et de se sédentariser. Ils ont laissé derrière eux leurs tentes et ont construit avec les matériaux disponibles sur place des habitats souvent placés sur une colline ou une zone en hauteur pour surveiller les environs et éviter de se faire attaquer, regroupés en petits villages bordés d'un rempart, au début simples et assez grands :

les Ksour (un Ksar), puis ils ont érigé de véritables forteresses capables de se défendre contre des envahisseurs et faisant régner l'ordre et imposant des règles sur les routes du commerce.

Au départ, il n'y avait pas de village et les habitations fortifiées uniques au milieu du désert étaient des Kasbah et elles étaient occupées soit par un Caïd (le représentant du Sultan) ou par un Pacha, le gouverneur d'une ville impériale. Les avantages de ce type d'habitat sont nombreux comme, les matériaux locaux largement disponibles, la facilité de construction, le savoir-faire local et l'ornementation aisée sur la terre argileuse.

Ces habitations ont été abandonnées pour rejoindre des villes construites avec des matériaux plus résistants et à l'abri d'envahisseurs potentiels. D'autres ont été détruites et/ou pillées lors de conflits. Il reste de nos jours quelques Kasbah ou Ksour en bon état parce qu'ils ont été restaurés par de riches propriétaires ou bien parce qu'ils sont classés patrimoine mondial de l'Unesco. (Bayard, 2009).

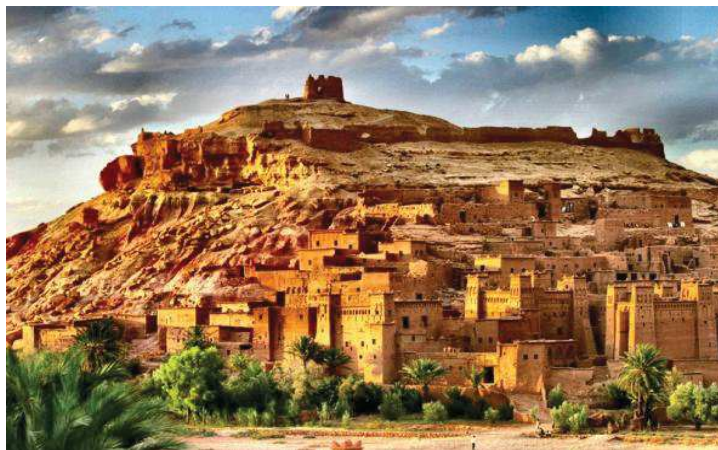


Fig. 3.3 : la kasbah de Telouet et de Ait Ben Haddou (Marrakech)

Source : http://moroccosafaris.com/en_GB/kasbahs-of-ait-ben-haddou-telouet/

VII-1-3/ Les villes traditionnelles et Médinas du Maghreb

De très nombreuses villes du Maghreb (du Maroc à la Tunisie) ont la même structure et souvent, le même type de maison. Ces habitations sont en pierre, en briques, souvent de couleur blanche et surmontées d'un dôme sur le toit qui est très plat. La couleur blanche permet de refléter la lumière du soleil et les petites fenêtres empêchent la chaleur d'entrer. (Bayard, 2009).



Fig. 3.4 : Les maisons traditionnelles en Tunisie
Source : © imagepassion - Fotolia.com

VII-1-4/ Habitations troglodytiques

Il existe également, en Jordanie par exemple, des maisons taillées dans la roche. Ces habitations étaient occupées par des *troglodytes*. Ce site se nomme « Petra », du grec ancien signifiant « rocher ». Il se situe au cœur d'un bassin bordé par les montagnes qui forment le flanc oriental de l'Arabah (Wadi Araba), grande vallée prolongeant le grand rift vers le Nord et qui s'étend de la mer Morte au golfe d'Aqaba. Cette cité a été construite par les Edomites vers le VIII^{ème} siècle avant J-C. Puis a été habitée par les Nabatéens vers le VI^{ème} siècle avant J-C qui la mettent en avant et l'enrichissent comme elle est un lieu de passage sur la route des épices. A partir du VIII^{ème}, elle est progressivement abandonnée à cause des modifications des routes commerciales et des séismes. (Bayard, 2009).

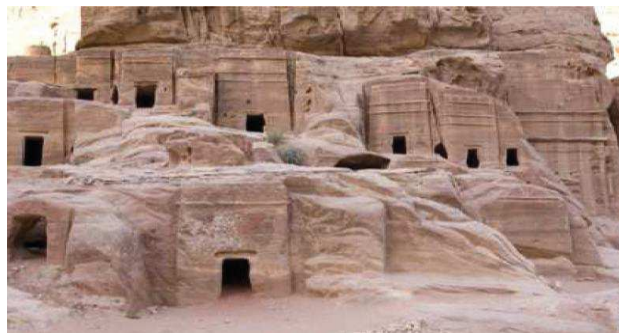


Fig. 3.5 : Pétra classée patrimoine mondial de L'UNESCO en 1985
Source : © jscalev - Fotolia.com

VII-1-5/ L'Afrique Centrale et du Sud / Huttes et cases

Dans ces régions ayant souvent une végétation abondante et variée, il est très facile et rapide de construire des habitations avec les matériaux disponibles sur place. Ces habitations sont parfois démontables ou fixes mais il est toujours possible de re-fabriquer des maisons dans d'autres endroits facilement en cas d'abandon du lieu d'habitation. Ces habitations sont en général en bois, paille, feuilles plates ou tressées (voir ci-dessous).

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

Les cases ou huttes Massaï sont fabriquées avec des branches d'arbre, de l'herbe, des feuilles et de la bouse de vache mélangée à de la boue. Les avantages sont multiples : les matériaux largement disponibles, facilité de construction, Démontage rapide (hutte en bois), Résiste à la chaleur et l'eau (case Massaï). (Bayard, 2009).

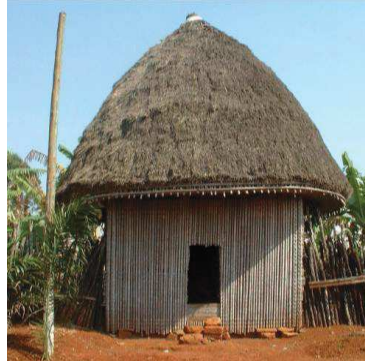


Fig. 3.6 : Hutte d'un village du Cameroun
Source : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Hutte/2016>

VII-1-6/ Les Amérindiens des plaines d'Amérique du Nord / Les sioux

C'est une tente de forme conique traditionnellement utilisée par certaines tribus nord-américaines des Grandes Plaines. Des habitats similaires en Asie, notamment chez les Evenks au Nord Est de la Chine et à l'Est de la Sibérie, y sont appelés chums. Dans la langue des indiens d'Amérique du Nord, le tipi se dit et s'écrit : Tepee et signifie « maison » ou « habitation ». Le gros inconvénient de ce genre de construction est le trou au dessus qui permet d'évacuer les fumées : il permet à la pluie d'entrer, la solution parfaite pour ce problème est de fixée une toile supplémentaire au dessus du tipi et forme une sorte de gouttière qui permet d'évacuer l'eau tout en faisant sortir les fumées. Les tipis sont décorés en fonction du rang de l'habitant. Les avantages de ce type d'habitat sont les matériaux largement disponibles, la facilité de construction, et l'ornementation aisée les toiles. (<https://fr.wikipedia.org/wiki/Tipi/>, 2016).

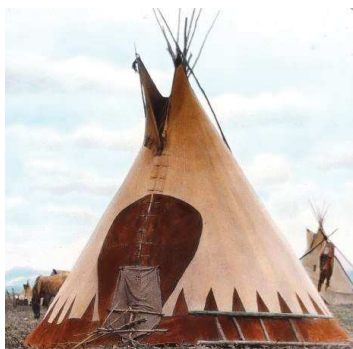


Fig. 3.7 : Tipi de la première moitié du 20 Siècle



Fig.3.8 : Tipi géant moderne, à Dortmund

Source : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Tipi>, 2016.

VII-1-7/ Les Amérindiens du Grand Nord / les Inuits du Québec

Les Inuits «Les Hommes» font partie d'un peuple indigène des régions arctiques de la Sibérie et de l'Amérique du Nord (l'Alaska, les Territoires du Nord-Ouest, le Nunavut, le Québec, le Labrador) ainsi que du Groenland. La conférence inuite (ce mot est francisé par les québécois et existe au féminin) circumpolaire regroupe les Inuits et Inuvialuits du Canada, les Kalaallits du Groenland, les Inupiaqs et Yupiks de l'Alaska et les Yupiks de Russie. Leur langue est le « inuktitut », en tout, il y a environ 150 000 Inuits dans ces régions. Ils vivent soit dans des logements « modernes » (village de maisons aux matériaux actuels), soit dans des igloos (iglous) traditionnels mais modernisés. (Bayard, 2009).



Fig.3.9: Des maisons aux matériaux actuels
Source ; © Nouk - Fotolia.com



Fig.3.10 :Igloos traditionnels modernisés
Source : © Miss_civic - Fotolia.com

Cet igloo est fabriqué avec de la glace. Dans certaines régions, être réalisé avec de la tourbe (matière organique fossile formée par accumulation sur de longues périodes de temps de matière organique morte), l'igloo a des propriétés isolantes remarquables et ces qualités peuvent être améliorées grâce à l'ajout de peaux de bêtes sur les parois et au sol. Un igloo doit être construit avec de la neige dure, en général celle qui est refroidie à la surface du sol.

Ils sont découpés et posés en spirale autour d'un trou creusé dans le sol. Ses avantages sont multiples comme les matériaux largement disponibles, la facilité de construction, et la résistance aux conditions climatiques dures. (Bayard, 2009).

VII-2/ Le style vestimentaire fait référence à l'identité de la ville

A chaque pays est associé une ou plusieurs culture(s) qui ont en général façonné l'histoire de ce pays : architecture, musique, littérature, coutumes, etc. Mais on oublie parfois que la culture concerne aussi les différents styles vestimentaires. Costumes traditionnels, accessoires ancestraux ou plus récents, certains habits encore portés de nos jours symbolisent ces cultures et ces pays. Le type vestimentaire reflète l'identité des peuples et offre une liaison ombilicale avec l'image de la ville.

VII-2-1/ Le kilt écossais

Le kilt ferait presque figure d'emblème national pour l'Ecosse. Cette jupe portée par les hommes, qui s'arrête au niveau des genoux est typique de la région écossaise. Elle est taillée dans du tartan, un tissu de laine lui aussi typiquement écossais. (Vilsalmon. C, 2015).



Fig.3.11 : Le kilt et le cornemuse écossais

Source : <http://www.ecosse.photo.free.fr/>

VII-2-2/ Gandoura ou la Djellaba maghrébine

Vêtement musulman et pouvant être porté par des hommes comme par des femmes lors des festivités et des cérémonies traditionnelles. Il s'agit d'une longue robe ample avec capuchon d'origine berbère portée sous le burnous en Afrique du Nord-Ouest . Ce vêtement nord-africain est à l'origine appelé *takabout* en berbère, connu du nom Gandoura en Algérie. (<https://fr.wikipedia.org/wiki/Djellaba>).



Fig.3.12 : La djellaba / Gandoura maghrébine

Source : Vilsalmon. C, 2015

VII-2-3/ Le kimono japonais

Il existe plusieurs types de kimono au Japon. L'un des plus emblématiques est le yukata. Celui-ci a une étoffe légère étant donné qu'il est porté le plus souvent en été, lors des fameux festivals nocturnes du pays. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, le yukata peut aller aux hommes et aux femmes (Vilsalmon. C, 2015).



Fig.3.13 : Le kimono japonais
Source : Vilsalmon. C, 2015

VII-2-4/ Le Sarafane russe

Le sarafane est un vêtement féminin populaire russe. Il s'agit d'une robe sans manche souvent agrémentée de motifs. Il est de moins en moins porté depuis le début du XVIIIème siècle mais certains groupes folkloriques traditionalistes continuent le l'utiliser. (<https://fr.wikipedia.org/wiki/Sarafane/2016>).



Fig.3.14 : Le Sarafane russe
Source : Vilsalmon. C, 2015

VII-2-5/ Haïk

Le haïk au-delà de sa fonction vestimentaire traditionnelle, était un acte de résistance nationale algérienne contre la politique coloniale française. Il a laissé une empreinte indélébile de par sa fonction historique et immortalisé avec intensité l'âme de la nation algérienne tout en réaffirmant son identité et sa détermination face à l'oppression du colonisateur. (Ramdani.S-S, 2013)



Fig.3.15 : Haïk porté par des femmes à Alger
Source : Ramdani.S-S, 2013

VII-2-6/ Burnous

Le Burnous ou Bournous est un manteau en laine, long sans manche, avec une capuche pointue, d'origine berbère ancienne. Typique des populations Berbères d'Afrique du Nord, Ibn-Khaldoun appelait les Berbères *as/haab al-baraanis*, (les amis-des-burnous): "ceux qui portent le burnous". Aujourd'hui le burnous est porté partout en Afrique du Nord, il était également porté par les Spahis. (<https://fr.wikipedia.org/wiki/Burnous>).



Fig.3.16 :Abd el-Kader portant un Burnous
Source : Carjat.E (1828–1906)



Fig.3.17 :Les paysans kabyles portant Burnous
Source : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Burnous>

VII-2-7/ Chèche

Le chèche est une coiffe traditionnelle berbère, une sorte de foulard d'environ 4 à 8 mètres de long, porté notamment par les Touaregs, et en Afrique du Nord en général. Les hommes l'enroulent sur la tête et le visage, pour se protéger du soleil et du vent sec du désert. (<https://fr.wikipedia.org/wiki/Ch%C3%A8che>).



Fig.3.18 : Chèches des nomades touaregs
Source : <http://www.echarpissime.com/blog/mode-tendance/cheche-accessoire-mode.html>

VII-2-8/ Sarouel

Le sarouel , saroual ou seroual est un vêtement unisexe ample porté sur la partie inférieure du corps, ce mot signifie pantalon en arabe. Il se caractérise par un entrejambe très bas, proche des genoux. Le sarouel est originaire de la Perse. De là, il a suivi la route de

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

l'ambre (ancienne route de la soie), pour se diffuser au gré des déplacements des marchands. C'est ainsi qu'il a finalement atteint les régions sahariennes, et en particulier les régions d'Afrique du Nord. Ce vêtement a été introduit au XIX^e siècle lors de la colonisation de l'Algérie. Ce vêtement, initialement bouffant et porté par les zouaves, séduit rapidement par l'aisance qu'il procure. (<https://fr.wikipedia.org/wiki/Sarouel>). Les zouaves sont des unités françaises d'infanterie légère appartenant à l'Armée d'Afrique. Souvent associés à l'image des batailles du Second Empire et connus pour leur uniforme singulier, ces unités ont existé de 1830 à 1962.



Fig.3.19 : Le serouel de sorties des Algéroises

Source : <https://azitou.wordpress.com/2012/06/24/le-serouel-de-sortie/>

VII-3/ Des matériaux de construction parfaitement liés au contexte

Ce sont des matériaux utilisés dans les secteurs de la construction , bâtiments et travaux publics . La gamme des matériaux utilisés dans la construction est relativement vaste. Elle inclut principalement le bois, le verre, l'acier, l'aluminium, les matières plastiques (isolants notamment) et les matériaux issus de la transformation de produits de carrières , qui peuvent être plus ou moins élaborés. On trouve ainsi les dérivés de l'argile, les briques, les tuiles, les carrelages, les éléments sanitaires.



Fig.3.20 : Çatal Höyük, néolithique, 6000 av. J.-C., enduits d'argile blanche reconstitués
Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Mat%C3%A9riaux_de_construction /2016.

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

Les habitations antiques sont originellement en bois (troncs des palmiers et d'arbres), recouverts d'argile cuite peinte de couleurs vives, destinée à protéger le bois, puis progressivement construits en marbre ou en calcaire gris coquillé accédant ainsi à une dimension monumentale. Le bois, la pierre, la terre crue et la terre cuite sont les matériaux traditionnels qui ont conditionné la manière de concevoir les bâtiments. Si les premiers sont disponibles à même le sol, la terre cuite est la première pierre artificielle employée. Par la suite, dès l'Antiquité, d'autres matériaux exigeant une préparation et des processus complexes de transformation, comme la chaux ou le plâtre, obtenus par chauffage de pierre calcaires ou de gypse sont employés. Additionnés de la pouzzolane (une roche naturelle constituée par des scories volcaniques basaltiques ou de composition proche) ou de brique pilée, ils permettent à la Rome antique, de réaliser les premiers bétons basés sur de la chaux et l'opus caementicium (pierre brute). Jusqu'à la révolution industrielle, ou commence la naissance du fer, la fonte, le verre, et le béton. (https://fr.wikipedia.org/wiki/Mat%C3%A9riau_de_construction /2016).

« Comme dans toutes les structures traditionnelles, les matériaux de construction sont issus directement du site et différent d'une région à l'autre. Si dans le Souf, les matériaux sont le louss, le sable et le platre, dans l'Oued Righ, ce sont la pierre, le gypse et les troncs de palmier. Dans les Ziban, c'est la brique de terre, le palmier, la pierre et parfois le debdeb. Deux caractéristiques principales unissent ces matériaux de construction : ils sont extraits du site même de la construction ou à proximité immédiate et possèdent des propriétés thermo-physiques qui leur confèrent une modification sensible des conditions climatiques extérieures. Le fait qu'ils soient issus du site même assure une intégration de la forme bâtie à son site par le biais de l'harmonie chromatique ». (Côte. M, 2005).

VII-4/ L'art, l'artisanat et le savoir-faire local reflètent l'identité de la ville

L'artisanat est la production de produits ou services grâce à un savoir-faire particulier et hors contexte industriel : l'artisan assure en général tous les stades de sa production, de transformation, de réparation ou de prestation de services, et leur commercialisation. (https://fr.wikipedia.org/wiki/Artisanat_alg%C3%A9rien/2016). L'acception la plus répandue du mot artisanat est celle qui couvre le secteur économique de production d'objets décoratifs réalisés souvent manuellement avec des matériaux et outils traditionnels, par une main d'œuvre locale. Ainsi la définition adoptée par l'UNESCO pour les produits artisanaux est-elle la suivante : *« On entend par produits artisanaux les produits fabriqués par des artisans, soit entièrement à la main, soit à l'aide d'outils à main ou même de moyens mécaniques, pourvu que la contribution manuelle directe de l'artisan demeure la composante*

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

la plus importante du produit fini... La nature spéciale des produits artisanaux se fonde sur leurs caractères distinctifs, lesquels peuvent être utilitaires, esthétiques, artistiques, créatifs, culturels, décoratifs, fonctionnels, traditionnels, symboliques et importants d'un point de vue religieux ou social» (Manille.P, 1997)

Les commerçants et les artisans doivent contribuer à l'amélioration de la qualité de la vie, promouvoir l'économie nationale, le tourisme, et l'animation de la vie urbaine et rurale. L'artisanat, c'est un art et un savoir-faire local qui démontre et représente l'empreinte identitaire de certains peuples. L'artisanat doit être protégé, valorisé et transmis avec authenticité aux générations futures en tant que patrimoine culturel et identitaire.

VII-4-1/ L'artisanat Algérien

L'artisanat algérien est riche par son histoire et ses artisans. L'artisanat algérien, à l'instar des artisanats des autres pays, est d'une incontestable richesse et d'une étonnante variété tant dans les formes, que dans les techniques et les décors. Cette richesse est rehaussée par la modestie des matériaux dont sont constituées les œuvres artisanales. Nécessaires à la vie quotidienne, elles sont conçues dans un but utilitaire et souvent comportent des motifs dont la signification, suivant les croyances locales, leur confère des vertus protectrices. La diversité des conditions climatiques, des ressources naturelles et les différentes civilisations de l'Algérie expliquent la présence d'une vaste gamme de spécialités artisanales. (https://fr.wikipedia.org/wiki/Artisanat_alg%C3%A9rien/2016).



Fig.3.21 :Bijou de Kabylie



Fig.3. 22 :Bijoux Chaouia des Aurès



Fig.3.23 : Bijou Touareg

Source : Musée National des Arts et Tradition populaires, Alger



Fig.3.24 : Tapis du M'zab à Ghardaïa

Source : <http://www.reporters.dz/index.php/region/ghardaia-tomber-de-rideau-sur-une-fete-du-tapis-reussie>



Fig.3.25 : Tapis de Tlemcen

Source : <https://www.dzairnews.com/articles/elwatan-tlemcen-ouverture-du-salon-national-du-tapis-traditionnel>



Fig.3.26 : Poterie et céramique Algérien

Source : http://www.vitamedz.org/poterie-de-bider-foire-nationalede/Photos_382_198174_13_1.html.

La poterie a été une forme d'art pratiqué pendant des milliers d'années par les ancêtres et transmise de génération en génération. Les articles de poterie sont souvent mythiques ou religieux ou bien ont une vocation domestique: la Guerba de l'eau, la soupière, les gobelets, bols cérémoniaux, tasses de thé, vases, cendriers de différentes formations animales.

VII-4-2/ Métiers d'art de peuple Kalinago (l'île de la Dominique)

Larouma est une plante largement disponible. Elle est souvent utilisée pour rendre les objets d'artisanat de territoire Kalinago très célèbres: paniers, tapis, chapeaux, bouteilles et plus, tous tissés à la main dans une variété de styles et tailles. Les artisans utilisent manuellement Larouma et la transforme en minces bandes flexibles qui peuvent être utilisées pour le tissage. Les bandes peuvent également être converties en différentes couleurs comme le noir, violet, jaune, ...etc. Avec des processus naturels. Sur tout le territoire de Kalinago, on peut trouver de nombreux magasins d'artisanat, dont la plupart sont traditionnellement construits. (<http://kalinagoterritory.com/fr/work-art/crafts/>).



Fig.3.27 : Métiers d'art de produits calebasse

Source : <http://kalinagoterritory.com/fr/work-art/crafts/>

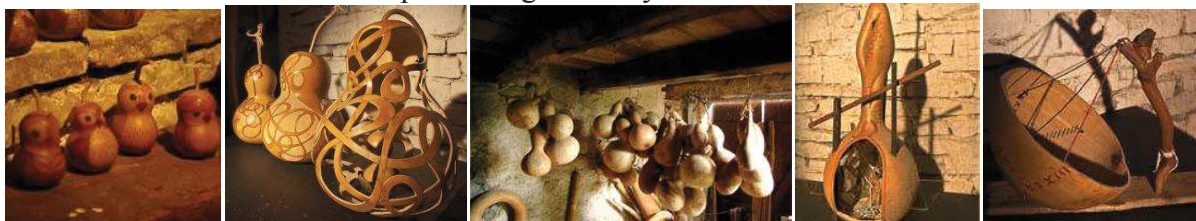


Fig.3.28 : Les sculptures de Raoul Gagliolo

Source : <http://raoulgagliolo.fr/exposition.html>

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

L'arbre de noix de coco fournit de nombreux composants pour la fabrication des métiers d'art, comme les racines, tronc, fleurs, fruits, les feuilles et la noix. Un grand pourcentage de la population de Kalinago dépend directement et indirectement de la noix de coco, produits artisanaux, aliments et boissons. (<http://kalinagoterritory.com/fr/work-art/crafts/>).



Fig.3.29 : Arts Kalinago à partir de noix de coco
<http://kalinagoterritory.com/fr/work-art/crafts/>

VII-4-3/ Art et artisanat de l'Inde

L'Inde est un pays de paysans, mais aussi d'artisans, la diversité géographique, ethnique et culturelle de l'Inde a généré, tout au long de sa longue histoire, les formes les plus variées de l'artisanat. (<http://www.goforindia.fr/art-et-artisanat.php>). Il s'agit d'une scène qui permet de découvrir d'innombrables cultures et arts, peinture, poterie, sculptures, bijouterie, artisanat de la pierre, du bois et du métal, le tissage, le papier mâché, le cuir,.....etc.



Fig. 3.30 : L'artisanat indien une panoplie de couleur et de singularité unique
Source : http://fr.123rf.com/photo_11972441_artisanat-color-de-inde.html?fromid=NzA4RjM1ZDISZ3dFa3B1VW1IRHNZQT09

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

L'artisanat démontre de façon exclusive la diversité culturelle des gens. Il suffit de voir la quantité débordante d'art et d'artisanat pour voir la véritable face de l'Inde. Les traditions et coutumes sont autant d'activités qui stimulent la vision des touristes avec leurs couleurs attirantes et attractives et leur savoir-faire local unique et célèbre et qui fait la renommée de l'Inde dans le monde entier.

VII-4-4/ L'artisanat russe

L'artisanat des poupées gigognes, est unique en son genre dans le monde entier, une fabrication artisanale russe de grande renommée. Ces figurines souriantes symboles de la Russie,. Les poupées russes ou *matriochkas*, « Matriochka » est un dérivé du prénom « matryona » très répandue dans les campagnes du 19e-20e siècle . Ces poupées sont nées de la rencontre et d'un échange entre deux cultures, russe et Japonaise. (http://colleges.ac-rouen.fr/lecedre/SPIP/IMG/pdf/Artisanat_russe.pdf).



Fig.3.31 : Poupée russe ces figurines souriantes symboles de la Russie
Source : <http://peterhof.fr/it/products/le-matrioshke-le-bambole-russe/>

C'est un peintre russe Sergueï Malioutine qui a rapporté l'une de ces poupées, d'un de ses voyages au Japon. Il a eu l'idée d'adapter cette idée au savoir-faire de l'artisanat russe de l'époque. Les poupées japonaises n'étaient pas imbriquées. Malioutine a donc créé des poupées gigognes qui s'emboîtent. La grande poupée représente la mère et les autres les enfants, la dernière étant le nouveau-né. Le bois utilisé est le tilleul ou le bouleau. La première matriochka a été fabriquée en 1890. (Breen. J, 2015).

Le type d'habitat, le style vestimentaire, le bon choix des matériaux de construction, l'art, l'artisanat et le savoir-faire local sont associés à l'identité de la ville, car ils peuvent refléter cette dernière, s'ils font partie de l'image des entrées de la ville.

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

Les Souk, les galeries d'arts, les magasins, les esplanades et les placettes publics constituent le théâtre sur lequel jouent ces éléments leur rôle culturel et identitaire en manifestant l'empreinte et le cachet identitaire de la ville.

VIII/ L'AMPLEUR DE LA DIMENSION HISTORIQUE SUR L'IMAGE DE LA VILLE

VIII-1/ Stèles et monuments historiques signalent l'image de la ville

Les monuments commémoratifs et les stèles sont de formes diverses. La forme choisie par la commune pour ses monuments dépend souvent simplement des ressources financières disponibles. Pour de toutes petites communes, le monument tend à la simplicité alors que dans les villes, il peut s'apparenter à de véritables œuvres d'art. Le monument aux morts peut ainsi consister en une simple plaque sur le mur d'un édifice public ou à une œuvre de grande dimension (statue). Entre ces deux extrêmes, on trouvera des stèles, des colonnes, des obélisques, des pyramides, des arcs de triomphes... Les obélisques et les pyramides prennent racine dans l'histoire. En effet, la tradition des pierres levées remonte aux temps les plus anciens, et semble être un symbole universel : signe de fécondité mais aussi fixateur d'esprit. (Henriet. F, 2011).



Fig.3.32 : Rome, Piazza del Popolo, Obélisque et églises Santa Maria

Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Ob%C3%A9lisque_de_la_piazza_del_Popolo

VIII-1-1/ Les stèles

La stèle est un monument monolithe ayant la forme d'un obélisque, d'un cippe ou d'une dalle placée en position verticale, parfois orné de sculptures ou de peintures, sur lequel sont gravées des inscriptions commémoratives ou des textes législatifs.

(<http://www.cnrtl.fr/definition/st%C3%A8le>).



Fig.3.33 :Stèle japonaise moderne en hommage au poète japonais Tekkan Yosano.

Source : <https://fr.wikipedia.org/wiki/St%C3%A8le>



Fig.3.34 :Les quatre-vingt-deux stèles des Docteurs(1442-1779)

VIII-1-2/ Les monuments commémoratifs

Un monument commémoratif est un monument érigé pour commémorer et honorer une personnalité historique, religieuse, scientifique, révolutionnaire, militante, qui a marqué l'histoire et la culture de la ville et signale son identité.



Fig.3.35 : Stèle d'Okba ibn Nafaa à Sidi okba (Biskra, Algérie)

Source : <https://histoireislamique.wordpress.com/category/le-califat-des-omeyyades-damas-et-cordoue/>



Fig.3.36 : Stèle commémorative de Gandhi

Source : (Vitry.J,2016)

VII-5-3/ Les monument aux morts

Le monument aux morts sert à rendre hommage aux soldats de la ville morts pendant les différentes guerres. On trouve un monument aux morts quasiment dans chaque ville. Le monument aux morts est constitué d'un socle de granit ou de pierre, décoré au-dessus par des drapeaux. Les monuments se veulent des tombes symboliques. On y trouve un socle qui représente la tombe elle même, des symboles de la patrie et du deuil. Le monument est généralement accompagné d'une liste nominative des noms des soldats de la commune morts

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

pour la patrie. Cette liste peut être alphabétique ou chronologique. L'identité des combattants peut parfois être complétée par la date et le lieu du décès, l'âge, le régiment d'appartenance, les batailles menées ou plus rarement le grade. (cic-lavaladjoin-ia53.acnantes.fr/patrimoine/upload/dossier12.pdf).

On trouve généralement les monuments aux morts implantés dans un espace public (sur la place, près de la mairie ou de l'école...), permettant de faire le lien entre le champ de bataille et l'arrière soit suffisamment vaste pour recueillir un rassemblement. Leur fonction n'est pas seulement de célébrer le souvenir des morts de guerre mais aussi de désigner un lieu pour les manifestations commémoratives. (Henriet. F, 2011).



Fig.3.37 : Monuments funéraires qui expriment le deuil, la douleur

Source : (Henriet. F, 2011)

Les arches se répandent dès l'Antiquité ; dans son dictionnaire de 1762, l'Académie française définit l'arc de triomphe comme «un ouvrage d'art élevé en l'honneur d'un personnage distingué ou en mémoire d'un évènement glorieux ». (Henriet. F, 2011).



Fig.3.38 : Monument érigés pour les évènements glorieux
Source : (Henriet. F, 2011)

La grande majorité des monuments aux morts qui ont été érigés sont en pierre mais on trouve également, de manière plus ponctuelle, d'autres matériaux comme le bronze ou plus rarement le marbre et le granit. Ces matériaux sont ceux qui ont été utilisés pour de tels ouvrages dès l'Antiquité par les Egyptiens, les Grecs ou les Romains. Ils ont montré qu'ils étaient à l'épreuve du temps et renvoient à l'idée d'éternité. (Henriet. F, 2011).

IX/ L'IMAGE DE LA VILLE DEPEND AUSSI DE LA PRODUCTION AGRICOLE

Elle désigne l'ensemble des savoir-faire et activités ayant pour objet la culture des sols, et, plus généralement, l'ensemble des travaux sur le milieu naturel, permettant de cultiver et prélever des êtres vivants (végétaux, animaux, voire champignons). L'agriculture permet de promouvoir l'économie nationale et régionale. (Mazoyer.M et Roudart.L, 2002).

L'agriculture est convoquée, selon différentes modalités, dans la symbolique identitaire des villes, où la « qualité de ville » se conjugue à la « qualité » de l'agriculture locale. En conséquence, les villes instrumentalisent leur lien à l'agriculture, en marquant leur intérêt et leur soutien aux marchés alimentaires, aux manifestations agricoles, et plus largement

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

aux produits « du terroir ». Ce lien à l'agriculture participe en définitive à l'identité, et l'image et l'attractivité des villes. La convocation de l'agriculture est un moyen pour la ville de valoriser son ancrage territorial et de souligner son rôle de centralité économique et culturelle. (Mazoyer.M et et Roudart.L, 2002).

IX-1/ Maraîchage

Le maraîchage (horticulture maraîchère ou agriculture maraîchère) est la culture intensive de légumes de manière professionnelle, de certains fruits, de certaines fines herbes et fleurs à usage alimentaire, généralement localisée aux abords des villes. (<http://www.cnrtl.fr/definition/mara%C3%AEchage>).

Le terme de maraîchage apparaît au XVIII^e siècle. Il servait à désigner l'activité des jardiniers qui cultivaient, autour de Paris, des jardins-potagers en général situés sur des marais. Ces marais ont été progressivement asséchés et urbanisés mais les jardiniers parisiens, qui durent s'éloigner et cultiver des sols plus secs, continuèrent à être appelés maraîchers (<https://fr.wikipedia.org/wiki/Mara%C3%AEchage>).

IX-2/ Production phoenicicole

La phoeniciculture est la culture du palmier dattier. Elle est surtout localisée dans le Sud du bassin méditerranéen avec une extension marquée vers les pays du Golfe.

L'agriculture oasienne repose sur la culture des palmier dattier à laquelle sont associées d'autres cultures : maraîchères, arboricoles,... pour former ce qu'on appelle l'écosystème oasien. Les oasis reposent essentiellement sur la culture du palmier dattier. Le palmier dattier est une espèce arboricole très particulière tant par sa morphologie que par ses exigences climatiques et ses exigences en eau. (Ben Abdallah A, 1990).



Fig.3.39 : La production maraîchère (France)
Source : <https://alternatiba.eu/nord-essonne/quartier-alimentation-agriculture/>



Fig.3.40 : Production phoenicicole au Maroc
Source : <http://www.agrimaroc.ma/filiere-phoenicicole-le-maroc-est-classe-7e-a-lechelle-mondiale/>

X/ L'IMPACT CULTUREL DE LA VALORISATION DU PATRIMOINE SUR L'IMAGE DE LA VILLE

X-1/ Définition du patrimoine

Le patrimoine est une notion complexe qui a énormément évolué dans le temps. Au sens large, il recouvre un ensemble de biens et savoirs représentatifs de valeurs, qui font l'objet d'une reconnaissance, d'une préservation et dont la finalité est la transmission aux générations futures. Plusieurs définitions ont été données à cette notion. Ainsi, le terme de patrimoine, renvoie à l'origine à ce « bien d'héritage » qui "descend suivant les lois des pères et des mères aux enfants". (Dictionnaire de Littré entre 1863-1873).

X-2/ Le patrimoine matériel et immatériel

Le patrimoine fait appel à l'idée d'un héritage légué par les générations qui nous ont précédés, et que nous devons transmettre intact ou augmenté aux générations futures, ainsi qu'à la nécessité de constituer un patrimoine pour demain. Il relève du bien public et du bien commun. (Malraux.A, 1935). Deux différents types de patrimoine existent :

Le patrimoine dit « matériel » est surtout constitué des paysages construits, de l'architecture et de l'urbanisme, des sites archéologiques et géologiques, de certains aménagements de l'espace agricole ou forestier, d'objets d'art et mobilier, du patrimoine industriel (outils, instruments, machines, bâti, etc.).

Le patrimoine « immatériel » peut revêtir différentes formes : chants, coutumes, danses, traditions gastronomiques, jeux, mythes, contes et légendes, petits métiers, témoignages, captation de techniques et de savoir-faire, documents écrits et d'archives, , documentaires, cinématographiques et linguistiques , pratiques, représentations, expressions, et connaissances. (Malraux.A, 1935).

X-2-1/ Patrimoine culturel

Le patrimoine culturel se définit comme l'ensemble des biens, matériels ou immatériels, ayant une importance artistique et/ou historique certaine, et qui appartiennent soit à une entité privée (personne, entreprise, association, etc.), soit à une entité publique (commune, département, région, pays, etc.) ; cet ensemble de biens culturels est généralement préservé, restauré, sauvegardé et montré au public. Comme :

- a) les monuments : on entend par monuments toutes réalisations particulièrement remarquables, œuvres architecturales, de sculpture ou de peinture monumentales

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

(éléments décoratifs), éléments ou structures de caractère archéologique, artistique, inscriptions, grottes et groupes d'éléments qui ont une valeur et un intérêt exceptionnels du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science

- b) des groupes de bâtiments : par ce qualificatif on désigne tous groupements homogènes de constructions urbaines ou rurales, isolées ou réunies remarquables, grâce à leur architecture, leur unité ou de leur intégration dans le paysage, ont une valeur et un intérêt exceptionnels du point de vue de l'histoire, de la société, de l'art ou de la science.
- c) les sites : œuvres de l'homme ou œuvres conjuguées de l'homme et de la nature, partiellement construites et constituent des espaces suffisamment caractéristiques et homogènes pour faire l'objet d'une délimitation topographique, les zones comprenant les sites archéologiques, qui sont d'une valeur et d'une importance exceptionnelles du point de vue historique, esthétique, ethnologique ou anthropologique, artistique, scientifique, social ou technique. (Indicateurs UNESCO de la culture pour le développement/ <http://cdp.pasctunisie.org/wp-content/uploads/2016/04/36.pdf>).

X-2-2/ Patrimoine religieux

Le patrimoine religieux comprend l'ensemble des édifices, des objets et des pratiques reliés au culte et à la célébration des rituels propres à chaque tradition religieuse. Il est un des types du patrimoine culturel. Plus particulièrement, il inclut les lieux de culte (églises, temples, synagogues, chapelles, mosquées, monastères, oratoires, les chapelles des écoles,.....etc.). (Projet de loi no 82, Loi sur le patrimoine culturel, Mémoire du Conseil du patrimoine religieux du Québec, Novembre 2010).

X-2-3/ Patrimoine funéraire

Inclut les sites (cimetières, nécropoles, tombes isolées) et plus généralement toutes les installations visibles et invisibles, de même que toute variété dans les mentalités et la ritualisation face à la mort et au deuil, ainsi que les sources et documents permettant de comprendre ces pratiques.

On peut distinguer le patrimoine funéraire architectural (que l'on peut définir globalement comme relatif aux tombes, mausolée, complexe ou cité funéraire, et monuments dus au travail de la pierre par des marbriers et des sculpteurs, et qui désigne les emplacements) du patrimoine funéraire plus spécifiquement symbolique et décoratif. (<http://cdp.pasctunisie.org/wp-content/uploads/2016/04/36.pdf>).

CONCLUSION

Notre recherche cible l'impact de l'image de la ville de Biskra sur ses entrées, et son reflet sur leurs usagers. Dans ce chapitre, on va prendre en compte la liaison de l'identité, l'histoire, l'économie et le patrimoine sur l'image symbolique de la ville.

Ce chapitre vise l'étude de l'image de la ville d'une part, et la représentation mentale sauvegardée par les observateurs d'un objet visé que ce soit une ville, une route ou un bâtiment d'un autre part. Cette partie a pour but de valoriser le côté esthétique et paysager, de l'image de l'entrée et de la ville, et dévoiler sa relation avec la construction identitaire et imaginaire des symboles représentatifs de la ville.

La mise en valeur de l'entrée de ville en implantant des indices de la culture, et du patrimoine identitaire tels que les panneaux publicitaires qui servent à orienter et guider les usagers, signaler la présence des monuments commémoratifs, ruines et lieux historiques, souligner l'existence des symboles et des points de repère, les stèles, les fresques murales dans le but de présenter, identifier et mettre en scène le patrimoine de la ville d'un côté et attirer les nouveaux arrivés d'un autre côté. Tous ces éléments ensemble jouent un rôle déterminant dans l'orientation, la persuasion, l'attraction et l'engouement des usagers réguliers, irréguliers et des touristes. L'entrée de ville présente l'assiette de rencontre et d'échange entre le dedans et le dehors de la ville, elle doit dégager des symboles identitaires bien positionnés, afin de créer un univers de haute imagibilité, sans provoquer un désordre ou un chaos visuel. Toutes les composantes doivent être bien distinguées et lisibles afin de graver son image dans le plus grand nombre d'usagers possibles (créer une image collective riche).

Afin de faire en sorte que l'entrée agisse comme introduction à la ville, des éléments Architecturaux, paysagers ou artistiques, des matériaux, des couleurs, des formes, des styles ou des ambiances qui composent le paysage peuvent exprimer le passé de la ville et ainsi, être attachés à la mémoire du lieu. Des perspectives visuelles sur les éléments importants de la ville peuvent également être créées. De simples corridors de transport, les entrées de ville contribueront à l'identité d'une ville. (Rocher. S, 2013).

CHAPITRE N°3 : IMAGE DE LA VILLE

L'image de la ville se définit par l'identité grâce à l'utilisation des symboles, des sculptures, des expositions, des statuts, et des designs dans les espaces publics, les esplanades, les magasins, les places, les abords de la route dans le parcours d'entrée ... et qui doivent rassembler les œuvres d'art , l'artisanat ancestral, le savoir-faire local (poterie, céramique,..), et le type style vestimentaire traditionnel (Gandoura, Burnous,...etc).

La bonne image de la ville doit mettre en valeur aussi l'architecture traditionnelle et les matériaux locaux à travers l'implantation des cités historiques touristiques et symboliques qu'évoquent l'ancienne image des oasis, ksour, et khaima....

L'image significative de la ville interprète ainsi la production agricole, car l'agriculture permet de promouvoir l'économie nationale et régionale à travers les revenus agricoles de (maraîchage, phoeniculture, arboriculture,). Les séquences et les surfaces forestières et agricoles à l'entrée de ville marquent le niveau économique de la ville car la symbolique identitaire des villes, où la « qualité de ville » se conjugue à la « qualité » de l'agriculture locale.

L'image de la ville dépend aussi de la mise en valeur et en scène son héritage patrimonial culturel, funéraire, religieux, à travers les monuments commémoratifs, les stèles, les monuments aux morts, la glorification de ses personnalités historiques et scientifiques Ces éléments doivent déterminer l'identité et l'histoire de la ville à travers son image transmise dès son entrée.

DEUXIÈME PARTIE

PARTIE MÉTHODOLOGIQUE

CHAPITRE N° 4

ÉTAT DE L'ART ET POSITIONNEMENT ÉPISTÉMOLOGIQUE

INTRODUCTION

Au-delà de la sécurité, un deuxième aspect important lorsqu'il est question d'entrée de ville est la qualité et l'intérêt d'un milieu. L'entrée de ville est une composante urbaine : la rue. Qu'est ce qu'une bonne rue ? Selon le point de vue des experts, nous présenterons quelques approches distinctes pour répondre à cette question.

Dans ce chapitre on souligne les différentes approches, méthodes et bases théoriques, qui s'intéressent à l'analyse des entrées de ville et ses composantes, de ce fait on dresse un portrait de l'état de la recherche sur les paysages et plus particulièrement sur les paysages ordinaires des routes, des autoroutes et des parcours menant vers la ville .

Ainsi, on tente de définir et présenter ces méthodes d'analyse urbaine : rationnelle, empirique, séquentielle... de la ville en général et de sa façade vitrine en particulier.

Les méthodes d'analyse destinées à l'étude et la compréhension de la formulation de l'espace urbain et périurbain, sa relation avec les autres éléments urbains dans la ville, et sa relation avec ses usagers, seront largement étalées dans ce chapitre. Donc, on présente un ensemble d'études théoriques faites par les différents chercheurs en architecture, en urbanisme, en psychologie de l'espace et en sociologie urbaine.

Cet aperçu sur l'état de l'art des méthodes et des approches d'analyse urbaine, a pour objectif le choix de la méthode d'analyse appropriée à notre sujet d'étude. Ainsi, il servira comme background, ou comme socle pour l'analyse future de cas d'étude en répondant à notre problématique et nos questions de recherche.

I/ LA QUALITÉ DU MILIEU : LES PRINCIPES DU DESIGN URBAIN

I-1/ L'approche pittoresque : un petit rappel

L'analyse pittoresque est un mode de perception urbain et en particulier l'espace urbain. Elle ne s'interroge, éventuellement, sur les structures et leur genèse que dans un second temps. Elle enregistre d'abord ce qui est vu et perçu par un promeneur attentif, puis tente de l'interpréter à sa façon. Elle est aussi un mode de contrôle de justesse des formes par leur perception à toutes les phases du projet. (Ben Ammar. A, 2011).

L'analyse pittoresque donc est l'analyse visuelle immédiate sur les lieux, les formes urbaines, tout ce qui est vu, perçu, deviné : c'est-à-dire les différents plans dans l'espace, les séquences, les volumes bâtis, les végétaux, les textures, les couleurs,... etc. Elle analyse la continuité visuelle le long des voies, le profil de ces voies par rapport à la hauteur du bâti, les pleins et les vides, le style architectural...etc. L'analyse pittoresque s'intéresse beaucoup plus au jeux de « plans », un enchaînement de tableaux et de l'image déduite de cette succession , ainsi que la surface de ces « plans », la texture, la couleur des enveloppes architecturales.

L'approche pittoresque apparaît afin de mieux apprécier les formes urbaines irrégulières, en opposition à l'urbanisme régulier des villes antiques ou classiques caractérisé par ses instruments d'analyse stricte. À la fin du XIX^{ème} siècle et au début du XX^{ème} siècle et à la naissance de l'urbanisme moderne, les architectes-urbanistes avaient besoin d'élargir le champ de leurs références et de prendre en compte leurs patrimoines nationaux, Anglais et Allemands. Donc l'analyse pittoresque venait comme un mode logique d'appréhension du pittoresque médiévale.

Cette approche artistique traditionnelle à la conception de la ville n'est pas seulement l'œuvre de Sitte mais d'autres théoriciens tel que Charles Bulls (*Esthétique des villes*, 1894) ou Raymond Unwin (*Town Planning In Practice*, 1909) qui ont également servi de base à l'élaboration de la vision paysagiste en insistant sur la notion de tableau, comme instrument principal de perception et de conception de la ville.

Nous voyons donc que, parallèlement au développement d'un regard technique sur la ville, une approche paysagère s'est bien développée autour de la traduction, pour reprendre le terme de Bruno Latour, de la notion de *Stadtbild* en *tableau* puis *street picture*. Cette approche a notamment donné naissance à un outil urbanistique qui lui est spécifique, le parcours visuel.

I-2 / Thomas Gordon Cullen (Serial Vision)

Gordon Cullen (1961) est le premier auteur à avoir clairement codifié l'analyse de séquences visuelles, dans son ouvrage fondateur (*Townscape*), dont il propose le terme de vision sérielle (serial vision), c'est une série de croquis arrangés dans une séquence tout au long d'un parcours, la séquence est accompagnée par des plans qui indiquent les éléments perçus sur la perspective prise, c'est une succession d'images perceptibles par le piéton en déplacement dans l'espace public d'une ville.

I-2-1/ Méthode et démarche

- Il emploie une méthode de représentation : «Vision de série» ou « vision sérielle »
- Elle se compose d'une série de croquis perspectifs disposés dans un ordre, comme on pouvait s'y promener le long d'une route ou un parcours donné.
- La séquence est accompagnée d'un plan, indiquant les points le long de la trajectoire où les perspectives sont prises.
- CULLEN ne propose pas son travail comme théorie ; au lieu de cela, il l'explique juste avec beaucoup de croquis et de photos des exemples de compositions de l'espace. Ses propos présentent certaines similitudes avec ceux de Lynch (la perception comme un processus dynamique qui requiert tous les sens). Sa méthode se caractérise par ces principes généraux :

1. Le mouvement et la vue sérielle :

- La vue de l'existant
- La perception de l'émergent

2. La position: nos réactions à notre position dans l'environnement.

3. Le contenu: la matérialité, le caractère, l'identité

- Émotions et sentiments

4. L'usage architectural et urbain

5. L'adéquation fonctionnelle à travers le temps

6- L'utilisation des dessins, du croquis architectural et de la photographie. (Hassoun. K, 2009).

I-2-2/ Gordon Cullen et l'analyse sérielle

Il s'agit des concepts opérationnels du townscape exposés en 1949 dans la même revue par Gordon Cullen et Ivor de Wolfes. Le townscape recherche, par l'exploitation des facultés du regard et l'analyse de séquences visuelles - correspondant pour la plupart aux points de vue d'un piéton qui se promène dans un cadre historique - à créer une organisation cohérente à partir de l'extrême variété des éléments constitutifs du paysage urbain. Il met l'accent sur une vision cinématique de l'espace piéton, en soulignant l'espace urbain kinesthésique : les sols, les façades, les volumes, les couleurs, le mobilier urbain... se modifient au fur et à mesure du déplacement du piéton pour former un enchaînement d'espaces, une vision sérielle. (Hassoun. K, 2009).

I-2-3/ La séquence visuelle, outil d'analyse de l'espace urbain

La séquence visuelle est une approche d'analyse de la perception visuelle des espaces urbains, axée sur la reconstruction, par le dessin, la photographie ou la vidéo, de la succession d'images qui se dévoilent à l'observateur qui se déplace dans la ville. (Panerai P, et al 1999).

I-2-3-1/ Définir les plans

Chaque plan permet d'exprimer une configuration particulière pour le paysage urbain perçu. Ces définitions générales peuvent se combiner avec d'autres facteurs constitutifs du plan, tels que les parois latérales et le rôle du parcours dans l'acheminement vers le point de fuite. Panerai (1999) introduit l'analyse séquentielle du paysage afin de permettre d'étudier les modifications du champ visuel d'un parcours. Le passage d'un plan à un autre peut être décrit par divers critères qualitatifs. *« L'idée consiste à isoler et reconnaître dans une séquence des « tableaux » qui sont [...] des dispositions schématiques et codifiées du paysage, et à les nommer. »*

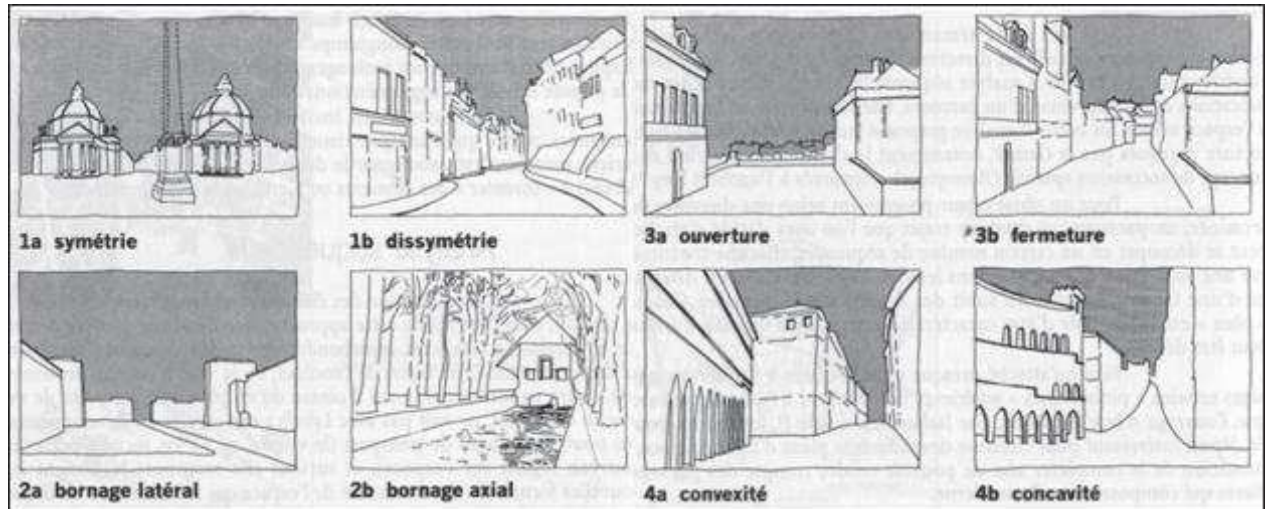


Fig. 4.1 : éléments picturaux formant les plans de l'analyse séquentielle

Source : Panerai P, et al 2002

Définition générale	Définition des parois latérales	Rôle dans l'acheminement vers le point de fuite et au-delà
- symétrie/dissymétrie	- découpage vertical/horizontal	- rétrécissement
- bornage latéral/ bornage axial	- écran profil	- déflexion ou renvoi
- ouverture/fermeture	- relation entre les deux faces	
- concavité/ convexité	- déférence/indifférence /compétition	

Tableau 04 : Les plans de l'analyse séquentielle

Source : Panerai P, et al 1999

II/ L'EXPÉRIENCE FRANÇAIS ET AMÉRICAINE

La littérature traitant des entrées de ville est nettement plus abondante en France qu'aux États-Unis ou au Canada où cette question est très rarement abordée. Cela peut s'expliquer par le fait que les auteurs français utilisent le concept d'entrée de ville de manière très ouverte pour décrire les espaces périurbains. Les Américains, pour leur part, s'intéressent soit aux autoroutes selon une approche paysagère, soit aux espaces périurbains selon une approche urbanistique. Ils n'utilisent pas, le concept d'entrée de ville, ni aucun autre terme pouvant s'y apparenter. « Sans doute que les entrées des villes américaines ne sont pas tellement différentes de celles que l'on trouve en France, mais la question n'est tout simplement pas abordée, du moins pas sous le même angle. Ainsi, deux approches peuvent être assez clairement distinguées dans la documentation ». (Gariépy . M et al ,2006).

- **Une approche européenne** : surtout française, souvent d'ordre théorique, qui s'intéresse essentiellement à l'articulation des routes et territoires. L'approche française est marquée par la symbolique de l'entrée, espace privilégié à la frontière entre l'urbain et le rural. L'approche qu'ont élaborée les chercheurs qui se sont intéressés aux entrées de ville est assurément urbanistique et centrée sur le projet et la nécessaire reconfiguration des environnements périphériques; elle s'inscrit clairement dans une perspective critique de l'automobile, à cause des mutations paysagères que cette dernière induit sur les territoires traversés, mais également à cause des transformations dans les comportements et des conséquences sur les espaces centraux, notamment sur l'activité commerciale qu'on y trouve. Parmi les documents les plus intéressants, on retiendra le dossier bibliographique de Frobert (1999) qui dresse un panorama des entrées de ville et met en perspective les différents discours afin de mieux faire comprendre la problématique que posent les entrées de ville.

- **Une approche américaine** : peut-être davantage pragmatique, où l'entrée de ville ne semble pas véritablement exister. Les auteurs américains qui s'intéressent aux entrées de ville traitent davantage des vues des corridors autoroutiers, d'où une littérature abondante sur les avenues-jardins (parkways). L'approche américaine s'intéresse peut-être moins aux entrées de ville qu'au réseau routier et à son impact sur la mobilité et l'aménagement du territoire. La perspective adoptée n'est pas d'abord critique : il ne s'agit pas tant de rejeter l'automobile que de tenter d'aménager l'espace pour favoriser les autres modes de transport et d'améliorer la banlieue, notamment par des aménagements que l'on qualifie parfois de nouvel urbanisme (Bishop, 1989).

Les différences ne sont pas, toujours très nettes entre ces deux approches. Ainsi, on traite également de paysages dans la littérature française sur les entrées de ville, mais on se concentre surtout sur les stratégies d'acteurs, souvent en favorisant une approche essentiellement normative – notamment par l'élaboration de règlements et d'outils de requalification –, alors qu'aux États-Unis ce sont les paysages qui semblent davantage attirer l'attention des chercheurs. En France, le terme « paysage » est généralement utilisé de manière vague, comme si la dégradation allait de soi lorsqu'il s'agit des paysages autoroutiers. (Gariépy . M et al ,2006).

II-1/ L'expérience américaine : paysages, infrastructures routières et occultation de l'entrée de ville

Le concept d'entrée de ville a ses origines en France ; dans ce concept, la notion de paysage reste essentiellement d'ordre esthétique et se pose en termes d'articulation entre la route et le territoire, et particulièrement lors des exercices de requalification du territoire. Aux États-Unis, le concept d'entrée de ville n'est pas aussi clair qu'en France. Cela ne veut pas dire que les américains ne se sont pas penchés sur la question de la relation entre les autoroutes et le paysage mais bien au contraire. Dès la création des premières autoroutes au début du XXe siècle, le paysage a été un enjeu fondamental et primordial de la planification des autoroutes pour les paysagistes et les urbanistes américains . (Gariépy. M ,2006).

II-1-1/ Les parkways

De nos jours, aux États-Unis, les parkways désignent les autoroutes (parfois des boulevards), aménagées dans un parc ou les autoroutes ayant une large emprise plantée; elles sont parfois panoramiques. L'aménagement paysager permet de constituer ce que l'on appelle parfois un « park-like setting ». Les parkways servent à la circulation de transit – d'où un accès contrôlé, comme pour les autoroutes – et elles sont souvent interdites aux véhicules lourds. Elles sont généralement classées comme autoroutes (freeways ou highways).

Le terme « parkway », utilisé pour désigner les autoroutes dès le début du XXe siècle, trouve son origine dans un rapport de 1868 adressé aux commissaires de Brooklyn, dans lequel Vaux et Olmsted proposent de relier Prospect Park à l'océan par une route panoramique (Zaitovsky, 1982). C'est sous ce vocable que Olmsted et Vaux ont dessiné les réseaux de parkways de New York, Boston et Chicago, notamment l'Eastern Parkway et l'Emerald Neckless. Ces routes permettaient de relier entre eux les parcs de la ville par un système de voies plantées, lesquelles avaient des fonctions différenciées : promenade à pied, circulation en voiture et, plus tard, tramway. Elles étaient en fait de véritables promenades où, comme le souhaitait Olmsted, les gens de toutes les classes sociales pourraient venir se promener, en quête d'air frais et de nature. Inspirés des boulevards haussmanniens, les parkways d'Olmsted avaient, entre autres caractéristiques, de larges emprises (jusqu'à 70 mètres) comprenant une voie véhiculaire centrale et un terre-plein planté de chaque côté, avec une contre-allée. La plantation systématique d'arbres en plusieurs rangées faisait également partie des particularités marquantes de ce type de voie (Gourdon et al, 2000).

En plus de la plantation abondante et systématique qui constituait une des caractéristiques majeures, le choix de l'emplacement et la capacité de s'adapter et de mettre en valeur le milieu traversé faisaient partie des enjeux de la création des parkways. Tout en maintenant le principe des grands boulevards, et pour faire de ce tronçon une véritable promenade plantée (Gourdon et al, 2000).

II-1-2/ De l'avenue-jardin (parkway) à l'autoroute

Même si les premières avenues-jardins d'Olmsted s'apparentent aux boulevards, le terme « parkway » a été utilisé pour désigner les routes à accès limité dès le début du XXe siècle, alors que l'on voit apparaître les premières autoroutes. D'abord boulevard et voie de circulation urbaine, la parkway devient rapidement autoroute, où la dimension urbaine est le plus souvent absente. Ainsi, les parkways deviennent des routes reliant la banlieue à la ville, et le long desquelles, contrairement aux boulevards, les lotissements urbains ne sont pas d'emblée envisagés (Gourdon et al, 2000).

Conçu comme une route dans un parc, le corridor autoroutier est alors intégré à l'ensemble du parc dont le projet visait la préservation de la vallée et la réhabilitation de la rivière Bronx, menacée par la pollution. Le design de la route a été harmonisé de façon à marier sa géométrie à la topographie du terrain et à faciliter son insertion dans un milieu physique sensible, tout en maintenant un accès visuel et physique vers différents secteurs du parc.

Outre l'insertion dans la géomorphologie du paysage, les principes de cette parkway, qui resteront sensiblement les mêmes pour les parkways subséquentes, s'appuient sur les caractéristiques suivantes : accès limités, larges emprises plantées, croisements différenciés, géométrie légèrement courbe, en lien avec les paysages traversés. Certaines de ces caractéristiques découlent des principes de composition des parkways chers à Olmsted, tels l'aspect verdoyant, la mise en valeur des vues et la relation entre topographie et géométrie – insertion physico spatiale adéquate. (Gariépy. M ,2006).

II-1-3/ Les autoroutes

Toutes les parkways n'ont pas été aménagées sur le même modèle. En effet, même si de nombreuses autoroutes ont été conçues selon les principes originaux des parkways jusqu'à la fin des années 1950, les impératifs d'efficacité sont devenus prioritaires dès le deuxième quart du XXe siècle, au détriment de l'aménagement paysager. Certains auteurs vont jusqu'à dire que le vocable « parkway » a permis de légitimer l'achat de terrains dans les meilleurs espaces des villes, le long des cours d'eau, par exemple, afin d'y construire des autoroutes à

l'opposé du caractère des parkways (Gourdon et al, 2000). Avec le développement industriel en occident autour de la Première Guerre mondiale, les autoroutes se sont multipliées dans le but de faciliter les échanges commerciaux et de réduire la congestion aux entrées. Peu à peu, les particularités fonctionnelles ont pris le dessus : le design de l'autoroute conçu en fonction de l'expérience esthétique est devenu secondaire, voire inexistant. Ce faisant, la conception et la planification des autoroutes ont vite été limitées à des considérations techniques liées à la sécurité, à la fluidité et à l'efficacité, au détriment des considérations paysagères. Les emprises ont été réduites à des fonctions sécuritaires, faisant de certaines routes des tranchées dans le paysage (Gariépy. M ,2006).

II-1-4/ Les autoroutes et les entrées de ville

Bien que les ouvrages consultés touchent tant les routes en milieu urbain qu'en milieu rural, il n'est jamais fait précisément mention des entrées de ville, si ce n'est pour mettre en relief la nécessité d'une enseigne pour marquer l'entrée. En outre, le concept de paysage en contexte autoroutier – et, à plus forte raison, en situation d'entrée de ville – n'est jamais explicite. La relation entre paysage et autoroute fait surtout référence à l'expérience esthétique prenant appui sur la caractérisation formelle de ce que l'on voit, comment on le voit, et sur l'explication de la relation objective et subjective entre le paysage et l'observateur. Cette approche corrobore l'idée que les premières autoroutes, conçues sur le modèle des parkways, accordaient de l'importance au plaisir de la conduite. Cette idée si chère au concept des parkways a perdu de sa force avec l'expansion des villes et la prolifération des autoroutes dans les années 1960. C'est dans ces termes que s'inscrivent les ouvrages de Appleyard, Lynch et Myer (1965), Tunnard et Pushkarev (1963) et de Bishop (1989); à leur suite s'est mise en place une réglementation touchant la relation entre le paysage et l'autoroute dans divers États et municipalités. Sans nier les aspects de sécurité et de fluidité, le plaisir de la conduite sous-tend les objectifs de préservation, de développement et de requalification esthétiques qu'on trouve dans les ouvrages techniques et méthodologiques ainsi que dans les manuscrits.

Par-delà les références implicites au paysage, ce qui est en jeu dans la littérature américaine en termes de relation entre le paysage et l'autoroute se regroupe en quatre catégories : le socle ou lieu d'insertion, la géométrie de la route, les abords immédiats et les vues dégagées à partir de l'autoroute. Dans la situation idéale et harmonieuse d'une relation entre l'autoroute et le paysage, il est entendu que le tracé doit épouser la topographie et se fondre dans le paysage (aspect socle); que la géométrie doit être variée et souple afin de

rendre la conduite agréable (la route elle-même); que le design des abords doit être végétalisé avec soin (les abords); et que la vue sur le paysage doit être préservée là où celui-ci présente un intérêt. À certaines époques, comme on l'a vu, la géométrie de la route et l'insertion dans le paysage étaient des enjeux fixés par des paramètres de contrôle d'efficacité, de coûts, de sécurité et de fluidité, bien plus que par la nécessité de proposer une expérience agréable de conduite. À cet égard, bien que nous ayons noté la disparition de la sensibilité au paysage au cours du siècle dernier, il faut souligner l'effort du gouvernement américain afin de préserver les plus belles routes des États Unis, dès les années 1930, en créant les National Parkways. Ces corridors protéger et de rendre accessibles au public des points d'intérêt panoramiques et historiques des paysages les plus marquants des États-Unis. Bien qu'ils soient à caractère emblématique, majestueux et peu nombreux, ces corridors protégés sont à l'origine d'une tradition de prise en considération des paysages aux États-Unis, qui a sans doute marqué la façon de régir les corridors autoroutiers à caractère urbain ou rural (Gariépy . M ,2006).

II-2/ L'entrée de ville selon l'expérience française

II-2-1/ Les entrées de ville : l'entrée de ville au parcours d'entrée

Dans la littérature française, et dans l'ensemble des documents consultés, on convient que les entrées de ville sont des espaces commerciaux qui font l'objet de peu de considérations urbanistiques ou esthétiques. On associe généralement l'entrée de ville aux espaces et paysages périurbains, à l'interface de la ville et de la campagne, et elle représente de ce fait une zone floue, mal définie. Cette localisation périurbaine sous-entend un caractère distinct de celui de la ville, une zone en évolution constante, fonctionnant selon des principes propres souvent associés à une prédominance des intérêts économiques. Ainsi, il y a la ville et les espaces situés autour, et c'est à travers ces espaces que l'on trouve les entrées de ville.

Depuis les années 1950, l'occident a été marqué par un essor de la banlieue, qui s'accompagne d'une dépendance à l'automobile, comme en témoignent les nombreuses routes et autoroutes qui la parcourent. Les abords de ces routes et autoroutes de banlieue se sont rapidement développés, et cela d'autant plus que, bien souvent, aucune planification d'ensemble n'avait été prévue. Les bandes de terrain aux abords des pénétrantes périurbaines, routes ou autoroutes, se présentent souvent comme des *no man's land* n'entretenant généralement aucun lien avec les quartiers environnants. (Gallety, 1994).

Paradoxalement, ces terrains sont desservis par les voies rapides en même temps qu'ils fonctionnent indépendamment des routes : les frontières sont étanches entre les voies, le

fossé, la bande en friche, l'implantation de masse et le tissu urbain plus serré . Par ailleurs, ces milieux fonctionnent effectivement en relation avec les infrastructures, dans une logique de liaison au réseau. En effet, les activités qui se localisent à proximité des autoroutes le font parce qu'elles ont accès au réseau, encore que parfois elles se sont positionnées avant l'implantation des infrastructures. La présence des infrastructures contribue toutefois à modifier le potentiel de ces espaces, à les valoriser. (Gallety, 1994).

II-2-2/ Abbé Laugier et l'embellissement des portes de Paris 1755

Quoique l'intérêt pour les entrées de ville semble résulter de préoccupations contemporaines, la question de l'apparence, de la localisation et de l'image des entrées de ville était déjà abordée dans un ouvrage de l'abbé Laugier sur l'embellissement des villes, publié en 1755. La critique de Laugier porte toutefois essentiellement sur les portes, davantage que sur les abords des entrées de ville. Laugier voit les entrées de Paris comme des lieux dégradés : il n'y a « rien de plus chétif et de plus pauvre que ces barrières qui sont aujourd'hui les vraies portes de Paris » (Laugier, 1755 et 1966). Il critique la disposition aléatoire des portes, l'étroitesse des avenues qui mènent à Paris ainsi que l'aspect peu décoratif des portes. L'allure des entrées de Paris, croit-il, n'est pas à la hauteur de la capitale de la France. Les entrées sont pour lui d'une grande importance pour définir l'identité d'une ville, et elles ont le potentiel d'annoncer la beauté de celle-ci : « Beauté et magnificence dépendent principalement de trois choses : de ses entrées, de ses rues, de ses bâtiments. » Le discours contemporain sur les entrées de ville n'est pas très différent. (Gariépy . M ,2006).

II-2-3/ L'entrée vitrine du Dupont 1994

Toutefois, les entrées de ville ne sont que rarement des portes; elles constituent des parcours d'entrée qui correspondent à des espaces plus ou moins bien délimités, en périphérie des villes. Le problème de l'aménagement des entrées de ville se pose donc aujourd'hui en des termes forts différents de ce que l'on pouvait imaginer à l'époque de Laugier. Néanmoins, la question de l'image est tout aussi présente dans la littérature contemporaine. Ainsi, pour Dupont (1994), l'entrée joue un rôle de révélateur du paysage et participe à l'identité de la ville. L'aspect désordonné qui caractérise nombre d'entrées nuit à l'image de la ville. Cette situation est d'autant plus grave que, pour ceux qui arrivent de l'extérieur, l'entrée constitue une véritable « vitrine ». Les facteurs explicatifs du désordre urbain qui caractérisent les entrées, tant en France qu'en Amérique, sont nombreux, mais il faut surtout y voir la conséquence de l'appropriation de ces entrées par les seules fonctions commerciales.

L'aménagement des routes périurbaines dans les années 1970 a créé un potentiel immense, sur le plan foncier, à cause des possibilités nouvelles d'accessibilité et de visibilité, potentiel rapidement saisi par les promoteurs commerciaux. Des commerces se sont installés dans ces zones nouvelles afin de profiter de l'accessibilité et de la visibilité qu'autorisaient les pénétrantes aménagées dans les espaces périurbains. (Dupont, 1994).

Les critères d'implantation privilégiés par les commerces périurbains, basés sur l'accessibilité en automobile, ont fait ombre aux considérations d'ordre architectural et paysager. Pire, bien souvent, les qualités paysagères ont été occultées, voire détruites par les implantations commerciales. Le défaut d'intérêt des investisseurs pour la qualité de ces espaces et de l'architecture, combiné à un manque de rigueur dans l'application de la réglementation sur l'affichage, sur l'implantation et sur l'architecture – parfois par crainte de démotiver les investisseurs et pour faire face à la concurrence des autres villes – sont au nombre des facteurs du désordre que l'on peut observer aux abords des entrées de ville. Ce désordre est d'autant plus marquant que les commerces ont tendance à se concentrer dans les mêmes espaces afin de profiter de l'achalandage accru. Ces manquements donnent comme résultat une sorte de désordre urbanistique dont témoigne l'absence d'ancrage aux quartiers limitrophes (Gallety, 1994).

III/ LA RELATION ENTRE AUTOROUTES, PAYSAGES ET USAGES

Le manque de préoccupation pour l'insertion des autoroutes dans le paysage a conduit certains auteurs et architectes paysagistes à faire valoir la nécessité de prendre en considération l'expérience paysagère de l'autoroute dans la planification de cette dernière. *Man made America* (Tunnard et Pushkarev, 1963) et *The View from the Road* (Appleyard, Lynch et Myer, 1965), "Learning from Las Vegas" (Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour 1968) sont parmi les premiers et les plus importants ouvrages portant sur le paysage et l'autoroute. (Gariépy. M ,2006). Encore aujourd'hui, constituent des points de repère importants dans le domaine autoroutier et paysager.

Motivés par le manque de considérations esthétiques dans le développement des villes et des régions, Tunnard et Pushkarev (1963) ont examiné les problèmes de la croissance urbaine aux États-Unis, notamment en ce qui a trait aux autoroutes. Dans leur ouvrage, les considérations paysagères sont regroupées en deux catégories :

- l'esthétique de la route elle-même (the internal harmony of the freeway)
- et l'insertion de la route dans le paysage (the external harmony of the freeway).

À l'aide de diagrammes et de concepts géométriques, les auteurs démontrent l'incidence de la géométrie de la route sur la vue de l'autoroute et de ses abords. Les auteurs prônent un design qui accentue le caractère du paysage en milieu rural et ils préconisent une autoroute qui suit la morphologie existante en milieu urbain, en s'insérant plutôt dans les interstices.

La contribution méthodologique de l'ouvrage *The View from the Road* (Appleyard, Lynch et Myer, 1965) est aujourd'hui incontestable. Prenant appui sur l'étude de caractérisation d'un parcours existant, les auteurs ont échafaudé une méthode de caractérisation d'un parcours sur laquelle il est possible de s'appuyer lors de la planification d'un tracé d'autoroute. Appleyard et ses collaborateurs sont les précurseurs de la prise en considération des caractéristiques de l'expérience de l'individu en situation de conduite automobile, de sa perception et de sa sensation à l'égard du paysage vu de l'autoroute. Au-delà de la contribution méthodologique, ces auteurs proposent un autre point de vue concernant les autoroutes. Tout en reconnaissant une certaine résistance à l'égard de l'autoroute, ils ne s'opposent pas à sa présence et y voient même certaines vertus.

Ils se positionnent en faveur de l'autoroute comme soutien de l'expérience esthétique de la ville, comme une occasion de faire comprendre la ville et comme une expérience plaisante. Ils situent la valeur esthétique de l'autoroute au même niveau que toutes autres considérations de design dans une ville. Les outils de caractérisation portant sur « ce sur quoi s'appuie cette expérience esthétique » ont contribué à sensibiliser le milieu des acteurs engagés dans la construction d'autoroutes et à la relation entre paysage et autoroute. Après la parution de ces ouvrages, les américains se sont intéressés à l'ouverture de l'expertise du design d'autoroutes à d'autres professionnels. (Gariépy. M ,2006).

III-1/ Les paysages au bord de route

La critique provient du regard. Une critique acerbe car ce qui s'offre au regard est le chaos visuel du paysage suburbain de bord de route, conséquence du développement de l'usage de l'automobile et du désir intense de mobilité et de consommation qui caractérise la société américaine des années cinquante.

Le chaos visuel. Il faut essayer de se l'imaginer, de le voir avec le regard de l'époque. L'impact semble d'autant plus fort que ces images n'ont rien en commun avec les deux paradigmes esthétiques du paysage des grandes routes des décennies antérieures: le paradigme "naturaliste" du panorama végétal et idyllique du bord des parkways - support privilégié de l'expérience espace-temps de Sigfried Giedion - ou le paradigme "machiniste" des projets

visionnaires de Norman Bel Geddes exposés au Futurama de la Foire mondiale de New York de 1939, où des gratte-ciel aux lignes épurées et aérodynamiques longeaient des voies express à plusieurs niveaux.

Le terme pour qualifier le paysage de l'asphalte et de ses abords est maintenant celui de chaos. Situation qui suscite l'inquiétude de ceux qui s'intéressent à cette évolution récente de l'architecture, notamment certains observateurs attentifs du Vieux-Continent, pour qui la critique provient du regard. (Marchand. B, 1999).

III-1-1/ Man-Made America ou Chaos or control 1963

Christopher Tunnard, architecte paysagiste d'origine canadienne, était initialement connu pour avoir donné une importante contribution au mouvement moderne en Angleterre dans les années 30, en intégrant le groupe MARS et en publiant un travail fondamental, "Garden in the Modern Landscape". Après avoir suivi Walter Gropius, avec qui il a travaillé en Angleterre, il a enseigné l'urbanisme à l'Université de Yale. Pendant plus de dix ans, assistés par son étudiant Boris Pushkarev, il a lutté pour porter la thématique de l'expansion urbaine, à laquelle était soumis le territoire américain, au centre du débat public, avec le but de proposer des solutions. "Man-made America : Chaos or Control? " a été publié en 1963 et l'année suivante a gagné le National Book Award. Travail de format traditionnel, illustré par des images, par des graphiques et par des plans en noir blanc, il propose une série de règles à appliquer pour un meilleur contrôle de l'expansion urbaine. L'objectif des auteurs est surtout celui de réduire le chaos visuel de cette expansion, à travers une double transformation (Marchand .B, 1999).

Dès l'introduction, le ton est donné: « *on qualifie le paysage du bord de route de "fouillis" indescriptible d'objets disparates, hypermarchés, cinémas en plein air, stations d'essence et de lavage, motels, poteaux télégraphiques, lampadaires, annonces publicitaires, néons, enseignes lumineuses, etc* ». (Tunnard. C et Pushkarev. B , 1963).

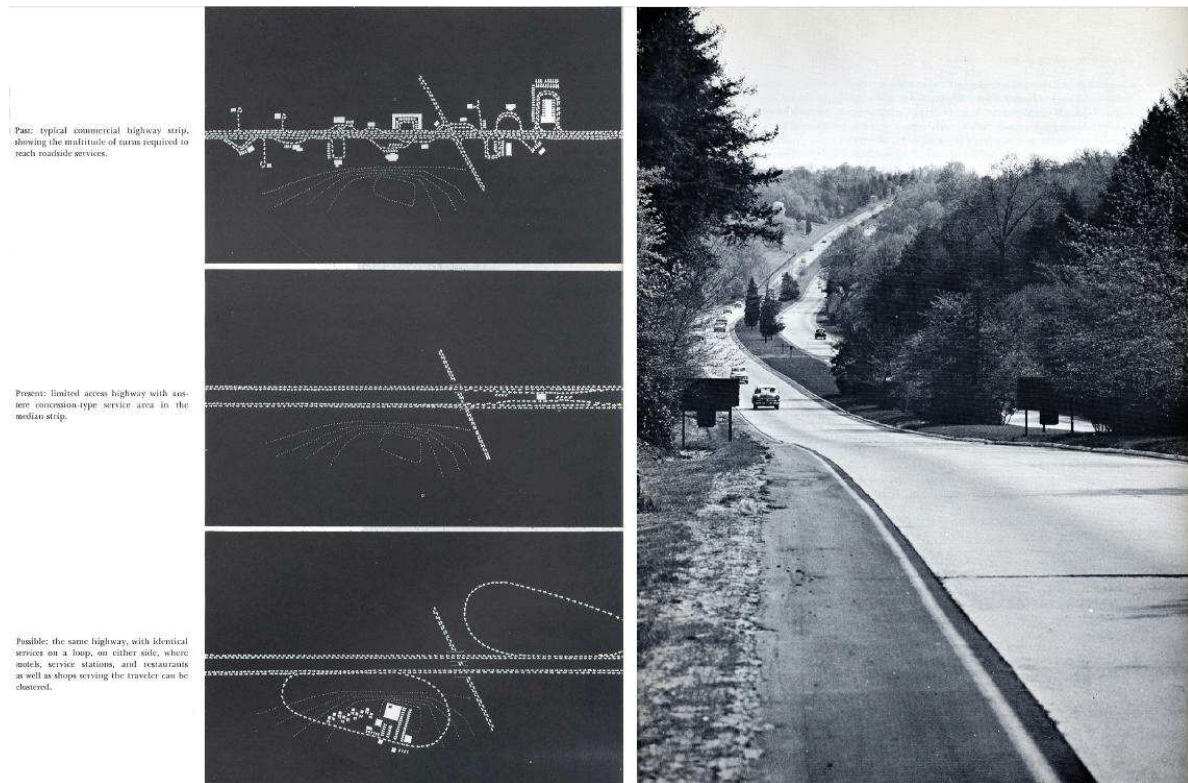


Fig. 4.2 : L'esthétique du paysage (Man Made America)

Source : Marchand. B, 1999

Le travail de ce binôme est marqué par une approche qui altère tradition et innovation par des exemples résultants du mouvement de la ville-jardin et de l'architecture moderne, à travers des considérations esthétiques mais aussi par des détails techniques. Tunnard et Pushkarev (1963), dès la première page, font référence au concept de beauté dérivé des Grecs pour parler, quelques pages après, de l'établissement d'une nouvelle organisation de l'environnement. (Marchand.B, 1999).

En s'accordant à une approche traditionnelle, cette nouvelle organisation se divise en cinq parties : maisons à basse densité, autoroute, terrains industriels et commerciaux, parcs, aires de patrimoine. L'autoroute est traitée comme un simple élément parmi les autres, malgré son rôle central dans le processus d'expansion urbaine. Les auteurs insistent initialement sur le fait que l'autoroute est perçue par l'observateur comme une entité esthétique, une pièce de sculpture ou d'architecture, faite de terre, d'asphalte, de béton, d'acier, de buissons et d'arbres. Mais si les parkways de la période de l'avant-guerre sont développés sur leur qualité esthétique, leur qualité technique est remise en question. Les auteurs n'hésitent pas à utiliser des graphiques et des diagrammes pour proposer un dessin mixant efficacité technique et esthétique, en se centrant sur le point de vue de l'automobiliste. Avec une aspiration d'un ordre visuel pur Tunnard préconise la restriction du nombre de panneaux publicitaires placés

le long des voies de communication, l'assimilation des infrastructures à des ouvrages d'art ou alors la recherche des émotions esthétiques procurées par les grands espaces fluides et l'étalement spatial de la route parcourue à grande vitesse - l'expérience (espace-temps) (Marchand.B, 1999).

III-1-2/ The View from the Road ou le regard au volant d'une automobile 1964

Le premier regard est celui de l'architecte américain Kevin Lynch dont les recherches privilégient le point de vue de l'habitant tout en intégrant, à l'intérieur du champ d'étude visuel, des notions de psychologie et d'anthropologie. Dans "The Image of the City" (1960), Lynch avait abordé la question de «la qualité visuelle de la ville américaine en étudiant la représentation mentale de cette ville chez ses habitants » et avait ainsi pu démontrer que «la ville n'est pas perçue par ceux qui l'habitent à la manière d'un tableau ; sa perception est, pour eux, organisée de façon radicalement autre, en fonction des séries de liens existentiels, pratiques et affectifs qui les attachent à elle ». À partir de ses observations, il avait pu aussi attester que la clarté et la lisibilité de la forme urbaine sont des qualités essentielles non seulement en termes de sécurité mais aussi en termes d'intensité de l'expérience - humaine. " Son ouvrage suivant, The View from the Road (1964), écrit avec Donald Appleyard et John R. Myer), dédié aux ingénieurs des routes, aborde spécifiquement la question de la perception visuelle des autoroutes depuis le point de vue de l'automobiliste. La recherche, menée dans le cadre du Joint- Center for Urban Studies du M. I. T. et de Harvard, se veut opérationnelle et met en relation les principes esthétiques devant présider à la création d'une autoroute - l'établissement d'un ordre visuel structuré, l'enchaînement de séquences visuelles cohérentes, enfin, l'identité et la lisibilité du paysage - avec les impressions et les comportements de l'automobiliste - le sens du mouvement, la capacité d'orientation dans - l'espace (les points de repère), la perception dynamique des volumes, le franchissement des limites, l'impression de rythme et de continuité, etc. (Marchand. B, 1999) .

Pour transcrire graphiquement ces analyses spatiales et perceptives, Lynch va mettre au point un nouveau mode de représentation qui fait écho à la conviction de Giedion que «des photographies aériennes arrivent peut-être à rendre l'ample mouvement du tracé de la route, la beauté de ses virages, mais ce n'est qu'au volant d'une automobile que l'on peut se rendre compte de sa signification.) Délaissant le principe de la vue à vol d'oiseau - image synthétique qui permettait de saisir l'étendue du tracé des routes et autoroutes, à l'échelle du territoire, il va s'inspirer des techniques cinématographiques pour simuler les points de vue toujours

changeants de l'automobiliste au volant de la voiture en mouvement. Les séquences visuelles du parcours sont ainsi représentées par des croquis ou des images photographiques successives, clairement encadrées par le pourtour du pare-brise de l'automobile. Cette méthode de simulation de l'oeil humain, associée aux représentations par diagrammes des séquences, va lui permettre d'analyser les qualités visuelles d'une autoroute de Boston. Curieusement, ces études de cas ne prennent pratiquement pas en compte la signalétique autoroutière et les panneaux publicitaires du bord de route. Lynch n'attribue pas une valeur structurante à ces signes éphémères dont il estime par ailleurs qu'ils occultent les vrais points de repère que sont, par exemple, les bâtiments et les immeubles historiques. (Lynch, Appleyard, Myer, 1964).

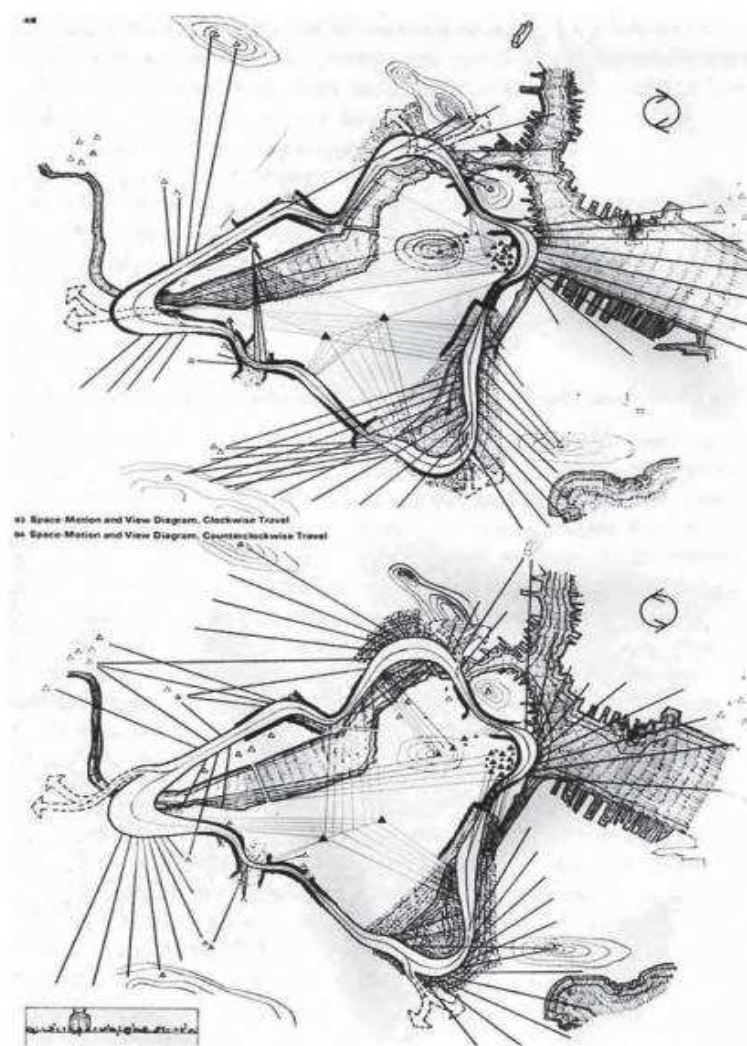


Fig. 4.3 : Esquisses des points de vue selon des parcours inversés dans une route périphérique à Boston

Source : (Appleyard. D, Lynch. K, Myer. J. R.) 1964

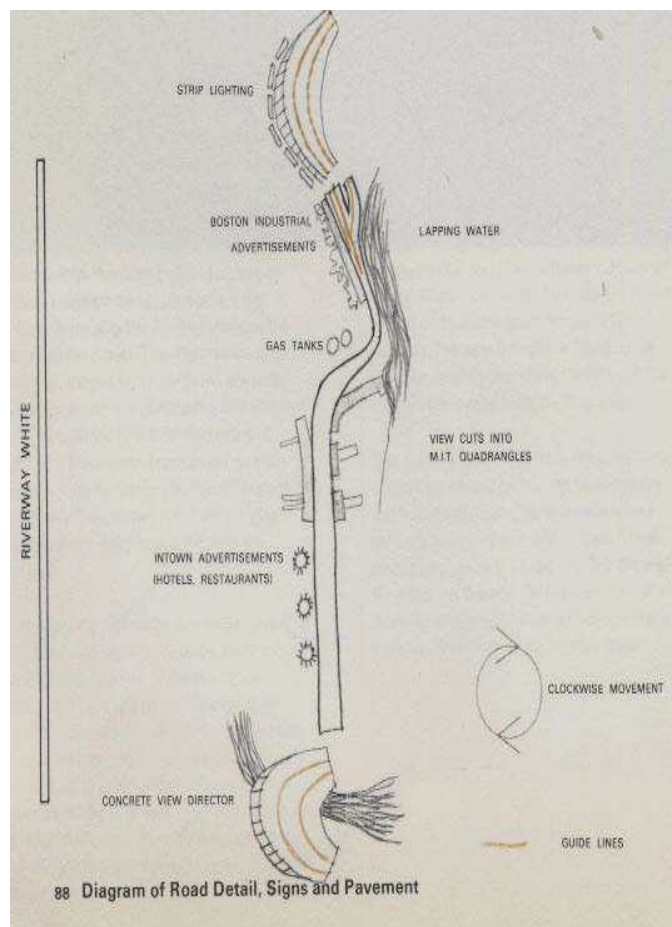


Fig. 4.4 : Diagramme de parcours, signes et chaussée
Source : (Appleyard. D, Lynch. K, Myer. J. R.)
1964

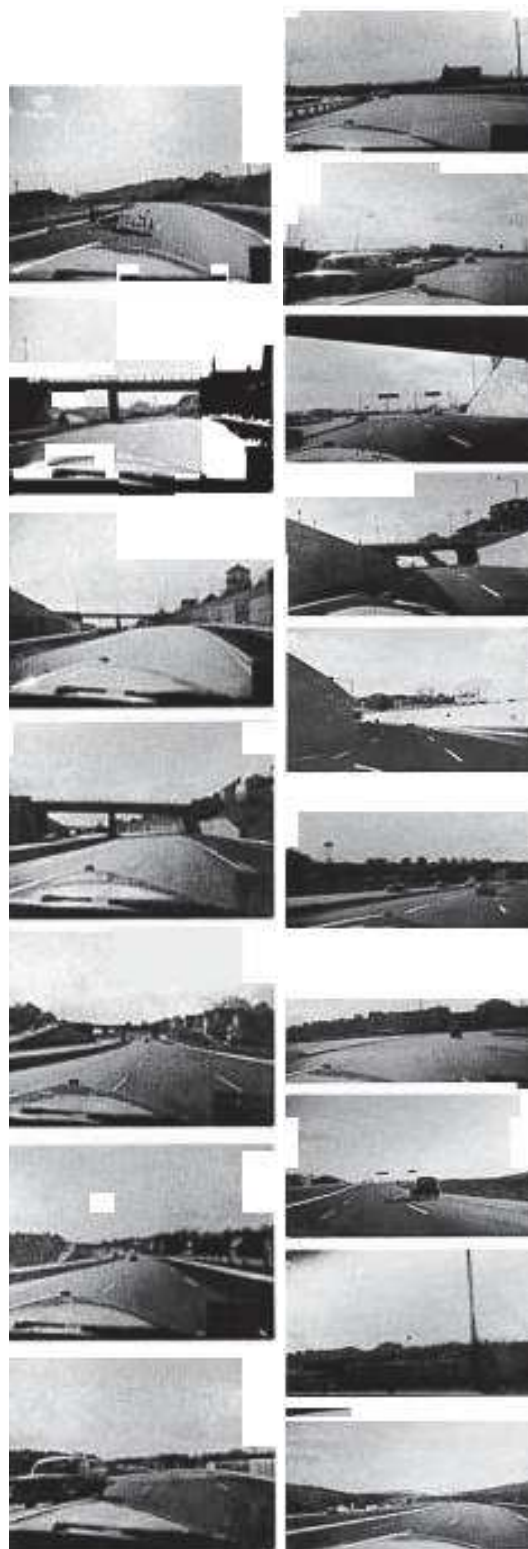


Fig. 4.5 : Séquences visuelles effectuées le long de la Northeast Expressway à Boston.
Source : (Appleyard. D, Lynch. K, Myer. J. R.) 1964

III-1-2-a / La structuration mentale du milieu urbain

Le problème de la perception des axes routiers aussi bien pour l'utilisateur que pour l'observateur est alors soulevé et en réalité il est double ; il s'agit à la fois de dégager les éléments perçus lors du déplacement et de trouver ce que la mémoire permet de conserver de ce mouvement. Pour le voyageur, un élément du paysage se rapproche, se précise, puis s'estompe au fil des minutes. Ce mécanisme fondamental est donc l'espace-temps linéaire et chronologique. À partir d'une certaine vitesse, les descriptions visuelles défilent très rapidement et c'est la mémoire qui joue un rôle essentiel dans l'enregistrement du processus perceptif. Mais comme les moyens de transport sont variés, du véhicule individuel (bicyclette, moto, automobile, bateau) aux transports en commun (bus, tramway, train, bateau), il est nécessaire de les distinguer dans l'analyse des séquences de perception. (Baily.A.S, 1974).

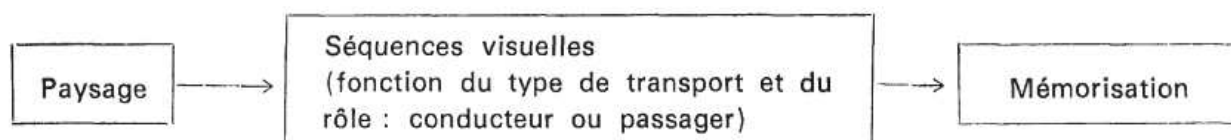


Fig. 4.6 : La mémorisation de paysage en fonction de type de transport et du rôle de l'utilisateur

Source : Baily. A.S, 1974

III-1-2-b / Le paysage de l'automobiliste

La première recherche véritable orientée vers l'aspect dynamique de la perception est celle d'Appleyard, Lynch et Myer sur le paysage vu de la route. Il s'agit d'une analyse introspective des déplacements en voiture à New York, Hartford, Boston et Philadelphie. Essayons de résumer les grands points de cette étude. À partir de films, de photographies, d'enregistrements sur bandes magnétiques des descriptions de paysage et des sensations perçues, les auteurs tentent, dans un premier temps, de dégager les éléments structurants. Les impressions tirées de ces voyages sont confrontées à celles établies par un groupe de vingt personnes qui présentent leur cheminement en automobile le long de deux autoroutes menant à Boston. Il faut d'abord noter que la perception varie suivant l'expérience de l'observateur.

Le touriste, qui regarde avec un œil nouveau, attribue peu de signification personnelle au paysage, il consacre une partie de son attention à s'orienter et à se situer. L'individu habitué à utiliser cette route remarque surtout les types d'activités, le trafic, les éléments récents.

CHAPITRE N°4 : ÉTAT DE L'ART ET POSITIONNEMENT ÉPISTÉMOLOGIQUE

Quant au conducteur, son angle de vision se réduit à ce qui se trouve devant l'automobile, et il voit essentiellement la route et ce qui se passe sur celle-ci. (Baily.A.S, 1974).

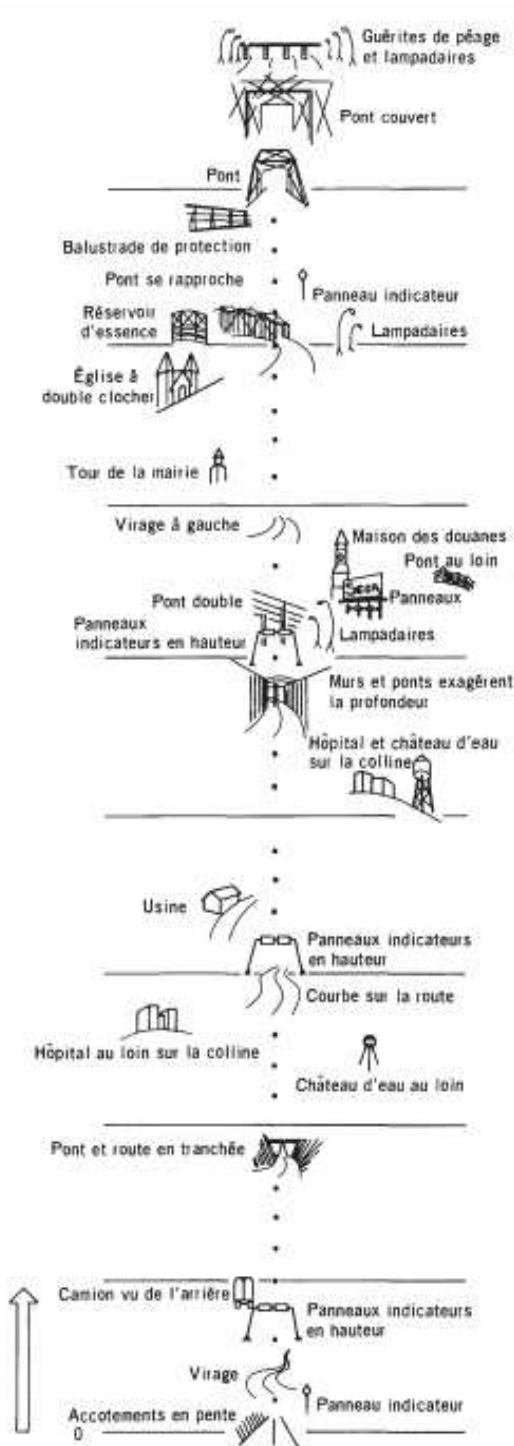


Fig. 4.7 : Séquences visuelles sur l'autoroute Nord-est

Source : Extraits de (D. Appleyard, K. Lynch, J. R. Myer, 1964)

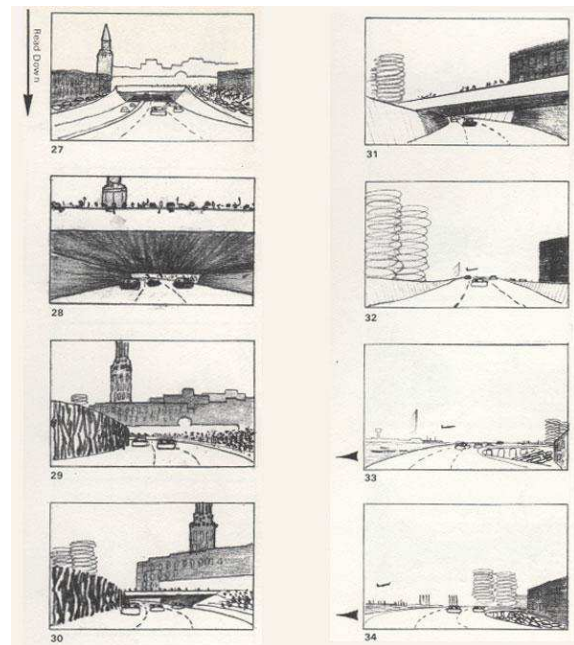
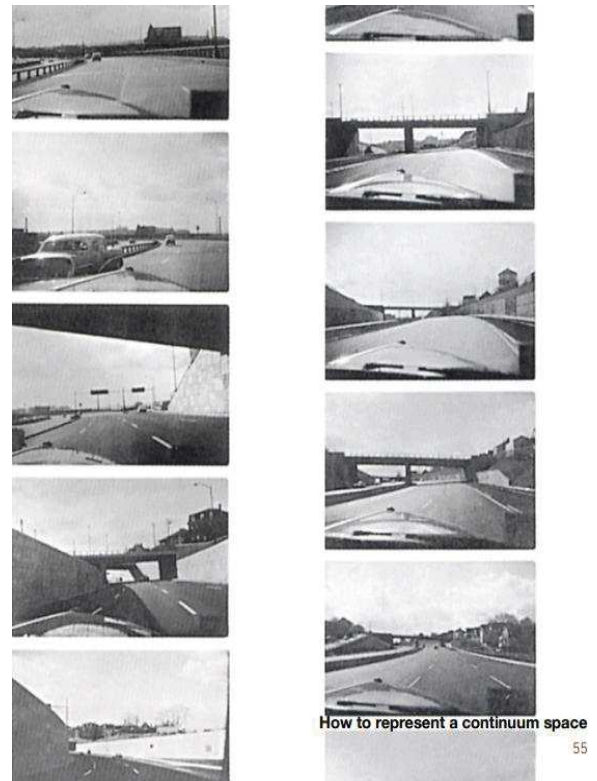


Fig. 4.8 : Des croquis et des photos séquentielles sur l'autoroute

Source : Extraits de (D. Appleyard, K. Lynch, J. R. Myer, 1964)

Lorsqu'il s'agit de décrire les objets identifiés le long du trajet, les auteurs s'aperçoivent que plus de la moitié et moins de deux tiers des impressions, suivant les routes, proviennent d'éléments se trouvant devant l'automobile. Ce sont d'ailleurs les objets proches qui sont remarqués plutôt que ceux éloignés. La qualité de la surface de la route, les accotements, les panneaux indicateurs sont souvent mentionnés. Au-delà de ces détails visuels, la sensation fondamentale provient du déplacement et de la notion d'espace. C'est la vision qui permet de situer la progression par rapport aux détails de la route ou du bord de celle-ci. Lorsque les éléments qui fixent l'attention sont trop éloignés, l'observateur n'a pas l'impression d'avancer et il s'ennuie, La présence de ces repères proches est donc nécessaire pour que le conducteur puisse avoir une vue perspective et évaluer sa vitesse de déplacement. Leur découverte peut procurer un réel plaisir à l'automobiliste, lorsqu'ils sont agréablement situés et semblent apparaître puis disparaître. Les objets mobiles exercent aussi une certaine fascination ; les conducteurs comparent leurs trajectoires, et appréhendent l'espace. En général, l'automobile réduit les contrastes ressentis entre l'homme et la ville, car ce moyen de transport accroît les possibilités de déplacement.

Les objets stables et éloignés (immeubles-monuments) qui servent de fond au paysage ont un rôle moins souvent mentionné, mais leur signification reste importante pour l'orientation de l'automobiliste. Une image claire de silos, de hauts bâtiments donne un sens au déplacement. Le conducteur sait, lorsqu'il connaît la ville, qu'il va dans la direction de tel immeuble, ce qui lui procure une sensation de confiance. L'automobiliste lie ce qui est visible à ce qu'il connaît, ce qui lui permet de comprendre la ville, de se repérer et de suivre son déplacement. (Baily. A.S, 1974).

Ainsi on retrouve en permanence les notions de mouvement, d'espace, d'orientation, appréhendées par rapport aux objets identifiés le long du cheminement. En utilisant ces éléments, Appleyard, Lynch et Myer tentent d'élaborer des objectifs pour le dessin des axes routiers. L'idéal serait de créer des séquences rythmiques sur les voies de communication, mais l'idée est délicate à réaliser car les personnes ne circulent pas à la même vitesse et n'y accèdent pas aux mêmes endroits. Néanmoins D. Appleyard, K. Lynch et J. Myer dégagent trois objectifs :

- l'environnement routier doit être riche, cohérent, rythmé, mais il faut également qu'il présente certains contrastes et d'agréables transitions.

- En second lieu, il s'agit de clarifier et de renforcer l'idée que le voyageur se fait de l'environnement en lui présentant des images distinctes, bien structurées et en insistant sur les traits essentiels du paysage.
- Dans le troisième cas c'est la signification de l'environnement qui doit être approfondie. La route est considérée comme un livre d'histoire, d'écologie, comme une école appliquée. (Baily.A.S, 1974)

Les conclusions de cette étude insistent sur les qualités esthétiques du paysage que sur la manière avec laquelle les observateurs reçoivent, organisent et transforment les séquences de perception.

III-1-3 / La perception de l'automobiliste, conducteur et passager

Au lieu d'enquêter directement sur le terrain, plusieurs chercheurs utilisent la méthode de travail en laboratoire des psychologues. ils procèdent par simulation, un film spécial remplaçant le paysage et un simulateur de conduite le pilotage.

Les recherches de S. Carr et D. Schissler (1969) sont les plus précises, car elles utilisent les deux méthodes pour comprendre le processus perceptif. Reprenons en particulier leur enquête sur les autoroutes Nord-Est et Sud-Est à Boston. L'expérience est menée avec 49 personnes, soit 10 passagers , 22 passagers dont on enregistre le mouvement des yeux, 8 conducteurs, tous étudiants, et 9 personnes qui emploient tous les jours ce trajet pour se rendre au travail. Les impressions de chaque sujet et de chaque groupe sont enregistrées lors d'une discussion. Un tableau résume les éléments les plus souvent mentionnés :

<i>Rang</i>	<i>Personnes habituées au trajet</i>	<i>Passagers</i>	<i>Conducteurs</i>
1	Pont suspendu	Pont suspendu	Pont suspendu
2	Pont franchissant la route	Guérites de péage	Guérites de péage
3	Immeuble élevé	Immeuble élevé	Pont franchissant la route

Fig. 4.9 : Les impressions enregistrées de chaque groupe lors d'une discussion

Source : CARR, S. et SCHISLER, D, 1969

Ces quelques indications montrent que les conducteurs et les passagers, habitués ou non au trajet, se souviennent de repères semblables. Ceci signifie que la familiarité avec le milieu et la conduite ne modifient pas beaucoup la représentation générale de l'itinéraire.

Cependant, en analysant les réponses en détail, on s'aperçoit que les personnes habituées au trajet donnent une description précise de ce paysage qui leur est familier ; ils signalent en particulier la présence des bâtiments dont ils sont seuls à connaître la fonction.

L'enregistrement du mouvement des yeux prouve que les divers observateurs regardent dans la même direction le long du circuit. Carr et Schissler (1969) en déduisent que ce sont les caractères du paysage qui déterminent la direction des regards, donc les secteurs qui sont analysés plus longuement. Pourtant, en comparant la succession des images au souvenir qui en reste, on s'aperçoit que les éléments faciles à coder (nom frappant ou simple à prononcer) sont plus souvent mentionnés que ceux difficiles à coder. Entre l'organisation des signes perçus et la représentation mémorisée du trajet, le codage joue un rôle de sélection.

On peut donc prédire que l'observateur se souvient des éléments qu'il a vus le plus longtemps, et de ceux qui par leur forme, leur volume, leur structure, leur couleur ressortent du paysage. Simplement, le codage modifiera l'ordre de classement des souvenirs. Ces constatations sont importantes pour l'aménageur : en plaçant certains éléments de manière à attirer l'attention du conducteur, on peut « programmer » la perception de l'automobiliste. Sans être entièrement déterministe, il ne faut pas négliger l'impact de la planification physique qui permet d'attirer ou de repousser l'attention de l'observateur. (Baily.A.S, 1974).

III-1-4/ Compréhension de la cité et moyen de transport utilisé

Pour élargir le problème, les chercheurs comparent l'impact des divers types de mobilité sur la perception de la ville. Il s'agit d'analyser les cartes subjectives que dressent les personnes utilisant des modes de transport différents.

D. Appleyard (1970), dans une enquête sur Puerto Ordaz, Castillito, El Roble et San Félix au Venezuela, sélectionne 75 sous-ensembles pour comprendre comment les habitants structurent leur ville. Sur les cartes dessinées par les habitants, on distingue des éléments séquentiels, comme les routes, et des éléments spatiaux, bâtiments par exemple. En étudiant ces plans en rapport avec les modes de déplacement des personnes, D. Appleyard constate que parmi les gens qui se déplacent en autobus, 80% ne peuvent établir une carte cohérente. Les schémas séquentiels sont fragmentés, les éléments spatiaux éparpillés. Par contre les personnes utilisant la voiture établissent des cartes continues et plus vastes. Les séquences routières en particulier sont bien cartographiées. On peut se demander si ces résultats dépendent uniquement du mode de transport ou s'ils correspondent indirectement à un niveau d'éducation différent. En effet ce sont les gens les plus éduqués qui possèdent souvent des automobiles au Venezuela et D. Appleyard constate dans cette étude que l'éducation facilite la

CHAPITRE N°4 : ÉTAT DE L'ART ET POSITIONNEMENT ÉPISTÉMOLOGIQUE

conceptualisation, la construction de réseaux cohérents. Ces deux facteurs, éducation et possession d'une voiture, influent donc conjointement la connaissance du milieu urbain. La chronologie linéaire du conducteur diffère de la chronologie ponctuelle du passager d'autobus. Seuls quelques repères suffisent pour se situer lorsqu'on utilise les transports en commun et les éléments perçus sont moins variés, moins nombreux et moins continus que dans le cas de l'automobiliste.

Il faut cependant nuancer ces affirmations, car les éléments perçus ne correspondent pas toujours à une réalité claire et objective. P.N. O'Farrell et J. Markham montrent bien, dans le cas de l'utilisation des transports en commun et de la voiture, que des distorsions majeures marquent l'image. Dans un quartier de la conurbation de Dublin, ils comparent dans un premier temps la perception des personnes (120 enquêtés) qui emploient le train ou la voiture. (A.S.Baily, 1974).

Dans les zones desservies par le chemin de fer, les automobilistes ont tendance à minimiser leur évaluation du temps de parcours en train de leur quartier jusqu'au centre ville par - 5, 1% le matin et -3,3% le soir. On aurait pu supposer que, pour rendre logique l'emploi de la voiture, ils maximiseraient les durées de voyage. Ce résultat est d'autant plus surprenant que les personnes transportées par le train pensent que la durée du trajet est supérieure de + 3,8% le soir à ce qu'elle est en réalité. Tous les utilisateurs perçoivent le coût du voyage en train comme supérieur à ce qu'il est réellement (+ 24% dans le cas des automobilistes ; + 15% pour ceux qui emploient le train).

La perception est très subjective ; elle ne se fonde pas sur des bases rationnelles. Pour étayer cette hypothèse notre équipe a procédé à Besançon à une enquête sur la durée du voyage, puisque dans toutes les études de perception du voyage, l'espace-temps est considéré comme essentiel. Un observateur placé dans le bus mesure la période de trajet de 100 personnes et leur demande d'évaluer le temps passé au moment de leur descente. Le matin (entre 8 h. et 10 h.) la durée subjective est de 14% supérieure au temps réel. Entre 17 h. et 19 h. cette évaluation est de 19% supérieure au temps réel, ce qui peut s'expliquer après la fatigue et l'énerverment d'une journée de travail. (A.S.Baily, 1974).

Une enquête semblable est menée sur trente personnes utilisant la voiture. Après avoir étudié le trajet parcouru par ces automobilistes, un enquêteur est placé au point de départ et un autre au point d'arrivée. Sans que la personne le sache la durée de son trajet est mesurée et à sa descente de voiture la question suivante est posée : À votre avis combien de temps venez vous de consacrer au trajet de votre domicile à votre lieu de travail ? Aux heures de pointe du matin (8 h à 10 h) la durée est minimisée par — 5%, aux heures plus creuses (14 h et 16 h)

cette réduction subjective passe à — 16% et ce n'est que le soir (17 h à 19 h) que l'évaluation dépasse de + 2% le temps réel. Le conducteur qui doit prêter attention à la route possède une image mentale qui ne correspond pas tout à fait à la réalité. Comme il est occupé par le pilotage il a tendance à minimiser son temps de déplacement, alors que le passager d'autobus, qui n'a rien à faire, s'ennuie et accroît son temps subjectif. On peut donc se poser la question de l'utilité des données objectives dans l'élaboration de modèles de transport. Ne vaudrait-il pas mieux incorporer des variables subjectives correspondant à l'image que se créent les citadins ?

III-1-5/ Perception visuelle et mémorisation

Toutes les recherches menées jusqu'à présent se heurtent à une difficulté : entre la période de perception et l'enquête existe un temps de décalage pendant lequel la mémoire enregistre, n'enregistre pas ou déforme les éléments de l'espace vécu. Il nous faut donc séparer le processus menant à l'image en deux temps : perception puis mémorisation.

Des recherches sur le champ visuel, à partir d'enregistrements des mouvements de la pupille et des images sur la rétine, montrent que la perception résulte de la succession de séries d'images immobiles et chronologiques. Mais le fait de voir un paysage ne signifie pas que l'observateur l'interprète correctement, le phénomène des mirages en est une preuve. De plus, la vision n'est pas globale, car l'œil ne peut se concentrer que sur des secteurs de superficie réduite qui correspondent aux centres d'attention de l'individu. L'absence de vue d'ensemble ne permet qu'une interprétation partielle du paysage.

Ce phénomène provient de la faible capacité du champ visuel utile : si l'information visuelle est reçue sous un angle de 20° à 50° suivant les conditions, la partie utilisée n'est que de l'ordre de 6°. La vision périphérique ne nous donne que quelques indications sur les endroits où l'on doit ensuite fixer son regard, car les cellules nerveuses sont trop occupées à décrypter les signaux provenant des 6° centraux. Dans le milieu urbain, cela signifie que les bâtiments, lorsqu'ils sont semblables ou proches, sont regroupés dans la vision, et qu'ils ne ressortent du paysage que lorsqu'ils sont bien individualisés, soit par leurs dimensions, leurs formes ou leurs couleurs. (Baily.A.S, 1974).

Le fait de percevoir ne signifie pas ensuite que le sujet va tout mémoriser. Bruner montre que pour fixer l'information le sujet organise les signaux qu'il reçoit de façon à leur donner une signification, une identité. Il crée donc un modèle subjectif de l'environnement, et il est prêt à recevoir certains facteurs alors que d'autres, non significatifs, passeront inaperçus. Sans cette sélection, l'observateur serait vite submergé sous la masse d'informations.

C'est également pour éviter cette confusion que le sujet dégage des séquences d'événements, en fonction de leur rythme et de leur régularité. La durée d'un événement affecte la perception ; plus un élément est vu, plus l'observateur le remarque. En découpant ensuite l'information, il est possible de recevoir plus de signaux. L'observateur traduit ces séquences dans son langage, ce qui permet à la mémoire d'intervenir.

Les travaux de I.H. Paul , prolongeant ceux de Bartlett sur la mémorisation insistent sur la sélectivité de la perception. Ainsi en dirigeant son attention sur certains détails familiers ou bien structurés, l'observateur se crée une représentation générale à partir de laquelle il évalue son milieu. (PAUL. I-H, 1959). Il est possible de schématiser les diverses étapes de la création de l'image sous forme de figure.

Chaque étape réduit l'information, sélectionne certains éléments, ce qui explique les distorsions notées entre le monde réel et la géographie subjective. Ainsi une personne qui dans la circulation porte son attention sur les feux rouges, les encombrements, aura l'impression de ne pas avancer. Sa représentation générale est faussée par la sélection d'éléments particuliers. (Baily.A.S, 1974).

III-1-6/ Vers l'élaboration d'un modèle descriptif

À partir des recherches déjà effectuées nous pouvons tenter de regrouper les grands éléments perçus et mémorisés lors des déplacements, et élaborer un modèle explicite des structures mentales et des processus de perception. Deux descripteurs se retrouvent constamment dans ces analyses, les repères et les schémas logiques.

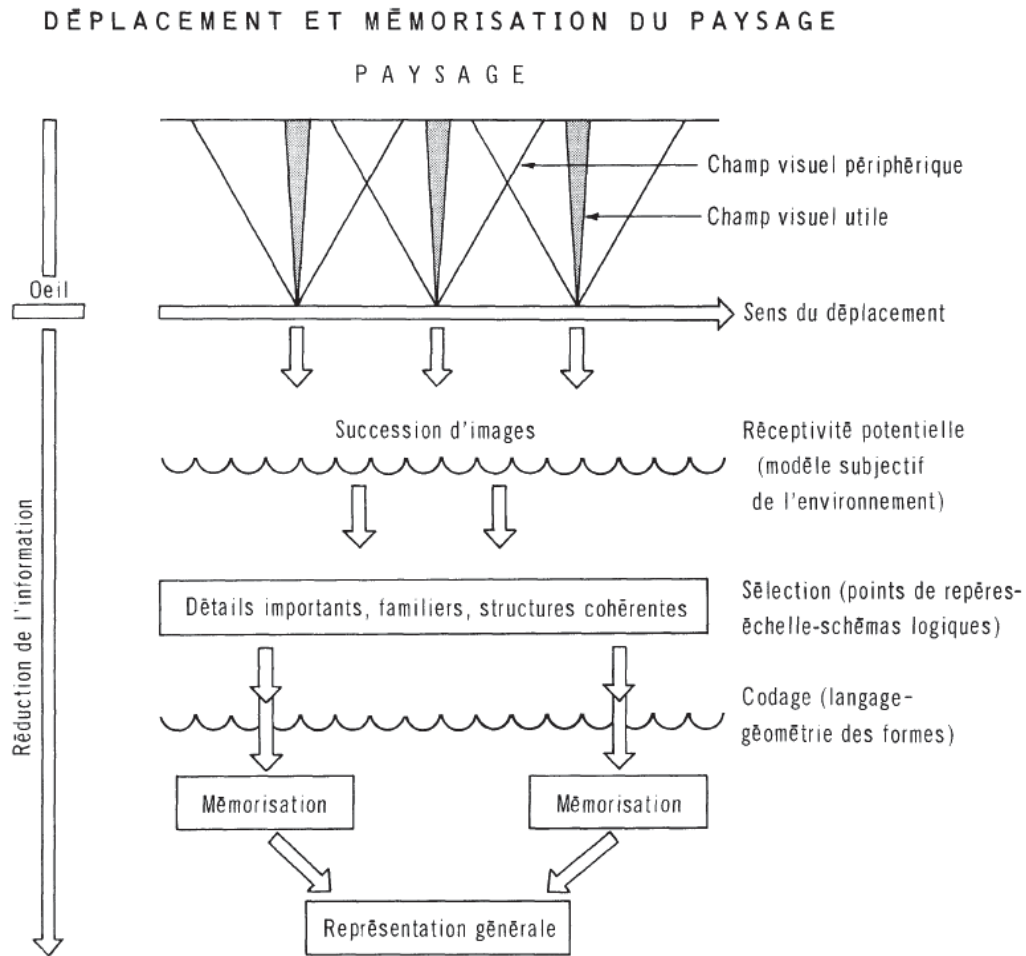


Fig. 4. 10 : La notion de repère « le cas élémentaire du sens de la direction chez l'homme »

Source : Cornetz. V, 1913

La notion de repère semble particulièrement nette chez tous les auteurs. Ce sont les éléments spatiaux de D. Appleyard (1970), les ponts, guérites et immeubles de Carr et Schissler (1969), les centres d'intérêts proches et éloignés d'Appleyard, Lynch et Myer (1964). Que ces éléments singuliers soient marqués par leur forme, leur volume, leur structure, leur couleur ou leur position, ils servent au touriste à se repérer (Appleyard, Lynch, Myer 1964) et aux habitués à situer leur progression. Les grands axes et la vue sur Manhattan à Jersey City, qui sont les éléments caractéristiques de Lynch (1960) ne constituent pourtant qu'un type de repère, celui formé par les objets stables et éloignés. Sans ces points de fixation visuelle l'automobiliste, ou le voyageur, est inquiet, il ne peut se situer. Au niveau des objets proches on note le rôle des panneaux, des accotements, de la qualité de la surface de la route, des éléments coupant l'axe routier (ponts, guérites de péage) et de la circulation. Ils servent en particulier à situer la progression et donnent l'idée de vitesse.

Cependant, s'ils sont très importants pour l'automobiliste, ils le sont moins pour le passager des transports en commun qui connaît sa situation d'arrêt par rapport à certains traits du paysage, ou en fonction de la distance-temps s'il est habitué. Cette différence provient du fait que la chronologie linéaire de l'automobiliste est remplacée par la chronologie ponctuelle du passager.

En dehors de son quartier, l'individu appréhende les espaces traversés souvent pour des raisons diverses (achat-travail). L'image de la ville est sectorielle (quartiers connus) mais ces secteurs sont liés entre eux par des flux visuels linéaires ou ponctuels correspondant aux modes de déplacement en voiture, ou en transport en commun.

Comme les stimulations du milieu proche et lointain fixent la vision, et permettent de dégager la personnalité de l'axe suivi, il est nécessaire de favoriser un environnement routier riche, cohérent et rythmé (Appleyard, Lynch, Myer 1966). En particulier l'impact des objets proches, sur lesquels l'aménageur a plus de pouvoir que sur les éléments éloignés, a déjà été ressenti dans les études sur le mobilier urbain. Mais à l'exception des emplacements publicitaires situés le long des axes de transport et de certains panneaux directionnels, le mobilier urbain a plus été étudié pour le piéton que pour le voyageur. Si les abris de bus, les stations de métro, fournissent une information directe au voyageur, ce sont les seuls points de repère lors du trajet car l'axe de cheminement n'est pas enrichi par des équipements spécifiques.

Les schémas logiques, qui permettent à l'homme de trouver dans la structure urbaine le fonctionnement logique qu'il attend, sont également mentionnés dans la plupart des enquêtes. Lynch (1960) note l'importance du réseau orthogonal à Los Angeles, De Jonge (1962) de la trame régulière à Karlsruhe et Appleyard, Lynch et Myer (1964) des images distinctes et bien structurées. Les séquences visuelles permettent ou non d'attribuer une signification personnelle au milieu traversé. C'est ainsi que le touriste ou l'habitant récent, perdus dans un milieu mal connu, ont plus de mal à comprendre les schémas logiques que la personne habituée au groupe social, au type d'activité et aux éléments du paysage. La notion de familiarité et la relation personnelle objet-sujet sont à la base de ces schémas, qui varient suivant le statut, l'âge, le sexe de l'observateur (Klein, 1967). Il semble a priori difficile qu'un seul type de schéma puisse satisfaire les besoins de l'ensemble des usagers. La répétition d'éléments constants, la clarté du plan, rendent le paysage plus lisible pour le voyageur que des objets juxtaposés sans ordre, sans souci de contraste ni de paysage. La répétition d'images et de structures le long du couloir de progression favorise en particulier l'apparition de ces schémas logiques, ainsi que le jeu des volumes, des formes et des couleurs.

La notion d'échelle, fondamentale pour l'ordonnement, la structuration du paysage par un piéton ou un individu immobile, disparaît presque entièrement dans les enquêtes sur la mobilité. La rapidité des déplacements réduit la dimension relative des agglomérations et les volumes ne sont plus appréhendés de la même manière. L'automobile déforme la réalité urbaine et les éléments apparaissent plus petits qu'ils ne le sont pour le piéton. Mais la réalité n'est-elle pas de plus en plus celle de l'automobiliste dans un monde où le piéton devient rare? La « micro perception » du piéton ne peut avoir lieu qu'au niveau du quartier. Au delà d'un certain seuil de surface, c'est la « macro perception » de l'automobiliste qui devient nécessaire à la connaissance globale de l'agglomération. Pourtant, comme la connaissance des axes routiers passe par une succession d'informations visuelles, la notion de perspective, donc indirectement d'échelle, est fondamentale dans la chronologie linéaire du déplacement. Il y a décroissance des apparences en fonction de la distance et c'est ce qui permet de sentir la vitesse et la progression. Les personnes enquêtées ne se rendent cependant pas compte du rôle de l'échelle ; celle-ci ne se traduit dans les réponses que par l'idée de vitesse. Cette notion de perspective, soigneusement étudiée pour le tracé des autoroutes, reste le phénomène le plus mal saisi par les enquêtes déjà réalisées. C'est un domaine important à approfondir.

En regroupant l'ensemble des données de l'effet du mouvement sur la compréhension de la cité, nous pouvons maintenant tenter de dégager un modèle descriptif de perception. Les trois grands critères perceptifs (repère — schémas logiques — échelle) peuvent être rattachés aux traits physiques du paysage. De plus, comme la pratique du cadre de vie modifie la perception, il faut, pour comprendre l'image du voyageur, tenir compte de critères sociaux, techniques et économiques. Ceux-ci ne se manifestent pas aussi directement dans les réponses que les traits naturels mais ils constituent un filtre pour la réceptivité potentielle et la mémorisation. Pour comprendre globalement la formation de l'image, toutes les variables dégagées indirectement dans les travaux précédents doivent être analysées, puisque seul un regroupement de ces composantes du milieu physique, social, technique, économique permet de saisir le processus perceptif, ainsi que l'interaction entre l'individu et l'environnement. Ce modèle, fondé sur des comparaisons entre diverses recherches, reste descriptif et empirique et se doit d'être approfondi si l'on veut calculer les pondérations de chaque variable, les corrélations et les interactions entre les éléments. (Baily.A.S, 1974).

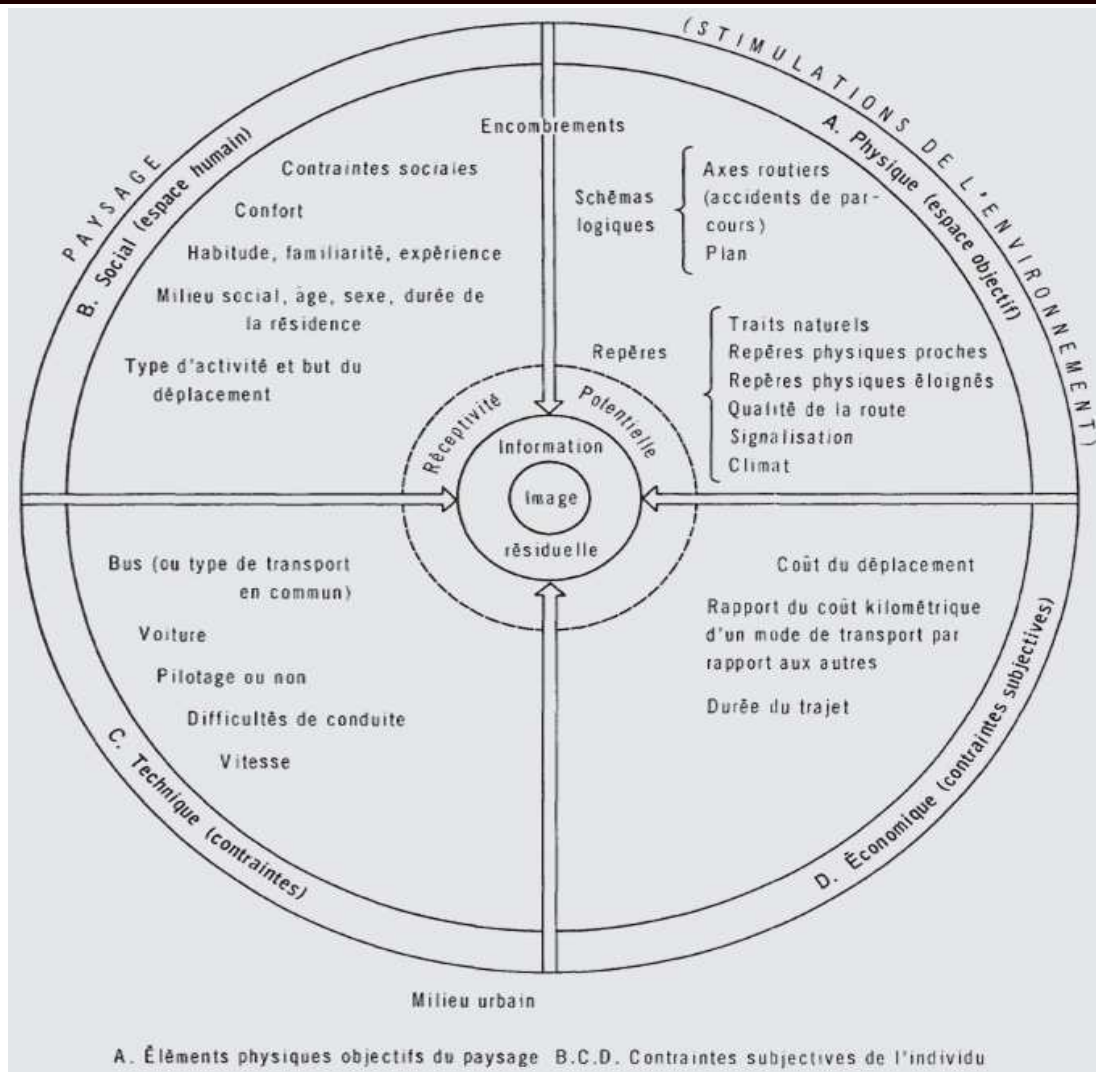


Fig. 4.11 : Modèle descriptif de la perception lors d'un déplacement en milieu urbain

Source : Baily.A.S, 1974

En effet, seul le quadrant physique a vraiment été abordé, ce qui nous permet d'effectuer des regroupements en schémas logiques et repères. L'aspect économique a été souvent étudié, mais la perception est vue sous l'angle de *l'homo-oeconomicus* plutôt que sous celui de l'homme subjectif plus ou moins bien informé des réalités. L'exemple des coûts de transport prouve que le voyageur ne sait pas précisément ce qu'il dépense. Ce quadrant économique mérite donc d'être affiné tout comme celui consacré à l'aspect social. Ce champ devrait permettre de connaître avec plus de précision le rôle des ethnies, des classes économiques, de l'âge, du statut social, des relations sur le processus perceptif. Si des modèles de systèmes sociaux, micro-collectivité de T. Parson, macro-système de Ramsay, inter-organisation de Warren (Mayer. R. 1972) existent, ils ne sont pas adaptés aux problèmes de l'homme en mouvement.

C'est de ce quadrant que nous attendons le plus de résultats car la dimension sociale est une composante essentielle de la perception lors des déplacements (WHEELER, J. and STUTZ, F. 1971). Les problèmes techniques méritent également une grande attention et ont été étudiés à des fins médicales ainsi que pour la sécurité des véhicules. Pourtant, avec la plus grande homogénéité des moyens de transport, leur influence dans la différenciation de l'image devient moins nette.

Ainsi un modèle quantitatif ne pourrait reposer que sur un approfondissement des recherches dans les trois domaines mentionnés (social-économique-technique) et sur des bases statistiques solides. Des enquêtes sur la perception de l'homme subjectif sont donc nécessaires avant de pouvoir espérer développer un modèle de perception global, applicable à l'aménagement urbain.

III-1-7/ Learning from Las Vegas, la symbolique commerciale et le renversement du regard 1968

C'est bien connu, Robert Venturi portera un regard fondamentalement différent sur le paysage de bord de route. En 1968, il décide d'analyser, avec Denise Scott Brown, Steven Izenour et quelques étudiants de Yale, la situation où l'intensité des phénomènes est la plus forte : Las Vegas et son fameux strip. En effet, à Las Vegas, Venturi, Scott Brown et Izenour vont effectuer un renversement des valeurs et porter un regard inédit sur un paysage commercial et populaire, jusque-là méprisé par les architectes et les critiques. Leur analyse du strip en tant que système de communication les a conduits à préciser la fameuse opposition entre «canard» (duck) et (hangar décoré) (decorated shed), notions directement issues de l'observation du langage d'une architecture (orientée vers la voiture). Il nous faut ici insister sur ce point: en publiant les résultats de ses analyses dans *Learning from Las Vegas* (1972), l'équipe de Yale veut démontrer l'importance du symbolisme dans un contexte fondamentalement nouveau, où le message commercial prédomine dans un paysage de grands espaces, appropriés à la vitesse de la voiture - (le signe graphique dans l'espace est devenu l'architecture de ce paysage). Dans cette optique, la référence explicite aux travaux de Lynch, même technique, n'est pas superflue: elle permet de mieux comprendre le mécanisme de la vision durant la conduite en automobile, son adaptation à la vitesse et son impact sur la localisation et la forme des enseignes publicitaires.

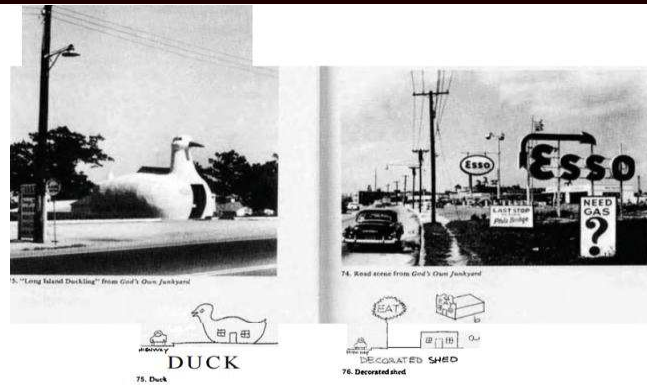


Fig. 4.12 : Double page illustrant le canard (duck) et le hangar décoré (decorated shed)
Source : Extraits de (Venturi. R, Scott Brown. D, Izenour. S, 1968)



Fig. 4.13 : Las Vegas, l'ordre complexe du strip.

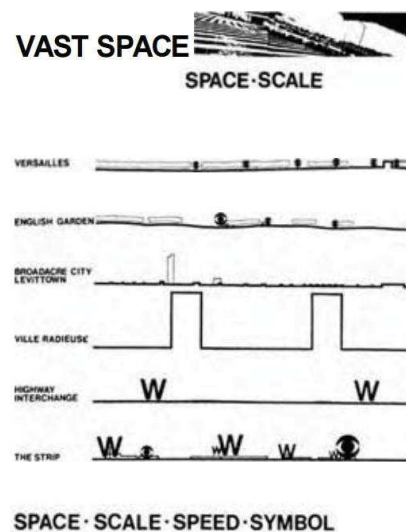


Fig. 4.14 : Analyse comparative de l'intensité des symboles sur différents types de grands espaces.

Source : Extraits de (Venturi. R, Scott Brown. D, Izenour. S, 1968)

IV/ QUELQUES RECHERCHES CONTEMPORAINES SUR L'ÉVALUATION PAYSAGÈRE

IV-1/ The Storyboard

Réaliser un film ou une séquence d'images animées est extrêmement compliqué et coûteux. C'est pourquoi les réalisateurs ou les animateurs emploient une sorte de technique d'esquisse pour visualiser le contenu de leur film avant de faire tourner les caméras. Cette procédure, très similaire à celle utilisée pour créer une bande dessinée, s'appelle le storyboard. Le créateur montre une série d'actions de manière progressive, bien souvent dans des cases, sans la fluidité autorisée par la caméra, C'est une technique moderne inspirée

également de la vision sérielle, dans le but d'évaluation de la qualité paysagère généralement des corridors routiers. Les architectes paysagistes conçoivent, comme les réalisateurs, des projets en mouvement ; la technique du storyboard est donc précieuse pour imaginer leur réalisation sur un site. Elle sert aussi à communiquer cette expérience aux autres. Peut-être sous-utilisées en architecture du paysage, la technique du storyboard peut être très instructive, surtout lorsqu'il s'agit de montrer une expérience itinérante, comme la promenade, et de visualiser des successions complexes d'espaces urbains. (Waterman, T. 2009).

IV-1-1/ Analyse d'un couloir routier

Le story-board est employé comme une technique d'analyse. Des photographies, liées à un plan et à un graphique, racontent une histoire très complexe avec une grande économie de moyens.

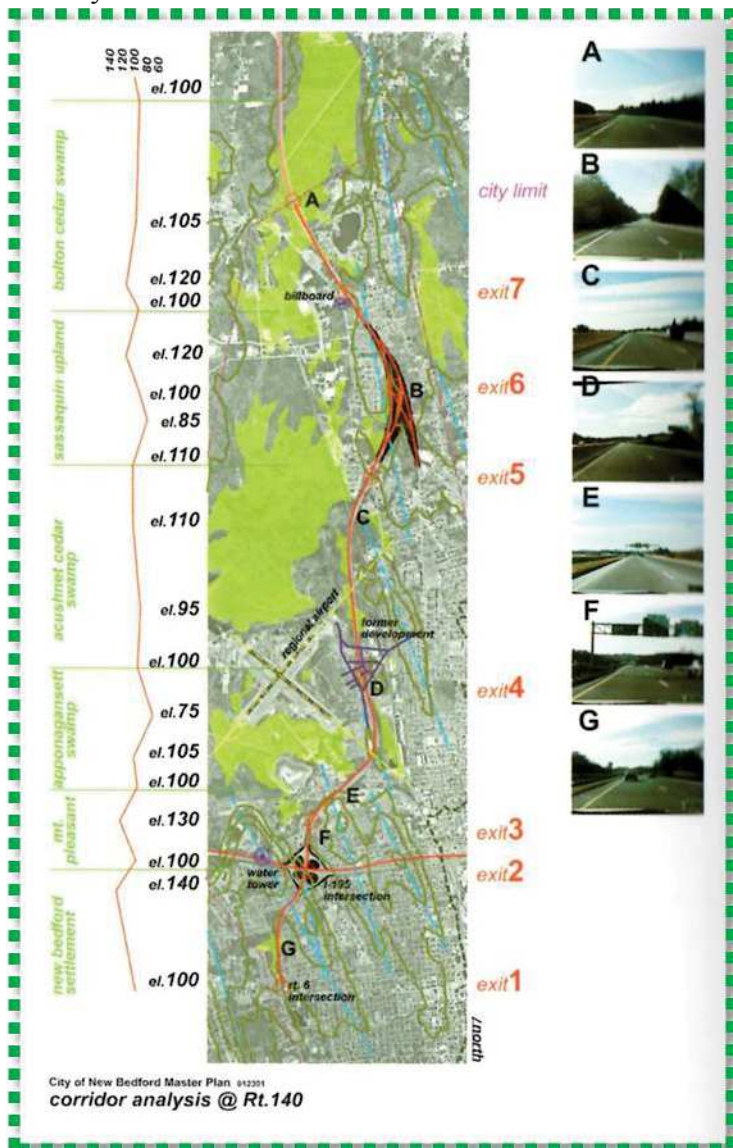


Fig.4.15 : Analyse d'un couloir routier.

Source : Waterman.T, 2010

Le plan directeur d'urbanisme de New Bedford, réalisé par le cabinet StoSS, inclut un storyboard employé comme une technique d'analyse.

IV-2/ La perception paysagère ; (Ohta, 2001 / Scott 2002)

Les recherches en phénoménologie et en

psychologie environnementale du paysage découlent du paradigme subjectif d'analyse. Ces recherches visent avant tout à comprendre les préférences de l'individu pour identifier les composantes physiques qui contribuent à la qualité d'un paysage. Plusieurs recherches effectuées sur des échantillons très hétérogènes ont permis de constater qu'il pouvait exister d'importantes différences individuelles dans la perception générale du paysage (Ohta, 2001; Scott, 2002; Van Den Berg *et al.* 1998). Ohta (2001) examine la représentation subjective du paysage d'une personne à l'aide de photographies du paysage. Les résultats de ses travaux, basés sur la participation de 16 individus, permettent de retenir 11 catégories d'aspects cognitifs que provoque la rencontre d'un paysage naturel. Cette rencontre évoque chez chaque participant la mémoire rattachée aux lieux et le bagage personnel. À travers ces deux influences majeures, l'auteur distingue d'autres filtres : l'imagination (ou l'association), l'impression, le jugement esthétique, le sens et l'attrait de la nature qui ont tous un rôle à jouer dans l'évaluation du paysage. La revue de littérature de Scott (2002) permet également de souligner d'autres facteurs clés qui affectent la perception du paysage :

IV-2-1/ Mémoire

Certaines recherches sur les relations entre l'homme et le paysage soulignent l'importance de la mémoire sur la cognition paysagère (Marcus, 1978 ; Ohta, 2001 ; Tuan, 1979). L'appréhension d'un paysage actualise chez l'observateur des souvenirs individuels concrets, mais aussi des mémoires plus générales qui proviennent des médias (Ohta, 2001). Ces mémoires reposent sur les expériences personnelles passées et les connaissances générales des observateurs. Les résultats de la recherche d'Ohta (2001) démontrent précisément l'importance des sens pour construire la mémoire : les observateurs se souviennent d'odeurs bien précises, de sons particuliers et de sensations tactiles associés à une photographie.

IV-2-2/ Bagage individuel

Le bagage individuel joue également un rôle prédominant dans l'interprétation et l'appréciation d'un paysage. Ce bagage peut se traduire à travers l'histoire du contact avec la nature, l'éducation, les loisirs, les valeurs personnelles et d'autres caractéristiques individuelles (Ohta, 2001; Scott, 2002).

Par exemple, un citoyen avec une phobie de l'eau, ne pourra pas apprécier un paysage côtier de la même manière qu'un autre. Certains chercheurs croient qu'il pourrait y avoir deux modes de perception coexistant dans chaque individu : un biologique et un culturel (Van Den

Berg *et al.* 1998). Toujours selon Van Den Berg (1998), des recherches plus approfondies sont cependant nécessaires pour mesurer l'importance relative de ces deux modes de perception sur la réponse esthétique de l'individu face au paysage.

V/ POSITIONNEMENT ÉPISTÉMOLOGIQUE

La recherche sur le paysage du bord de la route a connu plusieurs impulsions avec les publications adoptées par certains adeptes et pionniers, dès le milieu des années soixante, une série d'études faites, tout en adoptant une même approche visuelle et esthétique, ouvrent néanmoins d'autres voies d'exploration. Ces travaux, de nature académique, persistent à accorder aux réseaux (auto) routiers une valeur positive pour l'aménagement du territoire et s'intéressent tout particulièrement aux nouvelles perceptions de l'espace engendrées par le mouvement. Mais surtout ils se caractérisent par la prise en compte d'une plus grande complexité des phénomènes et par le fait qu'ils font appel, dans leurs analyses, à des instruments issus d'autres disciplines, comme la sociologie, la psychologie, la linguistique et parfois même la littérature ou le cinéma. (Marchand. B, 1999).

L'objectif de ce chapitre étant l'interrogation du cadre méthodologique le plus adéquat à la résolution scientifique de la problématique engagée dans la présente recherche. La question qui se pose est quelles approches scientifiques à choisir parmi tous ses modèles méthodologiques qui viennent d'être cités ?

D'abord, on redéfinit l'hypothèse déjà engagée dans le chapitre introductif pour mieux délimiter notre recherche :

Il semble que **la bonne qualité paysagère d'une entrée de ville** peut contribuer à la signification de l'image de la ville, et au renforcement de sa valeur.

On remarque que la démonstration rassemble les deux concepts manifestes, dans l'hypothèse (**la bonne qualité paysagère d'une entrée de ville**) et (**la signification de l'image de la ville**), les deux sont liés par une relation de prédiction (peut contribuer à).

En effet, c'est la contribution de la qualité paysagère des entrées de ville dans la composition de l'image significative de la ville.

Cette relation de prédiction nécessite l'engagement de deux chapitres analytiques pour aboutir à nos résultats, qualifier, et quantifier ce rapport de causalité.

Le choix de l'approche adéquate n'est pas facile, il existe une diversité d'attitudes, de multiples démarches, autant de regards différents dont un point de vue particulier attire notre attention, et semble mieux adapté avec notre recherche, plus précisément avec notre hypothèse et nos objectifs. C'est l'approche du trio (Appleyard, Lynch, et Myer), qui compare les séquences visuelles ressenties le long d'une route avec l'expérience temporelle d'une promenade architecturale à grande échelle.

Ce choix d'étude n'est pas fortuit, ni arbitraire. C'est une approche visuelle, esthétique, kinesthésique pour mieux illustrer les différentes facettes du chaos visuel aux abords de parcours d'entrée à la ville. La méthode valorise la perception de l'automobiliste (conducteurs et passagers).

Dans un monde où la motorisation règne sur les grands espaces démesurés de paysages autoroutiers ou les objets mobiles exercent une certaine fascination moderne et contemporaine ; les conducteurs comparent leurs trajectoires, et appréhendent l'espace. En général, l'automobile réduit les contrastes ressentis entre l'homme et la ville, car ce moyen de transport accroît les possibilités de déplacement, et le plaisir de se promener et de découvrir, même d'aller au travail dans une expérience visuelle particulière sur des paysages particuliers. Ce n'est qu'au volant d'une automobile que l'on peut se rendre compte de la signification de corridor routier. Délaissant le principe de la vue à vol d'oiseau - image synthétique qui permettait de saisir l'étendue du tracé des routes et autoroutes, à l'échelle du territoire. (Marchand. B, 1999).

La méthode s'inscrit clairement dans une perspective esthétique, critique de l'automobile, à cause des mutations paysagères que cette dernière induit sur les territoires traversés, mais également à cause des transformations dans les comportements et des conséquences sur les espaces centraux, notamment sur l'activité commerciale qu'on y trouve.

CONCLUSION

A travers ce tour d'horizon, et dans ce socle théorique, on a essayé de montrer dans ce chapitre une panoplie de recherches et de travaux élaborés par des adeptes connus mondialement avec un inventaire plus ou moins détaillé sur leurs techniques et recherches.

La question de l'image et de la séquence visuelle dans l'urbanisme révèle des controverses et des divergences entre les différentes approches. Chaque méthode prévoit des objectifs, se limite par des obstacles, et enfin aboutit à des résultats. Donc d'une manière ou d'une autre, l'urbanisme reste toujours le domaine d'une action raisonnée et méthodique. Dans cette partie, on a présenté brièvement, les visions et les études des chercheurs et auteurs au fil des siècles, à titre d'exemple : Camillo Sitte, Charles Buls, Raymond Unwin, qui sont considérés comme les précurseurs de l'approche pittoresque, qui semble être née de la volonté de mieux apprécier les formes irrégulières. Elle enregistre ce qui est vu et perçu par un promeneur attentif.

D'un autre côté, on remarque la contribution de Gordon Cullen, qui a attiré l'attention des architectes et des planificateurs troublés par les aspects techniques et stériles du modernisme. Il a marqué sa place, en formulant la portée de la conception urbaine comme activité interdisciplinaire exigeante, des qualifications architecturales et de planification urbaine, où il suppose une connaissance du comportement humain en ville.

Ensuite, on a entamé l'approche perceptuelle ou empirique qui a été fondée par l'adepte Kevin Lynch, c'est une étude néo-empiriste émergée dans les années 60. Elle a mûri au sein de l'école américaine, développée essentiellement par lui et ses collaborateurs, Appleyard, Myer. C'est une approche qui ne cesse d'évoluer à son tour. Elle considère l'espace, selon un rapport de communication de l'homme et de l'espace celui de la perception visuelle. L'image de la ville est le pivot de sa théorisation, et elle se base sur les perceptions visuelles des utilisateurs de l'espace et repose sur les méthodes qualitatives cherchant à déterminer leurs réactions, opinions et préférences.

En conclusion, on note qu'il y a une large panoplie de recherche, des études, des modèles et des écoles. Mentionnées dans ce chapitre ou non, plusieurs écoles de pensées qu'elles soient françaises, américaines ou autres, ainsi que des travaux dirigés par différents auteurs et visionnaires, tels que :

CHAPITRE N°4 : ÉTAT DE L'ART ET POSITIONNEMENT ÉPISTÉMOLOGIQUE

Tunnard et Pushkarev, Robert Venturi, Scott Brown et Izenour, Philippe Panerai, Raymond Ledrut, Ohta, Verret, Bishop, S. Carr et D. Schissler.....etc. exposent diverses manières d'approcher l'analyse des entrées de villes.

Celle qui semble la mieux adaptée à notre contexte d'étude et à nos objectifs de recherche est sans aucun doute l'approche développée par le trio Appleyard, Lynch, et Myer qui repose sur la comparaison des séquences visuelles combinée à la temporalité de la promenade architecturale.

CHAPITRE N° 5

PRÉSENTATION DU CAS D'ETUDE

INTRODUCTION

Ce chapitre nous présentera le contexte d'étude qui sert comme un cadre de référence, une assiette géographique, historique, et économique à cette recherche. Afin de connaître notre aire d'étude, ses aspects, ses composantes, ses fonctions, et ses mutations...etc.

En premier lieu, on aborde la ville de Biskra en tant qu'entité urbaine, il s'agit d'un survol historique sur la ville, ses limites, ses caractéristiques géo-démo-climatiques ainsi que sa genèse, sa croissance et sa mutation urbaine au fil du temps. Chacune de ses étapes a absolument laissé des traces, des empreintes, et des gravures, sur le timbre urbanistique et architectural de la ville et sur son identité jusqu'à nos jours.

En second lieu, on tente de présenter et d'identifier les points d'attraction et les atouts de la ville de Biskra (la palmeraie, les sources thermales, les sites archéologiques, les paysages panoramiques, l'artisanat traditionnel célèbre par la poterie, et la céramique, etc...). Cette section a pour but de mettre sous lumière les points forts et les atouts de la ville.

En dernier lieu, on définit le corpus d'étude « les entrées de la ville » et leur état actuel suivant les données de la DPAT en 2014. On présente notamment, un aperçu sur ces espaces, leurs situations, leurs parcours, et leurs images et séquences visuelles (à l'aide des photos prises en 2015). Afin d'avoir une description et une présentation simple et méthodique de chaque accès.

Ce chapitre nous permettra de mieux saisir le cas d'étude, ses qualités, ses désavantages et ses spécificités pour avoir une idée globale et quelques connaissances générales sur notre cas d'étude « les entrées de ville » et notre contexte d'étude « la ville de Biskra ».

I/ PRÉAMBULE SUR LA VILLE DE BISKRA

Réputée pour sa palmeraie et son potentiel phoenicicole très apprécié, Biskra semble avoir depuis longtemps rompu avec son statut oasien. L'étroite relation entre l'eau, la palmeraie et l'habitat, base de l'écosystème biskri, a disparu face aux changements radicaux dus au développement des secteurs secondaire et surtout tertiaire. Les croissances urbaine et démographique incontrôlées et les déséquilibres qu'elles engendrent à tous les niveaux ont produit la ville d'aujourd'hui.

Caractérisée par un milieu physique fragile et ingrat, cette ville saharienne, située aux portes du désert algérien, souffre de l'inadéquation entre ses données contextuelles spécifiques aux régions arides, et les modèles d'urbanisation et de gestion propres aux régions du Nord qui ont été adoptés. Grands boulevards, bâtiments à plusieurs niveaux, concentration des équipements et de l'emploi, densification des nouveaux quartiers contrastent avec les rues, ruelles, passages couverts et impasses de la vieille ville. (Farhi.A, 2002).

II/ PRÉSENTATION DE LA WILAYA DE BISKRA

II-1/ Situation géographique

Située à l'Est du Pays, précisément au Sud des monts des Aurès, la wilaya (département) de Biskra représente une véritable zone tampon entre le Tell et le grand Sud.(Monographie de Biskra, 2014).

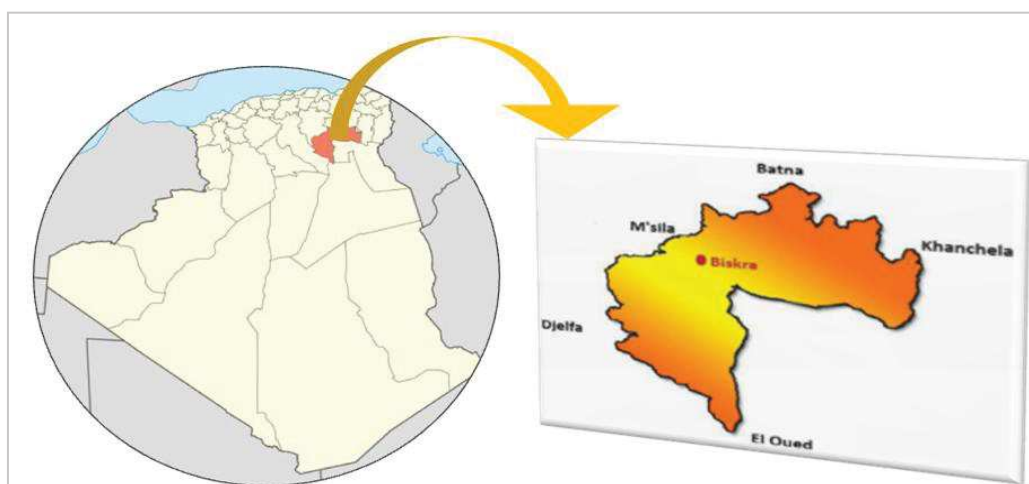


Fig.5.1 : La situation géographique de la wilaya de Biskra

Source : [www. Wikipédia. Org](http://www.Wikipédia.Org)

La ville de Biskra est située à 470 Km au Sud-est d'Alger. Chef-lieu de Wilaya, d'une superficie de 21 671 Km². Elle est placée sur les lignes 34,48°de latitude nord, à une longitude de 5,73°Est, et à 87 m d'altitude.

Elle s'étend jusqu'à la zone du Chott Melghir au Sud-Est et jusqu'à l'Erg oriental au Sud-Ouest. Son site d'implantation est sous forme d'une cuvette. La ville est marquée par un carrefour d'itinéraires historiques ralliant Sud et Nord ainsi que l'Est, et l'Ouest. Biskra est traversée par deux oueds : oued Biskra et oued Z'Mor respectivement à l'Est et à l'Ouest de la ville. Ses limites territoriales se résument comme suit :

- Batna au Nord.
- M'Sila au Nord- Ouest.
- Khenchela au Nord- est.
- Djelfa, El Oued et Ouargla au Sud.

II-2/ Géomorphologie régionale

La wilaya de Biskra constitue la transition entre les domaines atlasiques plissés du Nord et les étendues plates et désertiques du Sahara au Sud. On passe d'un relief assez élevé et accidenté au Nord à une topographie de plateau légèrement inclinée vers le Sud, le relief de la wilaya de Biskra est constitué de quatre grands ensembles géomorphologiques.

- Les montagnes : Situées au Nord de la wilaya, elles sont généralement dénudées de toute végétation naturelle, le point culminant est Djebel Taktiout d'une altitude de 1924 m.
- Les plateaux : Localisés en grande partie à l'Ouest de la wilaya, ils s'étendent sur une superficie de 1210848 hectares (soit 56% de l'étendue de la wilaya). La végétation des plateaux maigres constitue des sites privilégiés de parcours.
- Les plaines : Occupant la partie centrale de la wilaya de Biskra, elles couvrent la quasi-totalité des Daïra d'El-Outaya et Sidi-Okba, et la commune de Doucen.
- Les dépressions : situées au Sud-Est de la wilaya, elles constituent une assiette où se forment des nappes d'eau très minces constituant ainsi les chotts dont le plus important est le chott Melghir dont le niveau peut atteindre -33m au dessous de celui de la mer. (DPAT Biskra, 2014).

II-3/ Organisation administrative

- Limites géographiques et administratives

Après l'indépendance, Biskra est déclarée "Oasis" bénéficiant du statut administratif de sous préfecture rattachée à la wilaya des Aurès, jusqu'à 1974. Elle est promue wilaya depuis le découpage administratif de décembre 1984. Elle comprend actuellement 12 daïras et 33 communes. (DPAT Biskra, 2014).

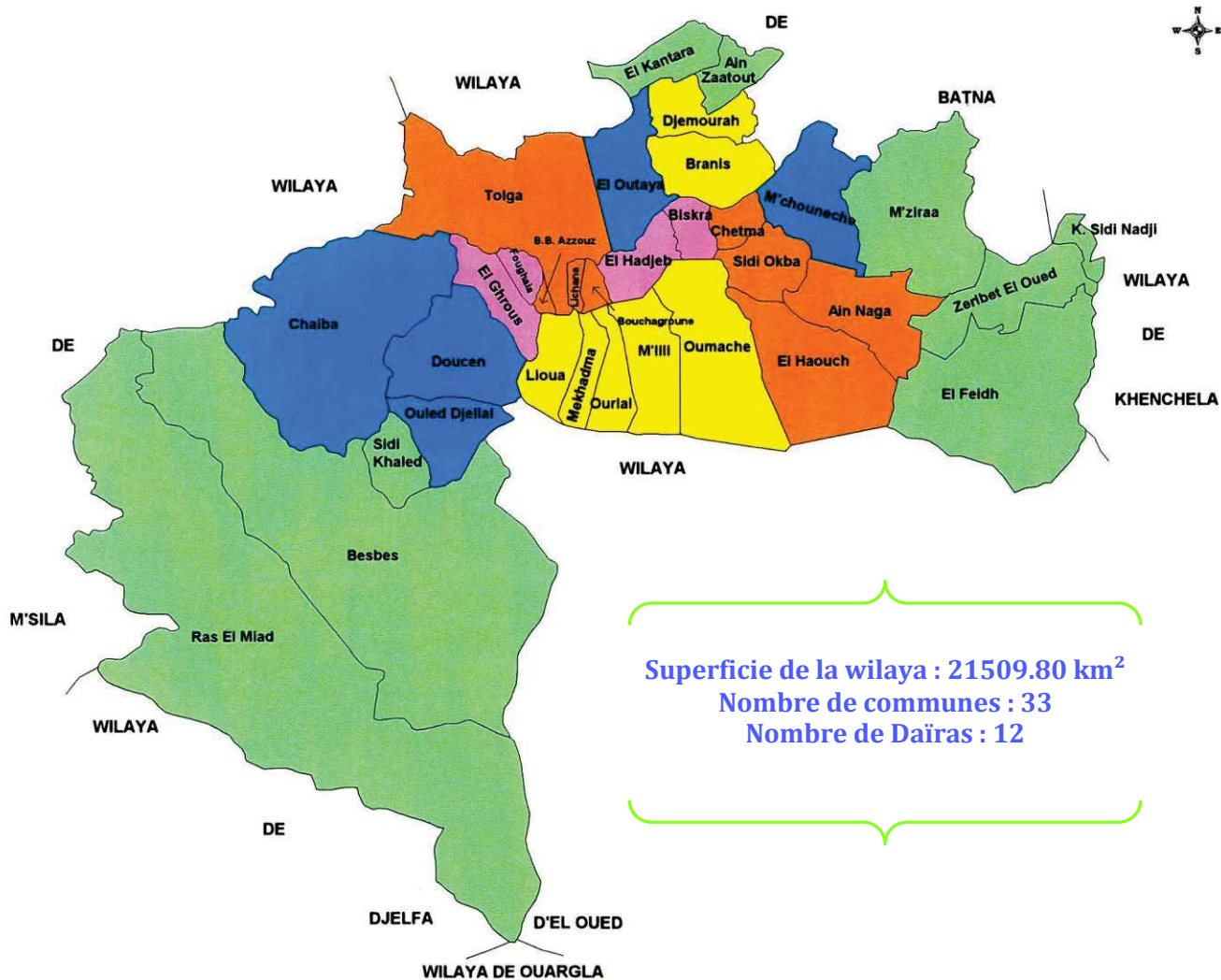


Fig.5.2 : La wilaya de Biskra, limites administratives et communes
 Source : DPAT de Biskra monographie 2014

II-4/ Le climat

La situation de notre contexte d'étude entre deux zones à climats distincts, et le caractère semi désertique, lui ont confié un climat rigoureux, caractérisé par des étés chauds et très secs, et des hivers froids et secs. D'après Marc Cote (1980), dans son livre intitulé « Les mutations rurales en Algérie », portant une carte bioclimatique de l'Est algérien, Biskra est classée dans la zone à climat aride. De ce fait, les paramètres climatiques seront définis comme suit :

CHAPITRE N° 5 : PRÉSENTATION DU CAS D'ETUDE

II-4-1/ La température

Biskra se caractérise par un climat dur, chaud et aride à cause de sa position géographique sous forme de cuvette. Les principales spécificités et particularités de ce climat sont :

- La température maximale est atteinte au mois de juillet, elle est généralement de 38-39 c° et peut dépasser 40c° (sous abri). La température la plus basse est enregistrée au cours du mois de janvier, et peut descendre au dessus de 8c°. (DPAT Biskra, 2014).

- Pendant l'année 2014, on remarque une grande variation saisonnière, comprise entre le mois d'août et le mois de janvier, avec un écart de température annuelle de 22c°. La température maximale est estimée à 34.7 c° dans le mois d'août, et la température la plus faible est évaluée pendant le mois de janvier à 12.7c°. Ainsi, la moyenne annuelle des températures est estimé à 23.4°c.

Mois	jan	Fev	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil	Aout	Sept	Oct	Nov	Dec
T Max (C°)	12,7	14.9	16.3	22.7	26.9	30.6	34.5	34.7	31.1	25.2	18.5	12.8

Tableau 05 : Les températures moyennes mensuelles de Biskra 2014.

Source : Monographie de Biskra (DPAT 2014)

II-4-2/ Les vents dominants

Les vents saisonniers, les plus fréquents sont les vents froids d'hiver, qui soufflent du Nord-Ouest à une vitesse moyenne de 6 à 12 m/s, provoquant l'augmentation de l'humidité. En deuxième position, il y a des vents chauds, et poussiéreux, qui soufflent du Sud-Ouest, et du Sud - Est au printemps et en automne, atteignant 80km/h, provoquant des sinistres dans la région. En plus, il y a des vents secs qui soufflent en été.

Mois	Jan	Fev	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil	Aout	Sept	Oct	Nov	Dec
VV (m/s)	4,2	4,2	5,6	5,1	4,3	5,3	4	4,2	4,2	3,4	3,2	3,9

Tableau 06 : Les vents moyens mensuels de Biskra 2014

Source : Monographie de Biskra (DPAT 2014)

CHAPITRE N° 5 : PRÉSENTATION DU CAS D'ETUDE

II-4-3/ Les précipitations

Les précipitations restent faibles, voire même très rares, et mal réparties ainsi que l'humidité relative. Les précipitations ne dépassent pas les 31 jours par an. De ce fait, le cumul annuel maximum des précipitations atteint rarement les 200 mm, à l'exception de quelques pluies à caractère torrentiel et orageux, provoquant des crues et des sinistres dans les anciennes constructions. Le taux de précipitation de l'année 2014 est estimé à 45.3 mm c'est une valeur très faible par rapport avec l'année 2013 ou le total était plus que 140mm.

Mois	Jan	Fev	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil	Aout	Sept	Oct	Nov	Dec
P (mm)	8.2	3.2	16	0	2.1	1.0	0	0	7.6	0.8	2.7	0.7

Tableau 07 : Les précipitations moyennes mensuelles de Biskra 2014

Source : Monographie de Biskra (DPAT 2014)

De ce fait, à l'exception des palmiers de quelques oasis, Biskra se trouve dépourvue de toute couverture végétale. La surface couverte ne dépasse pas les 5% de la surface totale, ce qui augmente le taux d'évaporation et accélère la désertification. A cet égard, Biskra est l'une des zones les plus menacées par l'avancée du désert d'après l'étude menée par le commissariat de la préservation des steppes (Alkama .DJ ,1995).

III/ LE SECTEUR D'HABITAT UN ÉLÉMENT CRUCIAL QUI COMPOSE L'IMAGE DE LA VILLE DE BISKRA

Le type d'habitat et le tissu urbain de la ville de Biskra ont connu une évolution et un changement bouleversant pendant les différentes périodes de développement de la ville de Biskra.

III-1/ À l'époque précoloniale

Le tissu urbain traditionnel de la ville de Biskra est alimenté par des infrastructures (rue, ruelle, esplanade, impasse). Cette hiérarchisation de l'espace de (public- semi public) et (privé- semi privé), favorise la délimitation de l'espace public et assure une liaison forte entre les espaces en commun.

Les rue : autrefois, les rues suivaient les cours des Séguias, ce qui a donné à ces rues une grande fluidité au niveau de la trame viaire qui irriguait ses différents quartiers.

CHAPITRE N° 5 : PRÉSENTATION DU CAS D'ETUDE

Elles ont pour objectif de lier les quartiers entre eux. Elles sont également interrompues par des places et donnent accès aux ruelles et impasses qui mènent directement vers les portes des maisons.

Les ruelles : très étroites que les rues, souvent appelées « Zgag », elles donnent accès aux différentes parties des quartiers, servent au groupement d'habitation. D'où la fonction principale de ces ruelles est la circulation des habitants à l'intérieur des unités d'habitation. Les ruelles tracent régulièrement le tissu urbain de la ville de Biskra.

Les impasses : elles commencent souvent par des ruelles et conduisent aux habitations, de forme irrégulière, l'impasse est un espace très étroit comparé aux ruelles . Les impasses ne permettent pas le croisement de deux personnes. C'est un espace protégé des conditions climatiques. Par sa forme et ses dimensions, l'impasse assure un micro climat adéquat pour l'utilisation quotidienne. (Kaouche. I, 2011).

La Place : appelée souvent « Rahba », généralement le tissu urbain traditionnel de la ville de Biskra comporte des places réparties dans chaque quartier. Elles sont distinctes du reste du réseau d'espace public et facilement lisible dans l'espace, par leur forme, dimensions et fonction. Dans le tissu urbain traditionnel de la ville de Biskra, on distingue deux types de places :

-le premier type ; caractérisé souvent par l'existence d'une mosquée, une vaste place de forme irrégulière, assure aux fidèles le groupement avant et après les heures de prière, comme elle sert d'espace de jeux pour les enfants.

-le second type : il semble que ce type de place est le résultat d'intersection de rues de dimensions moins importantes que la place de la mosquée et de forme irrégulière. Ce type de place n'est pas très animé, mais elle sert comme espace de jeux pour enfants et de regroupement des jeunes. (Kaouche.I, 2011).

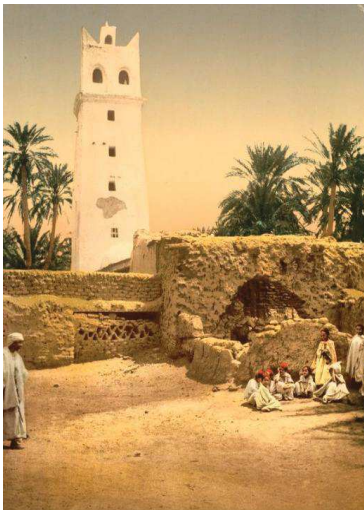


Fig.5.3 : Rahba à côté d'une Mosquée dans la vieille ville. Biskra (Algérie)

Source : <https://www.wdl.org/fr/item/8781/>

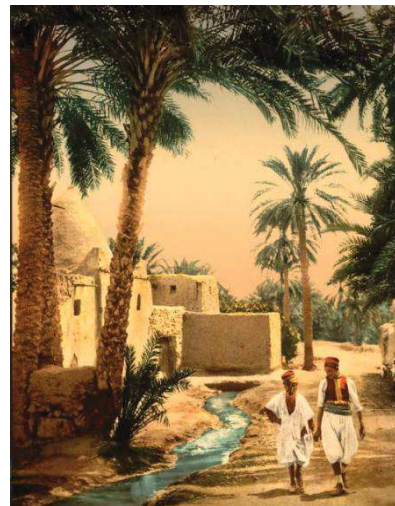


Fig.5.4 : Rue dans la vieille ville de Biskra

III-2/ Époque coloniale

Elle est marquée par une nouvelle manière de faire la ville de Biskra. On a repris toujours l'esprit de l'oasis, la trilogie de l'eau, la palmeraie, et le bâti, mais elle est reprise d'une autre manière et avec un autre aspect. La palmeraie qui constituait auparavant l'enveloppe, se trouve ici délimitée dans une parcelle. L'espace public urbain à Biskra n'a pas cessé à se développer à cette époque, Biskra connaît un grand changement au niveau de bâti et d'infrastructures routières, l'apparition des îlots disposés suivant une trame en échiquier (damier colonial).



Fig.5.5 : Le Crédit Foncier
Source : <http://tenes.info/galerie/BISKRA>



Fig.5.6 : Le casino, l'hôtel, et le marché au dattes
Source : <https://www.judaicalgeria.com/pages/biskra.html>

CHAPITRE N° 5 : PRÉSENTATION DU CAS D'ETUDE

III-3/Époque post-coloniale

L'homme a de tous temps su créer sur place un environnement adapté à ses besoins et répandant aux contraintes climatiques, comme c'était le cas pour la ville de Biskra. En l'absence de plans ou d'études d'extension de la ville, l'urbanisation s'est effectuée de manière anarchique et désordonnée en continuité avec les tissus déjà existants. Cet état s'est perpétué jusqu'à l'apparition de textes de lois relatifs au foncier et ses mesures ou règles d'accompagnement (permis de lotir, permis de construire...) (Fontaine. J, 2005). C'est avec la promotion de la ville de Biskra en chef-lieu (1974), qu'une nouvelle époque de croissance urbaine commence. Actuellement, la ville de Biskra présente d'une manière générale, une armature urbaine fortement déséquilibrée se traduisant par une forte polarisation et une forte pression sur le centre de la ville « Biskra ».

Si la spécificité du tissu ancien à Biskra réside dans sa parfaite intégration à l'intérieur de la palmeraie, alors il constitue actuellement le stimulant de la prolifération des constructions illicites, d'une manière anarchique aux dépens des jardins cultivables, et des palmiers. Ce paradoxe mène à la coupure, et au déracinement de ces derniers, pour laisser de la place à l'implantation des nouvelles constructions en béton. Ceci par opposition à celles construites en terre, sans respect d'harmonie perpétuée depuis longtemps à base d'un schéma d'organisation traditionnel, ou de l'homochromie des couleurs qui se rassemblent avec les formes architectoniques, et celles des palmiers pour constituer une image pittoresque. Cependant la situation actuelle tend à nous donner une autre image, qui représente une architecture médiocre qui ne constitue pas un vrai témoin du génie populaire. (Naidja. A, 2014).

III-4/ Époque actuelle

Ces dernières années, la ville de Biskra a connu un grand essor économique marqué par de multiples investissements, projets réalisés, l'éradication des établissements précaire....etc. notamment au secteur d'habitat et de construction, l'habitat collectif social, l'habitat promotionnel, évolutif individuel, l'élargissement des voies mécaniques, l'amélioration de la qualité des espaces publics (places, placettes, jardins publics,...). Des travaux de réaménagements et d'embellissements ont touché les espaces urbains publics, en matière de mobilier urbain (bancs, verdure, candélabres, trottoir, revêtement au sol, les panneaux de sécurité routière,.....).



Fig.5.7. Époque actuelle (quartier récent à Alia)

Source : <http://univ-biskra.dz/index.php/presentation/laville-de-biskra>, 2016.



Fig.5.8 : Largeur de la route est adéquate dans les nouveaux quartiers

Source : <http://univ-biskra.dz/index.php/presentation/laville-de-biskra>, 2016.



Fig.5.9 : Réaménagement et embellissent des espaces publics

Source : <http://univ-biskra.dz/index.php/presentation/laville-de-biskra>

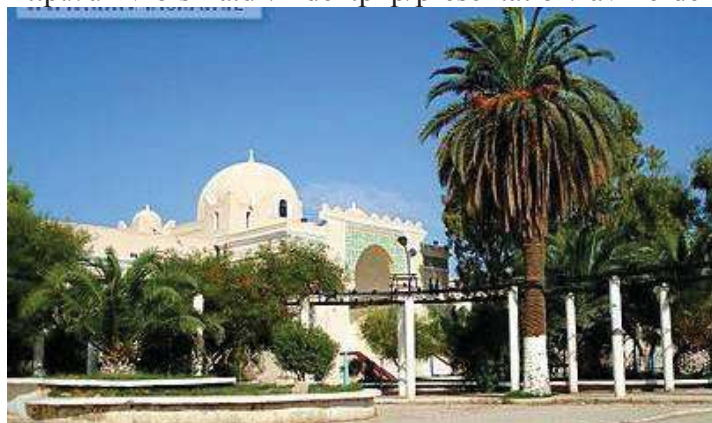


Fig.5.10 : La grande maison de culture de Ahmed Rida Houhou Biskra

Source : <http://univ-biskra.dz/index.php/presentation/laville-de-biskra>

IV/ L'IMAGE DE LA VILLE REFLÈTE SES POTENTIALITÉS ÉCONOMIQUES

La Wilaya de Biskra est issue de la refonte territoriale. Ce nouveau statut lui a conféré un rôle important à jouer en matière de développement, tant au niveau local que régional. En effet dans un passé récent, Biskra n'était qu'une région agro-pastorale connue par la culture de la datte (la Phoeniculture), activité qui a joué un grand rôle dans la stabilisation d'une grande partie de la population, et ce n'est qu'après l'indépendance qu'elle a commencé par perdre graduellement son cachet agricole et s'est tournée vers le développement industriel. (DPAT, 2014)

Les services et le Bâtiment, secteurs encouragés par les orientations du développement économique, ont permis à l'individu, un emploi stable, un salaire régulier et permanent. Cette Wilaya a bénéficié dans le cadre du 2ème plan quadriennal (74/77) à l'instar des autres Wilayas de l'intérieur du pays, de programme de développement visant à réduire le déséquilibre entre le Sud et le Nord et de stopper l'exode rural vers les Villes. Après la création, durant les années 70, de quelques petites unités industrielles, la ville de Biskra a bénéficié d'un programme d'investissement très important composé par :

- Plusieurs unités situées dans la zone industrielle dont la câblerie électrique, l'usine de textile, la briqueterie rouge, l'industrie papetière, l'agroalimentaire, la poterie,etc.
- Le secteur du bâtiment.
- De même les secteurs de services et du commerce ont connu un essor considérable.
- Plusieurs postes de travail ont été créés et le nombre de chômeurs a beaucoup diminué.

Ainsi le cite le témoignage de Marc Côte en 1989 : « ... *les orientations du développement économique après l'indépendance ont privilégié le secteur industriel, des services, du bâtiment, et des travaux publics dont les rentes sociales, et l'offre de l'emploi sont plus stables....* » .

IV-1/ Population et activités

La population totale de la wilaya est estimée à **849672 habitants** (2014), soit une densité moyenne de **40** habitants par Km². La population occupée en 2014 est estimée à 437 721 hab. avec un taux de chômage (2014) estimé à 7.33 %.

La population occupée (permanents + temporaires) est répartie comme suit :

- Administration : 60387 / agriculture : 182840 / services : 56044
- construction et travaux publics : 47053 / industrie : 38344
- Énergie et mines : 211/ Autres : 40148

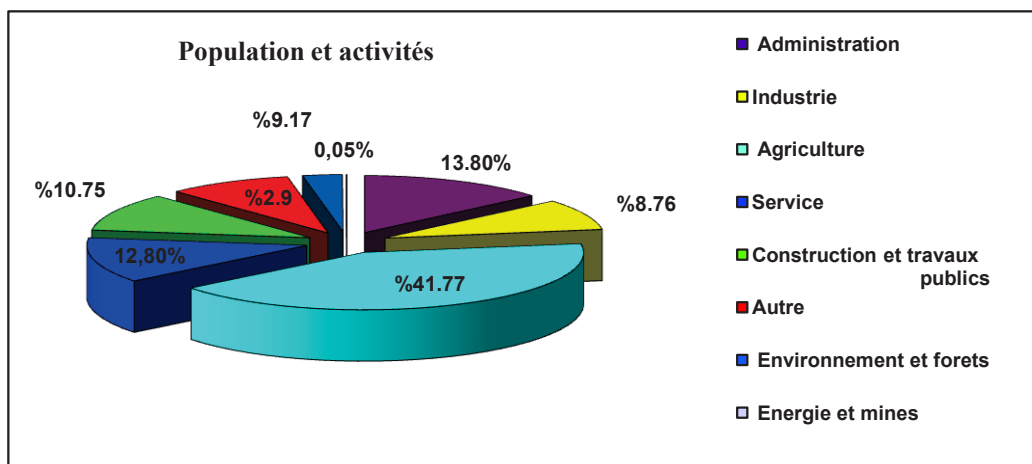


Fig.5.11 : Répartition de la population occupée par secteur d'activités

Source : Monographie, DPAT, 2014

IV-2/ Les productions agricoles à Biskra

«Biskra est devenue le premier producteur national de produits agricoles. Elle contribue pour 6,74% sur le plan national», souligne fièrement Messaoud Guemari, président de la Chambre de l'agriculture de la wilaya de Biskra. Cette réputation de pôle national de production repose sur trois produits-clés : la datte Deglet Nour de Tolga, le mouton de Ouled Djellal et les produits maraîchers de M'ziraa, Foughala.

La situation géographique de Biskra, sa diversité écologique, ces ressources hydriques, ces terres plates et ses potentialités humaines avec leurs cultures ont donnée à la région des Ziban sa vocation agro-pastorale. (Wilaya de Biskra, 2016).

Biskra est célèbre pour ses dattes qui représentent la principale production agricole. Au milieu des années 1980, des serres sont apparues en marge des oasis, ouvrant la voie à de nouvelles dynamiques agraires. Ces dynamiques sont portées par des arrangements entre différents acteurs qui mettent en commun leurs facteurs de production.

Le boom agricole dans la région est porté par deux principales logiques d'acteurs ayant deux ambitions distinctes : celles des propriétaires visant à investir à moyen terme dans la phoeniciculture, et celles de locataires maraîchers associés à des métayers visant une ascension socioprofessionnelle. (Amichi. F et al, 2015).

L'exploitation agricole a longtemps été vue comme un patrimoine transmis d'une génération à une autre, combinant force de travail, savoir-faire, droits d'accès à des ressources naturelles, bâtiments et cheptels. Elle s'inscrivait dans l'histoire de territoires ruraux en évolution lente.

La région de Biskra ou la région des Ziban qui signifie ensemble d'oasis représente un véritable espace tampon entre le Nord et le Sud de l'Algérie. Le dynamisme agricole de la région est sous tendu par des conditions naturelles qui offrent un bioclimat favorable et des ressources naturelles suffisantes en terre et en eau (souterraine essentiellement).

IV-2-1/Le maraîchage et la phœniciculture dans la région de Ziban

Les serres tunnels sont apparues à Biskra dans les années 1980 au sein de quelques fermes socialistes de l'Etat. Après le démembrement des domaines agricoles socialistes en 1987 (Amara, 1992), les ouvriers de ces fermes, devenus agriculteurs, ont récupéré les serres. Ces quelques agriculteurs devaient s'approvisionner dans les régions littorales du Nord pour les charpentes, le plastique, etc.

Le développement du maraîchage, Associé plus tard à la technique du goutte à goutte, a progressivement attiré des agriculteurs du Nord connus pour disposer d'une technicité et d'une ancienneté dans la pratique du maraîchage sous abris. Ces nouveaux agriculteurs se sont progressivement installés en marge des palmeraies existantes, sur de nouvelles terres mises en valeur grâce à l'accès à l'eau souterraine. L'installation de ces nouveaux agriculteurs et le développement du maraîchage sous serre ont transformé le paysage de la région de Biskra, passant d'une oasis à étages (palmiers dattiers, arboriculture et maraîchage) à des cultures sous serres qui se développent à côté de plantations mono spécifiques de palmiers dattiers. (Amichi. F, et al, 2015).

Aujourd'hui, le paysage est ainsi composé, à perte de vue, de serres tunnels qui se sont développées sur de nouvelles terres, conjointement à la monoculture de palmiers. Ces serres disposées en rangées régulières s'étendaient sur plus de 2 700 ha en 2010 (MADR, 2010), soit près de 67 000 serres (25 serres/ha) dans la région de Biskra. Pour faire face à l'importante production maraîchère, de l'ordre de deux millions et demi de quintaux (MADR, 2010), deux grands marchés de gros de produits maraîchers ont été créés. Ils alimentent aujourd'hui le marché national en tomate, poivron, piment, aubergine, melon et pastèque.

Cette production est devenue si importante, qu'on la retrouve sur les multiples foires de la datté, organisées annuellement dans plusieurs régions de la wilaya.

CHAPITRE N° 5 : PRÉSENTATION DU CAS D'ETUDE

Les agriculteurs exposent fièrement leurs plus beaux régimes de dattes mais aussi leurs diverses productions maraîchères. (Amichi. F, et al, 2015).

Les Ziban font ainsi face à une dynamique nouvelle : d'un côté, les oasis traditionnelles mais rénovées tournées vers la consommation locale, de l'autre des oasis reposant sur le maraîchage en serre (plasticulture) et l'arboriculture variée orientées vers le commerce national, voire international. (Tahar. H , 2013).



Fig.5.12: La production de tomate sous serre Biskra (M'ziraa) 2013
Source : <http://www.vitamedz.org>



Fig.5.13 :Biskra, le jardin potager de l'Algérie
Source : <http://www.vitamedz.org>



Fig.5.14 : L'arboriculture dans la région de Ziban

Source : Tahar, H, 2011

V/ LA VALEUR DU TOURISME PATRIMONIAL DANS LA COMPOSITION DE L'IMAGE DE LA VILLE BISKRA

V-1/Les points touristiques de Biskra

La ville de Biskra est connue pour ses palmiers dattiers, ses sources minérales et pour être un lieu d'escapade chaud pendant les hivers froids. Située aux portes du Sahara sur la partie d'une oasis. La ville est entourée de plantations de dattes, de figues, de grenades et d'abricots, donc les marchés ici sont la meilleure place pour goûter ses fruits exotiques fraîchement cueillis. (Rouillot. M, 2014).

Biskra est l'une des villes les plus visitées dans la région. Grâce à son patrimoine touristique, ses paysages saints, son climat pur, l'artisanat traditionnel et historique, les nombreux hammams et stations géothermales anciennes, sans oublier la meilleure qualité de ses dattes bien sûr.

V-1-1/La mosquée de Sidi Okba, un monument historique et un lieu de pèlerinage islamique

A environ 20 kilomètres de Biskra, se trouvent la tombe et la mosquée d'un général arabe, Okba Ibn Nafaa qui introduisit l'Islam en Algérie et qui mourut lors d'une embuscade en 683 ap.J.C. La ville voisine porte aussi son nom Sidi Okba . La mosquée et la tombe semblent avoir été construites l'année de la mort d'Okba, ce qui en fait la plus vieille du pays. Elle a été construite avec des matériaux humbles, en utilisant même des troncs de palmiers dattiers enduits de mortier comme colonne, et elle est complètement blanche à l'extérieur, avec des embellissements verts et dorés à l'intérieur.

La tombe en elle-même est très richement décorée de palmiers et de feuillages peints et sculptés, dont certains ont été rajoutés récemment. La tombe est un lieu de pèlerinage islamique depuis des siècles. Il est pensé qu'Okba a également posé les fondations d'une mosquée qui porte le même nom à Kairouan en Tunisie.

Ce monument historique est un lieu extraordinaire pour découvrir la longue histoire de l'art et de l'architecture islamique, créant un complexe religieux et culturel pour la ville de Biskra.



Fig.5.15 : La mosquée de Sidi Okba

Source : <http://www.panoramio.com/photo/28118225>

V-1-2/ Ruines et sites archéologiques

« L'histoire de Biskra s'est forgée au fil des siècles et des conquérants qui s'y sont succédé. Chaque occupant y a laissé des traces indélébiles. Ces vestiges racontent le passé glorieux de la reine des Ziban. ». (Amrouni. H, 2013).

En tout, ce sont plus de 200 sites archéologiques, appartenant à différentes phases de l'Histoire qui font de la région des Ziban un pôle touristique indéniable. Parmi ces sites figurent la Dechra El Hamra (le village rouge) à El Kantara dont la construction remonte à la période romaine, les Ksour de M'chounech et de Khanget Sidi Nadji, les vestiges des forteresses romaines à Lioua, les ruines romaines de Thouda, le ksar de Lichana, les mosquées Sidi Ameer et Sidi Messaoud à Zéribet El Oued, Sidi Aïssa à Bouchegroune et El Atiq (Tolga et Bordj Benazouz), la mosquée Sidi Lembarak à Khenguet Sidi Nadji, construite au XVIIe siècle. Le réseau des zaouïas de Biskra est également étendu. La plus importante, la zaouïa Othmania de Tolga, date de 1780 et a été fondée par Sidi Ali Benamor. Elle conserve un fonds documentaire de manuscrits consultés régulièrement par les chercheurs et historiens. Au sein de cette zaouïa, sont également enseignés le Coran et les sciences de la charia à une centaine d'étudiants venant de l'ensemble du territoire national. Les zaouïas Mokhtaria de Ouled Djellal, la zaouïa du cheikh Benazouz, la zaouïa Khengui et la zaouïa Kadiria de Biskra continuent à prodiguer un enseignement religieux de qualité. Par ailleurs, de très anciennes écoles coraniques existent aussi à Biskra, parmi lesquelles Ennassiria de Khenguet Sidi Nadji, construite dans le même style de la célèbre Zeitouna de Tunisie ou El-Oukhouwa. Biskra compte plusieurs mausolées d'importance historique, dont celui d'Okba Ibn Nafaâ en plus de ceux de Khaled Ben Sinan, Sidi Zarzour et Abderrahmane el-Akhdari. (Amrouni. H, 2013).



Fig.5.16 : Ksar de Khaget Sidi Nadji
Source : <http://khanga.sidi.nadji.over-blog.org/2013>



Fig.5.17 : Les oasis de M'chouneche
Source : <http://univ-biskra.dz/> 2015

V-1-3/ paysages panoramiques : les sublimes gorges d'El Kantara

À environ 50 km de la ville de Biskra se trouve la commune d'El Kantara. Cette dernière est célèbre par ses paysages pittoresques et vierges. La gorge qui caractérise cette petite ville est connue sous le nom de la 'bouche du désert'. La route vers la gorge mène à de magnifiques falaises rocheuses et des palmeraies, des ruines de murs en pierre et des villages fantômes. Le pont romain qui traverse le Wadi El Hai que les nomades du Sahara utilisaient autrefois pour emmener leurs caravanes vers des pâturages du nord plus verts en été. Les vues sur la ville et la gorge sont incroyablement pittoresques. Dans le centre-ville d'El Kantara, se trouve un musée dédié à l'histoire de la révolution, et à l'ouest d'El Kantara, on trouve le village rouge, un musée en plein air avec des maisons traditionnelles. Le musée lapidaire d'El Kantara possède une collection d'œuvres en pierre, des statues, des fragments architecturaux et des poteries trouvés dans les ruines romaines des alentours, des jardins dispersés à travers la petite ville. (Rouillot. M, 2014).



Fig.5.18 : Les gorges et les paysages magiques de el Kantara -50 km de la ville de Biskra-
Source : <http://www.reporters.dz/index.php/blog/badiaa-chabane>

V-1-4/ Les source thermales de la ville de Biskra un point d'attraction des flux migrants

Le complexe thermal « Hammam Salihine » est le plus reconnu à l'échelle nationale. Les sources sulfureuses du Hammam Salhine, où les traitements thermaux, tels que l'hydro massage, incorporent les bienfaits curatifs des chaudes sources minérales. Ces eaux sortent de la source à environ 45 degrés Celsius, et de par leurs hautes teneurs en minéraux, il est dit que ces eaux sont bonnes pour la peau, la respiration et les rhumatismes. Il semblerait qu'elles aient été découvertes il y a 2000 ans par les romains.

Dans le Complexe Thermal Hammam Salihine, les usagers peuvent profiter de tous les traitements thermaux possibles, des bains chauds hydromassants, bains de pied et bains de siège, douches massantes, aux inhalations de vapeurs, d'un massage ou d'un sauna, des bains romains extérieurs, de faire de l'exercice ou de la réadaptation surveillée dans la gym. (Rouillot. M, 2014). Le complexe est doté d'un hôtel et des logements de style bungalow, ainsi qu'une discothèque, un restaurant, un café et des magasins. Des terrasse avec une superbe vue sur la ville de Biskra.

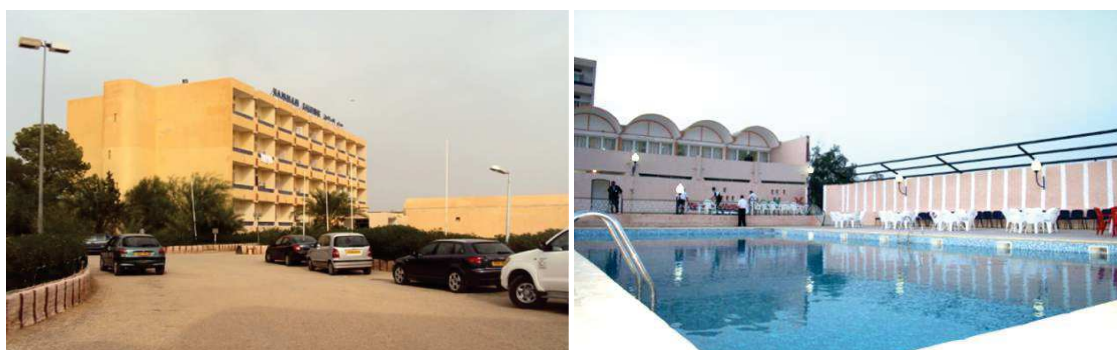


Fig.5.19 : Hammam Salhine

Source : <http://mapio.net/pic/p-94241440/>

La ville de Biskra est aussi reconnue pour d'autres sources thermales largement fréquentées par les touristes et les habitants de la ville eux-mêmes. On cite Hamam El Hadjeb (avec une température de l'eau 52 degré Celsius), et Hammam de Rawdha avec une température de l'eau 40 degré Celsius.

V-1-5/ L'artisanat traditionnel et le savoir-faire local à Biskra

La ville de Biskra est célèbre par l'artisanat traditionnel qu'elle fabrique, notamment la céramique, la poterie et les ornements traditionnels, il s'agit des symboles qui

CHAPITRE N° 5 : PRÉSENTATION DU CAS D'ETUDE

reflètent l'identité et la culture Biskrie et la créativité de ses artisans qui sont très rattachés à leur histoire et au savoir faire local ancestral.

Quatre grandes unités d'artisanat traditionnel sont distribuées au niveau de la wilaya de Biskra. Le centre d'artisanat traditionnel de tapis et de broderie (Biskra), l'unité de tissage El Fath à (Sidi Khaled), l'unité de céramiques et de la poterie traditionnelle (M'Chouneche), et l'unité de céramiques et de la poterie traditionnelle à (El Kantara).

Les matières premières sont disponibles, et au profit des artisans, notamment les dérivés de palme, la laine, les peluches, les cheveux, le cuir, le gypse, et le sable blanc pour la production de verre classique. (Wilaya de Biskra, 2014).

L'artisanat traditionnel englobe toutes les activités et les productions de créativité, que l'on peut limiter à un type d'artisanat. La situation actuelle de l'artisanat traditionnel à Biskra connaît une grande diversité et une panoplie d'activités et de savoir-faire local. En particulier la poterie, c'est l'activité la plus populaire dans la région, un témoin de la gloire au niveau de la wilaya et au niveau national, notamment à M'chouneche et El Kantara et les régions voisines. (<http://www.wilayabiskra.dz/Artisanat.aspx>).



Fig.5.20 : Salon national de l'artisanat et des dérivés du palmier à Biskra

Source : [http://www.aps.dz/culture/50993-biskra-ouverture-du-salon-de l%E2%80%99artisanat-et-des-d%C3%A9riv%C3%A9s-du-palmier](http://www.aps.dz/culture/50993-biskra-ouverture-du-salon-de-l%E2%80%99artisanat-et-des-d%C3%A9riv%C3%A9s-du-palmier)



Fig.5.21 : La distribution de divers artisanats traditionnels au niveau de la wilaya de Biskra

Source : <http://www.wilayabiskra.dz/Artisanat.aspx>

V-1-6/ Jardin public de la ville de Biskra : un lieu de rencontre et de détente

La ville de Biskra est dotée de nombreux jardins et parcs verts, équipés avec des aires de jeux pour les enfants, des espaces de détente pour les hommes et de rencontre pour les femmes près des bassins et des fontaines. Ces espaces constituent l'endroit préféré des familles Biskries lors des horaires libres et les week-ends.

Les cinq jardins existants dans la ville sont, le jardin London qui occupe une surface très large, les gens viennent pour profiter de l'ombre des luxurieux dattiers et de nombreuses autres espèces végétales. le Jardin Zidan Brahim à Dhalaa , jardin 1 novembre Hai Izdihar , jardin 5 juillet 1962 (communément jnan Baylek) et le jardin Bachir Ben Nacer à côté de l'établissement public hospitalier de Bachir Ben Nacer, d'où vient le nom de jardin .



Fig.5.22 : Jardin 5 juillet

Source : <http://wikimapia.org/13505735/fr/JARDIN-5-JUILLET/2009>



Fig.5.23 : Jardin London

Source : <https://www.routedesvoyages.fr/travel/fr/2009>

VI/ PRÉSENTATION DE CORPUS D'ETUDE

Le réseau routier de Biskra se caractérise par une nature, et des qualités particulières, elles sont en rapport avec le caractère géographique distinctif de la région, elles sont à plat dans la partie Sud où elle est sujette aux inondations et à l'érosion par le vent tandis que le côté Nord, se représente par des reliefs un peu durs. (DPAT, 2014).

La ville de Biskra contient cinq entrées et par conséquent cinq sorties, l'entrée pour le venant est la sortie pour le sortant mais la différence entre les deux, c'est que l'entrée c'est l'image de parcours qui confronte le visiteur avec sa valeur ou sa banalité donnant un premier goût, un contact visuel initial avec la ville visitée (la première image), par contre la sortie c'est l'arrière-goût, l'image gardée et souvenirs mémorisés et gravés dans l'esprit du visiteur.

CHAPITRE N° 5 : PRÉSENTATION DU CAS D'ETUDE

Etude prospective pour la valorisation des atouts locaux de la wilaya de Biskra
Carte des infrastructures de base

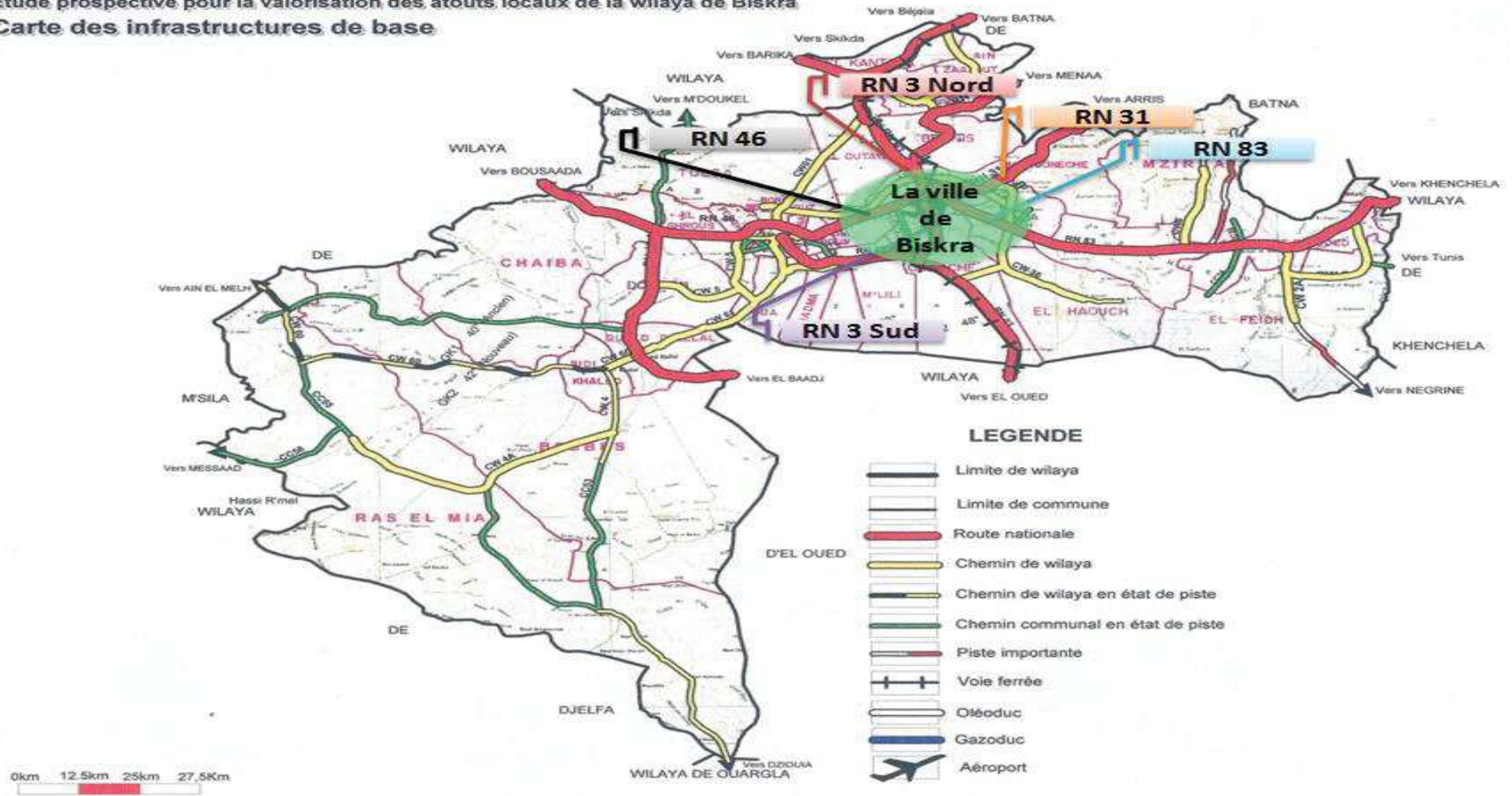


Fig.5.24 : Carte des infrastructure de base

Source : DTP de Biskra , 2016

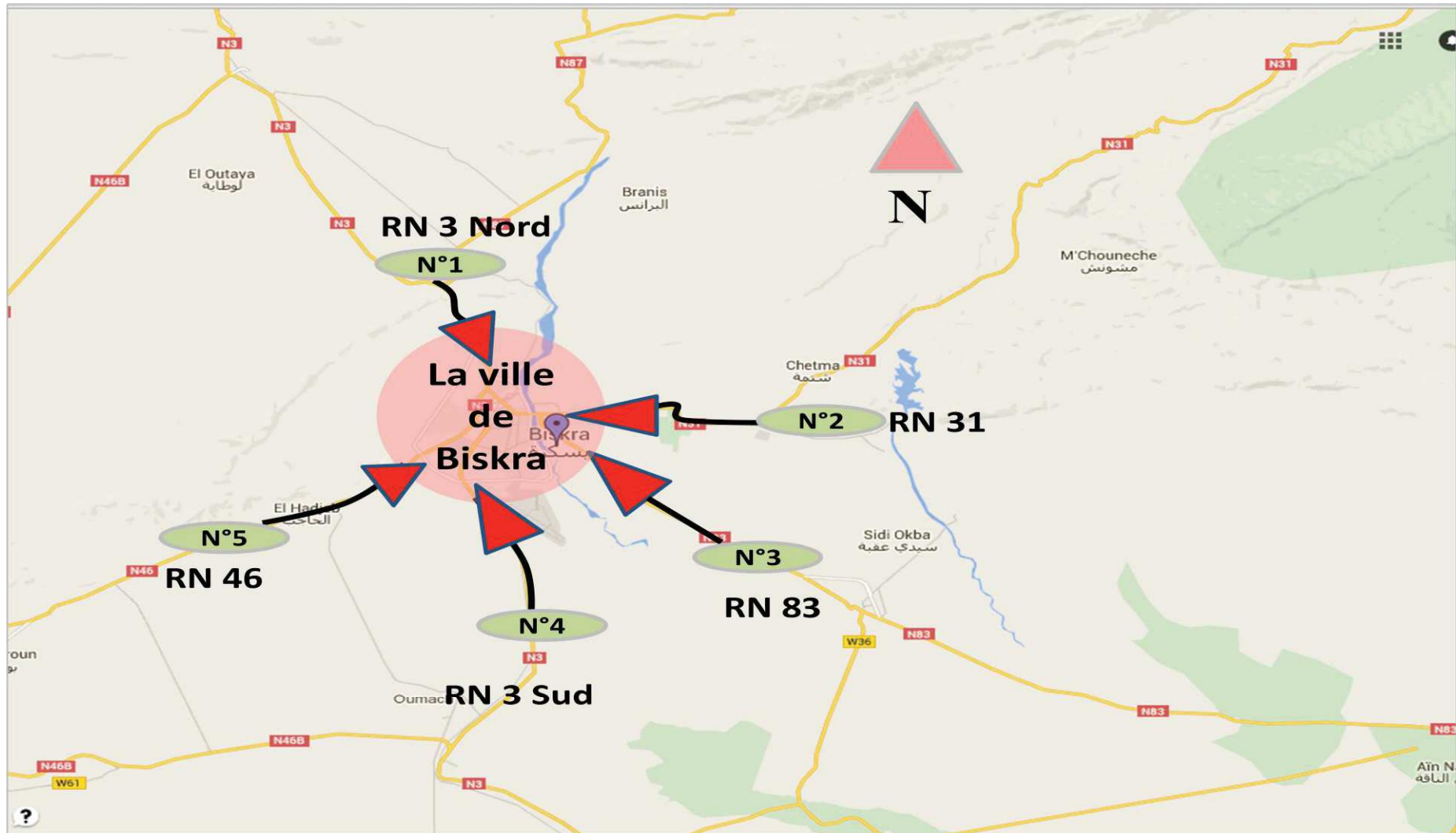


Fig. 5. 25 : Les entrées de la ville de Biskra
Source : Google Map 2016 -traitement de l'auteur-

CHAPITRE N° 5 : PRÉSENTATION DU CAS D'ETUDE

VI-1/ L'entrée de ville N°1 (RN 3 Nord)

L'entrée de la ville N°1, en venant d'El Outaya ou Branis vers Biskra (appelée communément Trik Batna) , une voie assez banale , marquée par la présence d'un rond point aménagé avec de la végétation et des arcs, juste en face de cimetière des martyrs .



Fig.5.26 : Des séquences successives marquant le parcours d'entrée de Biskra en venant d'El Outaya et/ ou Branis

Source : Auteur, 2015

CHAPITRE N° 5 : PRÉSENTATION DU CAS D'ETUDE

VI-2/ L'entrée de ville N°2 (RN 31)

La voie de Chetma vers Biskra (communément appelée trik Arris). C'est la voie qui relie le chef lieu Biskra et la commune Chetma, cette dernière est marquée par un itinéraire non signifiant, sauf la présence d'un pôle universitaire qui s'appelle à son tour (le pôle de Chetma) qui joue un rôle d'un point d'attraction des flux migrants quotidiens (les étudiants, les enseignants, les employé...etc.).

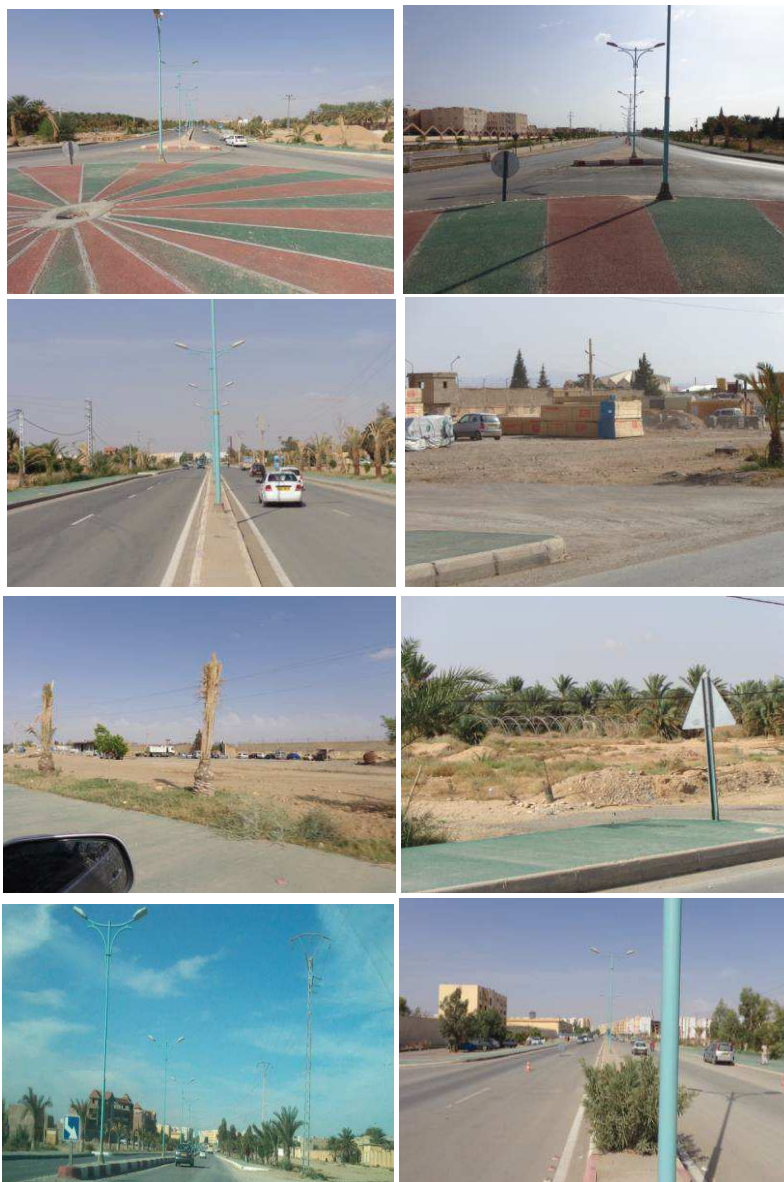


Fig.5.27 : Des séquences successives marquant le parcours d'entrée de Biskra en venant de Chetma

Source : Auteur, 2015

CHAPITRE N° 5 : PRÉSENTATION DU CAS D'ETUDE

VI-3/ L'entrée de ville N°3 (RN 83)

De Sidi Okba vers Biskra (appelée communément Trik Sidi Okba), cette route est marquée par l'omniprésence des habitations individuelles nouvellement construites, ou en cours de construction, dès le début du chemin menant vers l'entrée. L'université sert ici comme un pôle et un point de repère qui rayonne sur tout le passage de l'entrée de ville pour plusieurs usagers.



Fig.5.28 : Des séquences successives marquant le parcours d'entrée Biskra en venant de Sidi Okba

Source : Auteur, 2015

CHAPITRE N° 5 : PRÉSENTATION DU CAS D'ETUDE

VI-4 L'entrée de ville N°4 (RN 3 Sud)

D'Oumeche vers Biskra (appelée communément Trik Sahara ou trik Touggourt), rien n'est marquant dans cette voie, sauf le cadrage en bande sous forme d'une porte à l'autoroute menant vers la ville de Biskra, créant un effet de seuil avec l'échangeur autoroutier et les panneaux routiers de l'entrée.



Fig.5.29 : Des séquences successives marquant le parcours d'entrée de Biskra en venant d'Oumeche

Source : Auteur, 2015

CHAPITRE N° 5 : PRÉSENTATION DU CAS D'ETUDE

VI-5/ L'entrée de ville N°5 (RN 46)

D'El Hadjeb vers Biskra (appelée communément Trik Alger), cette voie est marquée par la présence de la gare routière (SNTV), une autoroute. Ainsi, qu'on peut apprécier l'effet de la porte d'entrée.



Fig.5.30 : Des séquences successives marquant le parcours d'entrée de Biskra en venant d'El Hadjeb.

Source : Auteur 2015

CONCLUSION

Ce présent chapitre aide à mieux définir notre contexte d'étude, avec l'analyse et le suivi de l'urbanisation de la ville de Biskra à partir des données spatiales, qui proposent une vision des carences et des potentialités en matière d'aménagement, d'urbanisme, de tourisme, de production agricole et artisanale, en prenant compte des aléas naturels de la ville (température, précipitation, vent). À la fin de ce chapitre, on a présenté notre corpus d'étude, en délimitant l'aire d'étude représentée par les cinq entrées de la ville de Biskra ; l'entrée N°1 (RN 3 Nord), l'entrée N°2 (RN 31), l'entrée N°3(RN 83), l'entrée N°4 (RN 3 Sud), et l'entrée N° 5 (RN 46).

L'objectif principal de ce chapitre qui expose les diverses potentialités ; économique, agricole, historique, patrimonial, démographique, urbanistique, touristique, industriel, et climatique, est pour but de donner une image représentative plus proche de la ville de Biskra et qui s'agit de notre contexte d'étude.

Toutes les facettes qui caractérisent l'image de la ville de Biskra et qui jouent un rôle déterminant dans la composition de l'image de Biskra font la renommée de la ville, ce sont dévoilées dans ce chapitre. Les divers atouts et qualités de la ville doivent traduire l'image de Biskra à partir ses différentes entrées.

La ville de Biskra est célèbre par ses dattes, ses vues panoramiques, ses paysages grandioses (gorges de M'chounech, gorges de El Kantara, palmeraie de Tolga....) , ses produits maraîchers, ses sources thermales (les hammams) , et l'artisanat traditionnel qu'elle expose aux étrangers, notamment la céramique, la poterie et les ornements traditionnels,.....etc.

Les potentiels touristiques et artistiques de Biskra traduisent son identité et ses racines culturelles. Ainsi que son héritage patrimonial et architectural, sites historiques (Ksour, Oasis, Zaouïas,...) interprètent l'architecture traditionnelle et le savoir-faire ancestral de ses habitants. La promotion de patrimoine culturel encourage l'esprit compétitif et développe la créativité et le savoir- faire des artisans.

CHAPITRE N° 5 : PRÉSENTATION DU CAS D'ETUDE

Il faut noter que pendant ces dernières années, la ville de Biskra a connu un changement économique grâce à ses activités économiques (principalement pétrolières, gazières et agricoles) et ses infrastructures (routières, aériennes, ferroviaire). Biskra est devenue un pôle d'attraction des flux migrants pour diverses raisons (visite, travail, résidence, études, etc.....).

Le réseau urbain de la ville de Biskra n'a pas cessé d'évoluer. Dès 1972, on constate en effet le renforcement d'une urbanisation tentaculaire engagée vers la palmeraie et surtout vers le Sud, la conurbation est déjà faite avec les vieux noyaux traditionnels intérieurs à la palmeraie. Cette évolution anarchique de Biskra, qui prend l'allure d'un « désastre urbain » a induit une dégradation avancée du couvert végétal et du paysage urbain et menace durablement l'équilibre fragile de cette ville, défigure l'image de la ville et ses façades vitrines, et offre aux usagers des paysages d'un caractère désavantageux, chaotique et dissuasif de la ville. (Fontaine. J, 2005).

TROISIÈME PARTIE

PARTIE ANALYTIQUE

La partie analytique est consacrée à la vérification de l'hypothèse de notre recherche. Cette partie comprend d'abord la perception du chercheur automobiliste qui doit se mettre dans la peau de l'utilisateur . Il élabore dans cette perspective, un système de représentation qui lui permet de retranscrire graphiquement ce que celui-ci perçoit grâce à des dessins, des croquis, mais surtout des séquences photographiques prises depuis le pare-brise de la voiture. Le sixième chapitre a pour but de tenter l'expérience et de percevoir cette promenade architecturale comme un usager ordinaire dans l'objectif d'approfondir les connaissances et le background du chercheur pour créer ce qu'on appelle un plan référentiel neutre pour savoir comment évaluer la perception des usagers, car la perception est un phénomène complexe, subjectif et difficile à saisir lorsque le chercheur est hors groupe expérimental, il doit percevoir les images et les séquences qui composent les entrées de la ville de Biskra, afin d'évaluer la qualité paysagère et l'image de la ville d'une façon méthodique, neutre et scientifique, en apportant un regard qui tend vers l'objectivité sur laquelle se base notre analyse, nos interprétations et nos évaluations.

CHAPITRE N° 6

LA PERCEPTION DU CHERCHEUR AUTOMOBILISTE

INTRODUCTION

Ce chapitre concerne l'analyse du corpus d'étude composé par les cinq (05) entrées de la ville de Biskra selon la perception du chercheur motorisé. Il s'agit d'abord de l'entrée Nord de la ville de Biskra en venant d'El Outaya et/ou Branis (RN3 nord), ensuite de l'entrée Est en venant de Chetma (RN31 Est), de l'entrée de la ville de Biskra en venant de Sidi Okba (RN83), de l'entrée Sud en venant d'Oumeche (RN3 Sud) et enfin l'entrée de la ville de Biskra en venant de El Hadjeb. Toutes ces entrées sont des routes nationales carrossables et utilisables depuis l'époque coloniale.

Dans cette perspective, l'analyse des entrées de ville se fait selon les principes et les préceptes de l'approche kinesthésique esthétique paysagère, qui nous permet de comprendre la dynamique paysagère selon une perspective esthétique et le processus de déplacement avec des images des entrées de la ville selon l'œil de l'automobiliste, en prenant en compte le contexte Saharien dans lequel elles s'inscrivent. En s'appuyant sur une analyse de la situation de ces cas d'étude dans les limites générales de la ville de Biskra, l'entrée se situe parfois dans le tissu urbain comme dans le cas des entrées venant de Chetma et Sidi Okba et parfois dans le tissu périurbain assez lâche comme les entrées de Biskra en venant d'Oumeche et d'El Hadjeb.

Dans ce chapitre, on essaie d'identifier les différents critères, avantages et inconvénients qui existent au niveau de ces entrées en commençant l'analyse, cas par cas, dans le sens des aiguilles d'une montre (Nord /Est/ Sud/ Ouest). Les séquences visuelles constituent l'élément primordial de notre enquête, car elles représentent la perception de l'automobiliste dans un environnement hors agglomération routière où la voiture règne.

Le nombre de vues est estimé à 300 prises visant une bonne illustration de chaque perception afin d'estimer les points forts et les points faibles et diagnostiquer le traitement nécessaire pour chaque entrée de ville. Quelques croquis importants accompagneront le diagnostic. Ces derniers constituent les images mentales sauvegardées et gravées lors de notre trajectoire (l'image mentale du chercheur) vers la ville de Biskra.

I/ LES LIMITES PHYSIQUES ET ADMINISTRATIVES DE LA VILLE DE BISKRA



Fig.6.1 : La ville de Biskra délimitée par ses entrées et ses limites physiques

Source : Auteur, 2016

Généralement, les entrées de ville sont délimitées par des panneaux d'entrée qui marquent la ville de ses périphéries. Cependant les limites physiques signalent les limites de l'agglomération où souvent le bâti s'arrête. (Voir le graphe ci-dessus). On peut manifester une superposition et une mitoyenneté entre les deux limites dans les cas suivants :

-L'entrée de ville N°1 (RN3 Nord) est parfaitement superposée sur les limites physiques de la ville, cela signifie tout simplement que le bâti commence avec le panneau d'entrée à la ville.

-La limite de l'entrée de ville N°2 (RN 31) est mise avant la limite physique de la ville, elle montre que l'agglomération commence avant le panneau d'entrée (dans ce cas, un panneau de limitation de vitesse).

-Pour l'entrée de ville N°3 (RN83), le bâti anticipe aussi le panneau d'entrée de ville.

- Le panneau d'entrée à la ville N°4 (RN3 Sud) est un peu éloigné (situé hors agglomération de Sidi Ghazel) et mis avant la limite physique de la ville.
- L'entrée N° 5 (RN 46) avec les activités poussées au périurbain, montre que le panneau est presque superposé à la limite de bâti (la zone industrielle).

II/ LA LOCALISATION DES ENTRÉES DE LA VILLE DE BISKRA

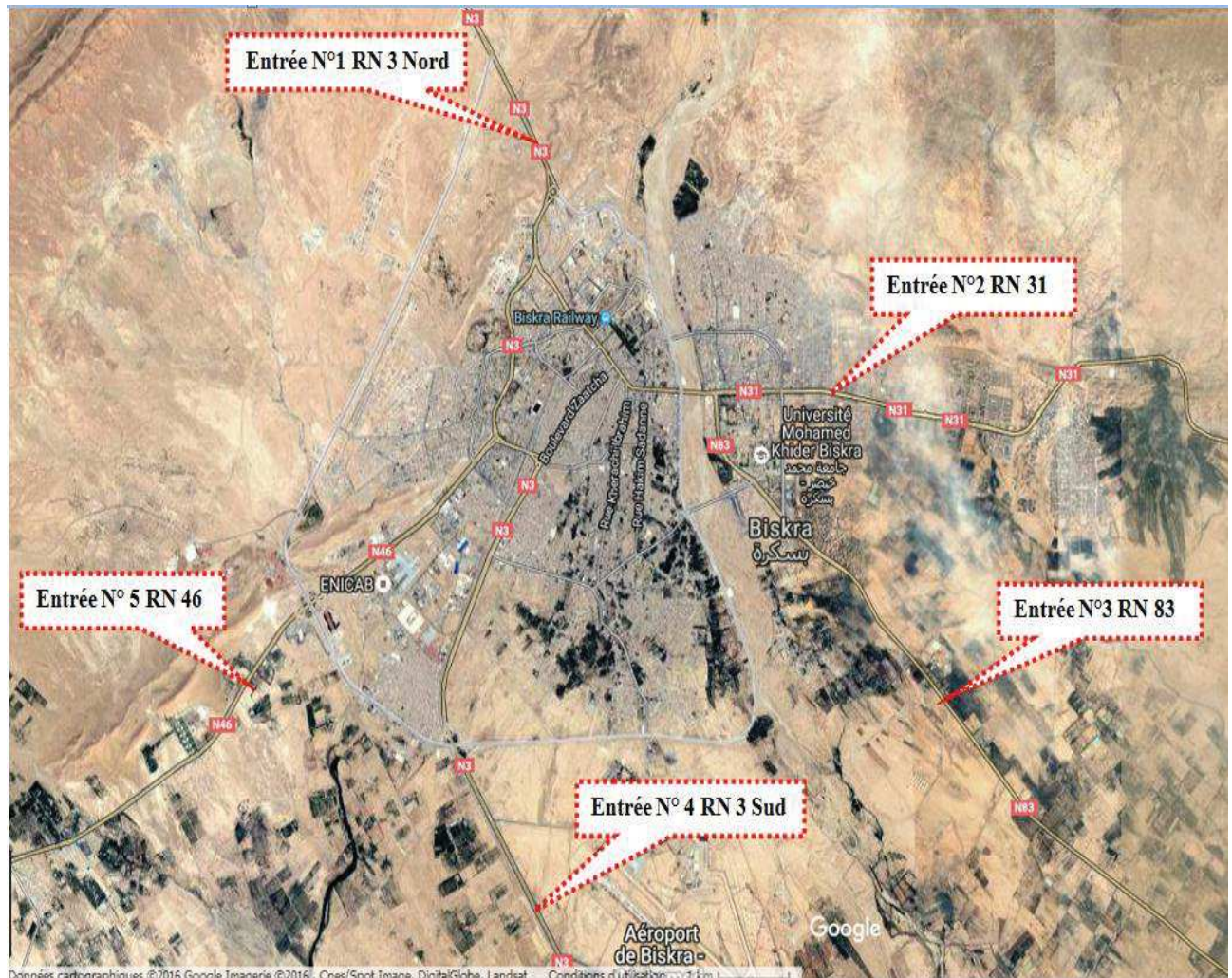


Fig.6.2 : La localisation des cinq entrées de la ville de Biskra

Source : Google earth, 2016 - Traitement de l'Auteur-

- L'entrée N°1 (RN 3 Nord), située au Nord de la ville et appelée communément « Trik Batna » à l'échelle nationale, relie Biskra à Batna. Mais à l'échelle communale, elle joint le chef-lieu Biskra à la commune de Branis (RN 87) et à la commune d'El Outaya (RN3).

CHAPITRE N° 6 : LA PERCEPTION DU CHERCHEUR AUTOMOBILISTE

- L'entrée N°2 (RN 31), située à l'Est de la ville et appelée communément « Trik Arris » à l'échelle nationale, relie la ville de Biskra à Batna à travers Arris (commune de Batna). À l'échelle communale, relie la ville de Biskra à ces communes (Chetma et M'chouneche).
- L'entrée N°3 (RN 83), située au Sud-est de la ville et appelée communément « Trik Sidi okba » à l'échelle nationale, relie Biskra à Djellal et Chechar (Communes de la Wilaya de Khenchela). À l'échelle communale, elle joint la ville de Biskra à Sidi Okba et à Zribet El Oued.
- L'entrée N°4 (RN 3 Sud), située au Sud de la ville et appelée communément « Trik Sahara » à l'échelle nationale, joint Biskra à El M'Ghair (Wilaya d'El Oued) et à Touggourt (Wilaya de Ouargla). À l'échelle communale, elle lie la ville de Biskra à Oumeche.
- L'entrée N°5 (RN 46), située au Sud-ouest de la ville et appelée communément « Trik Dzair » à l'échelle nationale, relie Biskra à Bou Saâda (Wilaya de M'sila). À l'échelle communale, elle joint la ville de Biskra à El Hadjeb et à Tolga.

Cette analyse commence avec le marquage de la trajectoire spécifique à chaque zone (le cheminement d'accueil), qui permet à l'utilisateur d'accéder à la ville ou à l'agglomération d'une manière plus ordonnée et hiérarchique afin d'atteindre le but majeur qui concerne l'établissement de la sécurité routière à l'entrée de la ville entre les automobilistes, les piétons et les cyclistes. Il permet aussi de concevoir un environnement bien structuré et rythmé en matière des séquences visuelles. La vue lointaine de l'entrée de ville retranscrit le grand paysage, les arrières plans et la façade vitrine de la ville. Par contre la vue rapprochée dégage les détails de l'image de l'entrée de ville, la perception et les impressions des usagers.

Cette analyse comporte des séquences visuelles, des croquis des images mentales de l'expérience visuelle à l'entrée de ville de chercheur autant qu'utilisateur motorisé (passager). Afin de faire la comparaison (dans la conclusion générale de cette recherche), entre la perception de chercheur, qui se base sur l'étude des différentes composantes des entrées de ville et leurs cheminements d'accueil qui mènent à la ville, séquences,...etc.), et la perception des usagers (réguliers, irréguliers) des entrées de ville, en dégageant leurs impressions et leurs avis à travers un questionnaire distribué.

La distance entre les séquences visuelles est limitée grâce la technique de mesure de distance entre deux points au niveau du sol en « Google earth », elle est estimée

approximativement entre (150 – 200m) selon la valeur de la séquence visuelle et l'importance des éléments à mettre en scène et en valeur.

III/ ENTRÉE DE VILLE N°1 (RN 3 Nord)



Fig.6.3 : Le parcours d'entrée à la ville via l'entrée N°1 RN 3 Nord

Source : Google earth 2016 -traitement de l'Auteur-

L'entrée de ville N°1 (RN3), se caractérise par un cheminement d'accueil, largement connu pour les habitants de la ville de Biskra grâce à son rond-point aménagé avec les arcs, de la végétation, et les drapeaux....etc. Le manque d'équipements, de services, de surfaces agricoles, de magasins, de restaurants, et de panneaux routiers pour marquer l'endroit et orienter l'utilisateur vers les points touristiques ou le centre ville, rend l'itinéraire indistinct et flou pour les nouveaux arrivants et les étrangers.

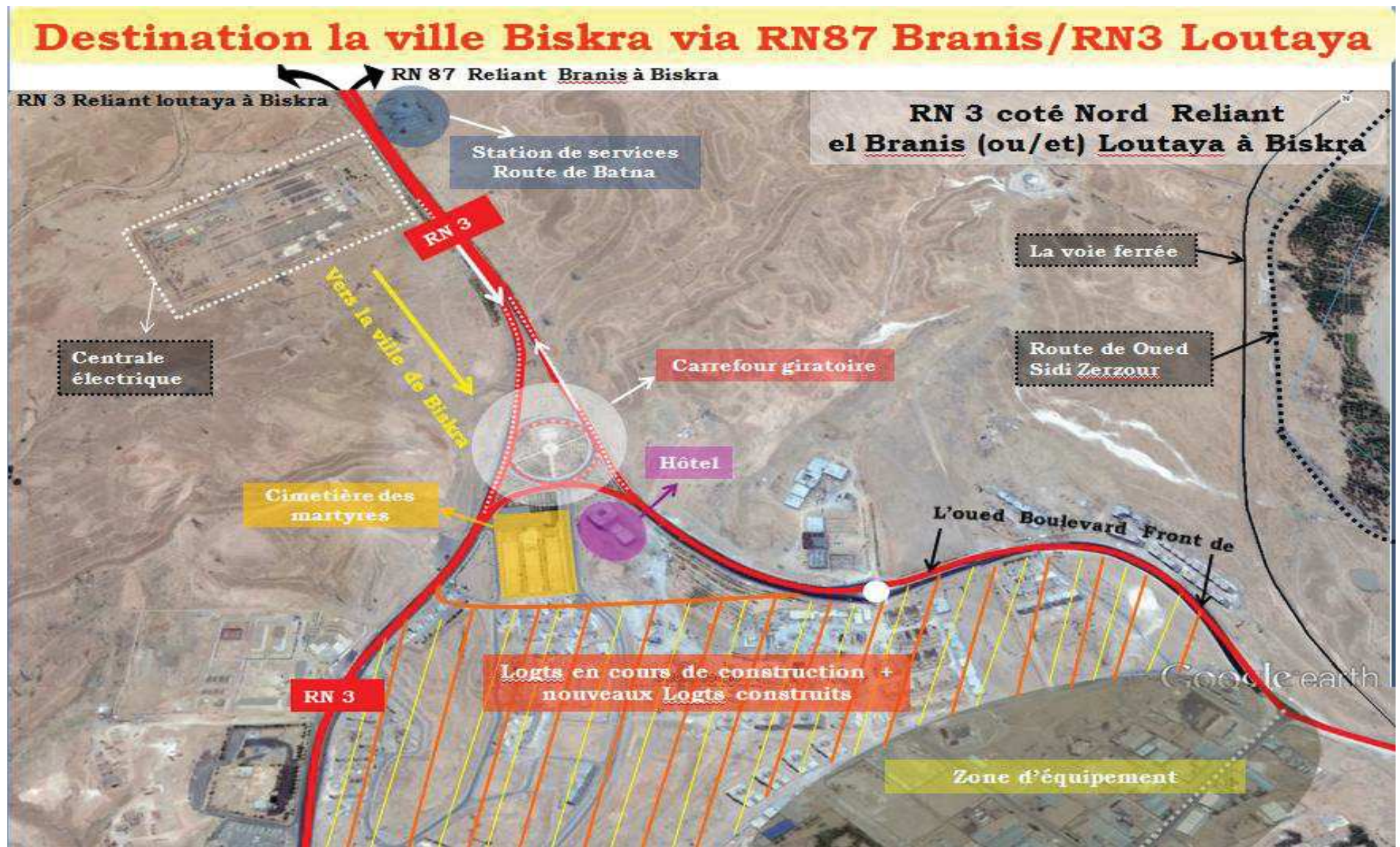


Fig.6.4 : Les composantes de l'image de l'entrée de ville N°1 (RN 3 Nord)

Source : Auteur, 2016

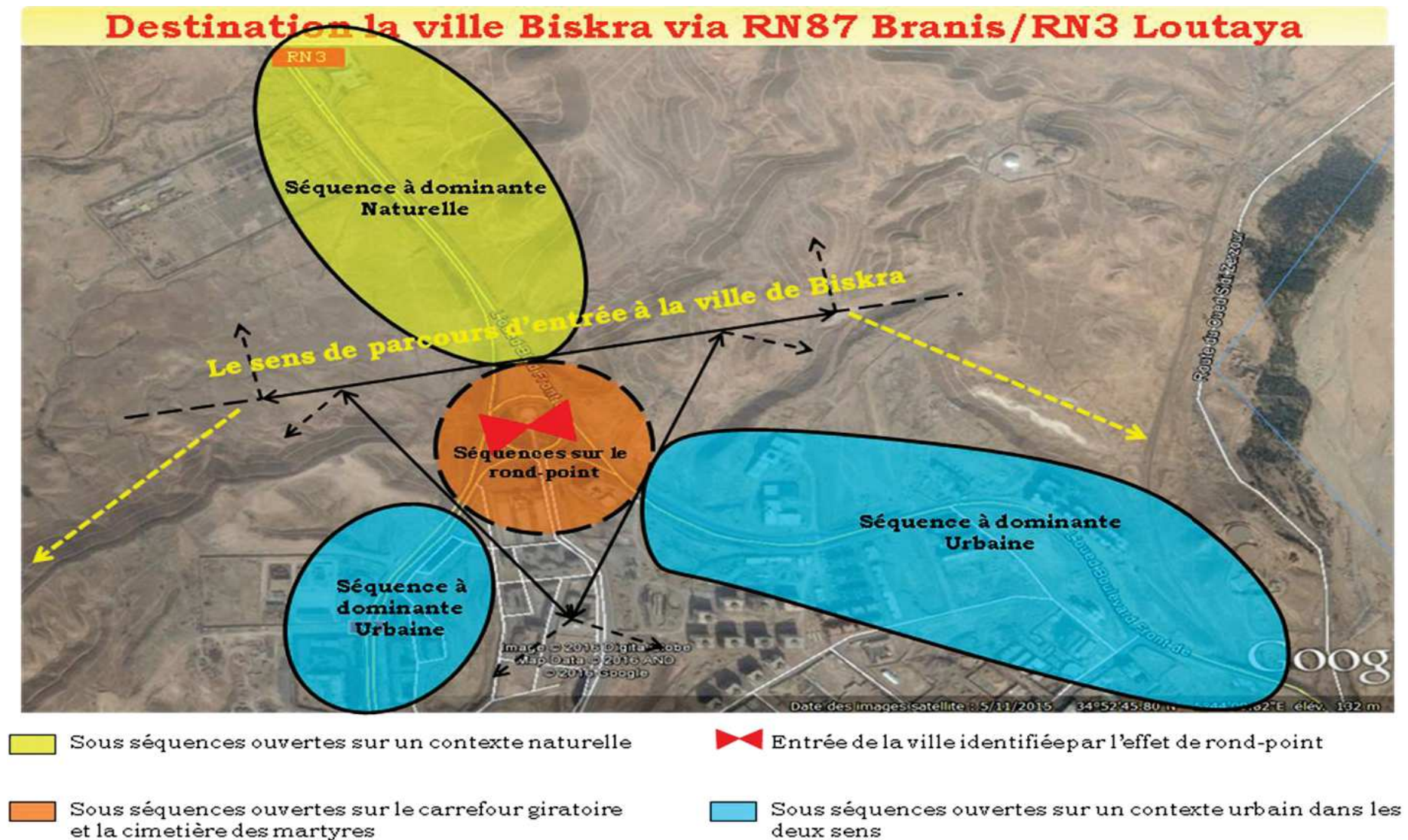


Fig.6.5 : Types de séquences visuelles dominantes dans le cheminement de l'entrée

Source : Auteur, 2016



Fig.6.6 : Les séquences visuelles du paysage routier à l'entrée de la ville (1-8)

Source : Auteur, 2016



Fig.6.7 : Les séquences visuelles du paysage routier à l'entrée de la ville (séquences de rond point)

Source : Auteur, 2016



Fig.6.8 : Les séquences visuelles du paysage routier à l'entrée de ville (D-23)

Source : Auteur, 2016



Fig.6.9 : Les séquences visuelles du paysage routier à l'entrée de ville (J- 38)

Source : Auteur, 2016

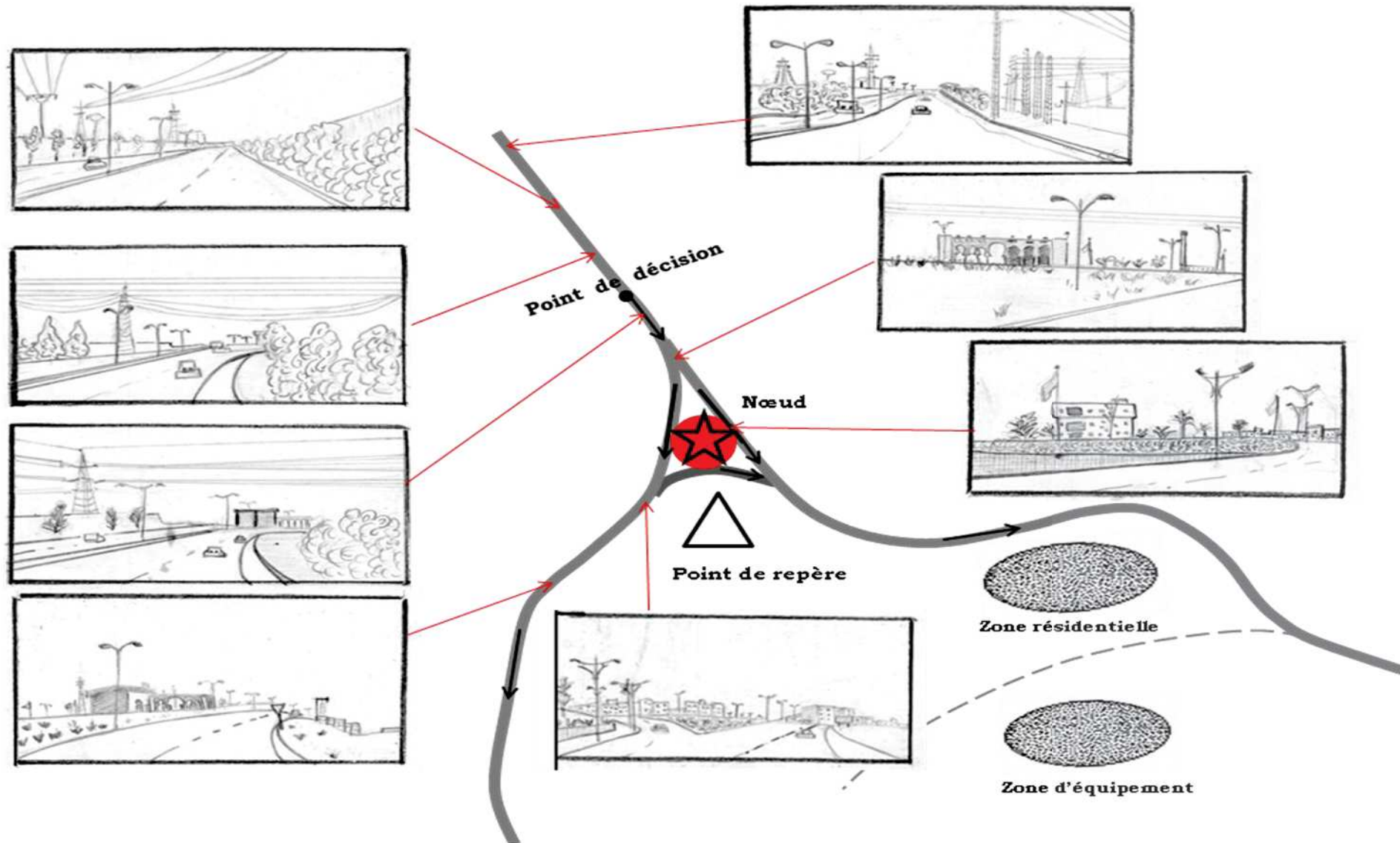


Fig. 6.10 : Des croquis sur les images mentales de l'expérience visuelle du chercheur à l'entrée de ville

Source : Auteur, 2016

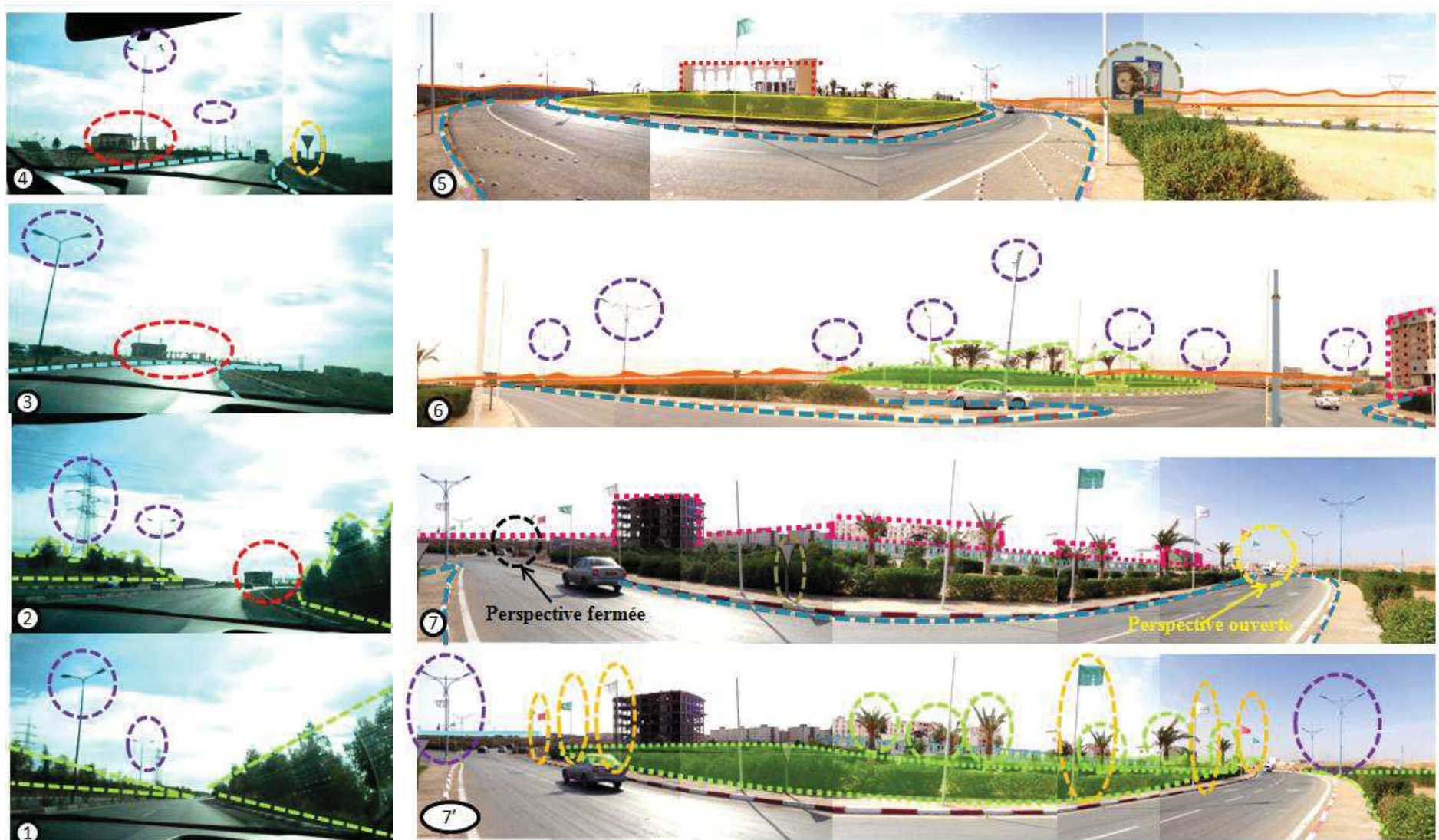


Fig.6.11 : Le marquage des éléments-clés qui composent l'image de l'entrée de ville

Source : Auteur, 2016

III-1/ Les composantes du parcours d'entrée à la ville N°1 (RN 3 Nord)

Étudier les composantes de parcours d'entrée vise à mettre sous la lumière l'ensemble des éléments qui composent les séquences et qui sont parfois négligés ou mal vus pour l'utilisateur.

Le début de ce parcours présente une station de services pour les usagers de la route, face à une centrale électrique (propriété publique). Après quelques séquences, on aperçoit les arcs du rond point, cet élément est celui qui a mis en valeur l'entrée de ville, et en face ce large rond-point, il existe un hôtel (immeuble très élevé en cours de construction) , et à côté de ce dernier, le cimetière des martyrs (Makbaret El Chouhada qui est un point historique et identitaire de la ville) . En arrière-plan, on remarque des logements (bâtiments) en cours de construction ainsi que la zone d'équipement. (Voir figure 6.4).

III-2/ Les séquences visuelles dominantes dans le cheminement de l'entrée

Le paysage routier du cheminement d'entrée dégage trois types de séquences visuelles :

Séquence à dominante Naturelle : le début de parcours se présente sous des séquences ouvertes sur un contexte naturel (alignement d'arbres non régulier), des montagnes, des collines, et des friches non qualifiées.

Séquence sur le rond-point : l'entrée de la ville identifiée par l'effet de rond-point aménagé avec des arcs, des arbustes, des stèles et vis-à-vis du cimetière des martyrs....

Séquence à dominante urbaine : après les séquences de rond point, on constate des séquences ouvertes sur le contexte urbain. Il s'agit des bâtiments achevés et inachevés, et des grands chantiers de construction (habitation, hôtel, ...). (Voir figure 6.5).

III-3/ Les éléments-clés qui composent l'image de l'entrée de ville

Végétation : l'existence des arbres d'ornement d'une manière irrégulière aux abords des routes qui conduisent vers le carrefour. Le rond point aménagé avec des arbustes et des arbres d'ornement (palmier d'ornement, ficus, ..), il diffuse le flux vers le centre-ville selon deux axes principaux. Une surface importante des friches et des terrains non qualifiés occupent le paysage des axes routiers. (Voir figure 6.11).

Signalétique et sécurité : un grand manque au niveau des panneaux de signalisation routière et sécuritaire qui facilitent le déplacement de l'utilisateur et guident son chemin vers le centre ville comme à titre d'exemple (panneau d'entrée, panneau de limitation de vitesse, panneau directionnel, panneau dia grammatique, panneau d'annonce de ralentisseur afin de sécuriser le trajet).

-Le rond point est signalé seulement avec le panneau de "cédez le passage" et un panneau de signalisation indiquant le sens de rotation invisible pour l'utilisateur et de mauvaise qualité. Quelques panneaux publicitaires non liés aux services sont installés à l'entrée de ville. Le cheminement trace à l'entrée une courbe à sommet sans aucune condition de sécurité routière affichée ou signalée.

Aménagement : l'entrée de ville est dotée de candélabres, un terre-plein central, un rond point aménagé à côté de ce dernier des trottoirs et des passages piétons. Seul le béton est utilisé en tant que revêtement du sol au niveau du rond point et du trottoir qui l'entoure. (Voir figure 6.11).

Les éléments vitrines : on aperçoit en arrière-plan de l'entrée de ville les montagnes, les collines, et les silhouettes du bâti (habitations, hôtel, chantiers....).

Les éléments identitaires et historiques : les éléments identitaires et historiques qui symbolisent l'image de la ville de Biskra et identifient l'entrée de ville sont :

- Rond point aménagé avec : les arcs, les tableaux avec les noms de Choudada, les drapeaux, et la stèle en pierre sur laquelle est sculptée la carte de l'Algérie.
- Le cimetière de martyrs ou (Makbarat El Chouhada) fait partie de patrimoine funéraire de la ville, un élément signalétique, identitaire et historique de la ville située vis-à-vis du rond point d'entrée.

Dans ce parcours d'entrée qui mène vers la ville de Biskra, on peut distinguer l'entrée de la ville à partir du positionnement stratégique du cimetière des martyrs (point de repère) et du fameux rond point aménagé (Nœud). Ces derniers temps, il est devenu un lieu de pèlerinage pour les nouveaux mariés qui viennent en cortège pour prendre des photos de souvenirs.

II/ ENTRÉE DE VILLE N°2 (RN 31)



Fig. 6.12 : Le parcours d'entrée à la ville via l'entrée N°2

Source : Google earth 2016 –traitement de l'Auteur-

Le parcours d'entrée qui mène vers la ville de Biskra à travers (RN31) se distingue par une entrée de ville assez banale et stéréotypique, sans aucun élément de repère identitaire, artisanal ou historique qui peut attirer l'attention de l'utilisateur régulier ou irrégulier.

On commence ce parcours à partir du pôle universitaire de Chetma, car ce dernier est considéré comme un point de référence selon plusieurs usagers de la route.

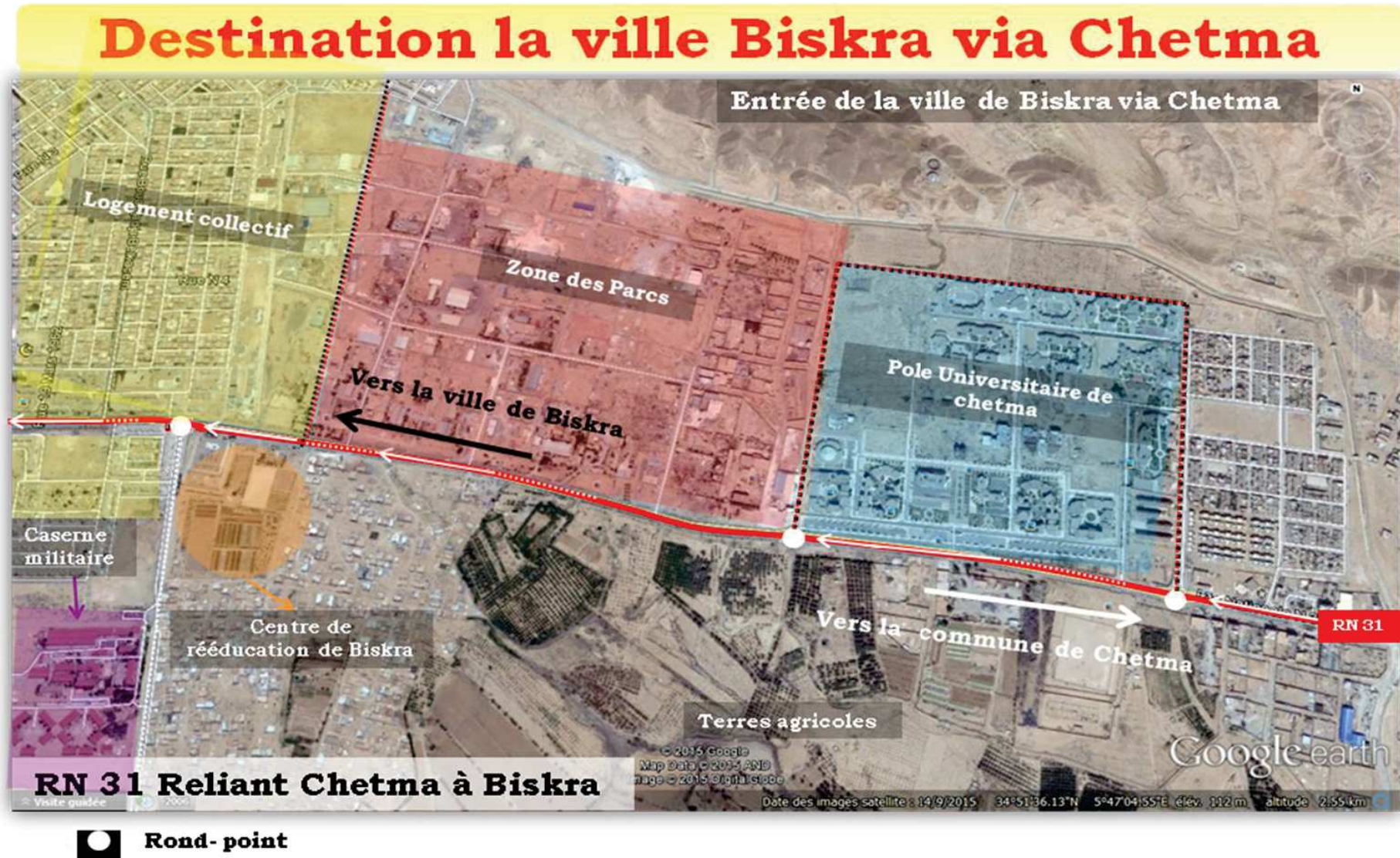


Fig.6.13 : Les composantes de l'image de l'entrée de ville N°2 (RN 31)

Source : Auteur, 2016

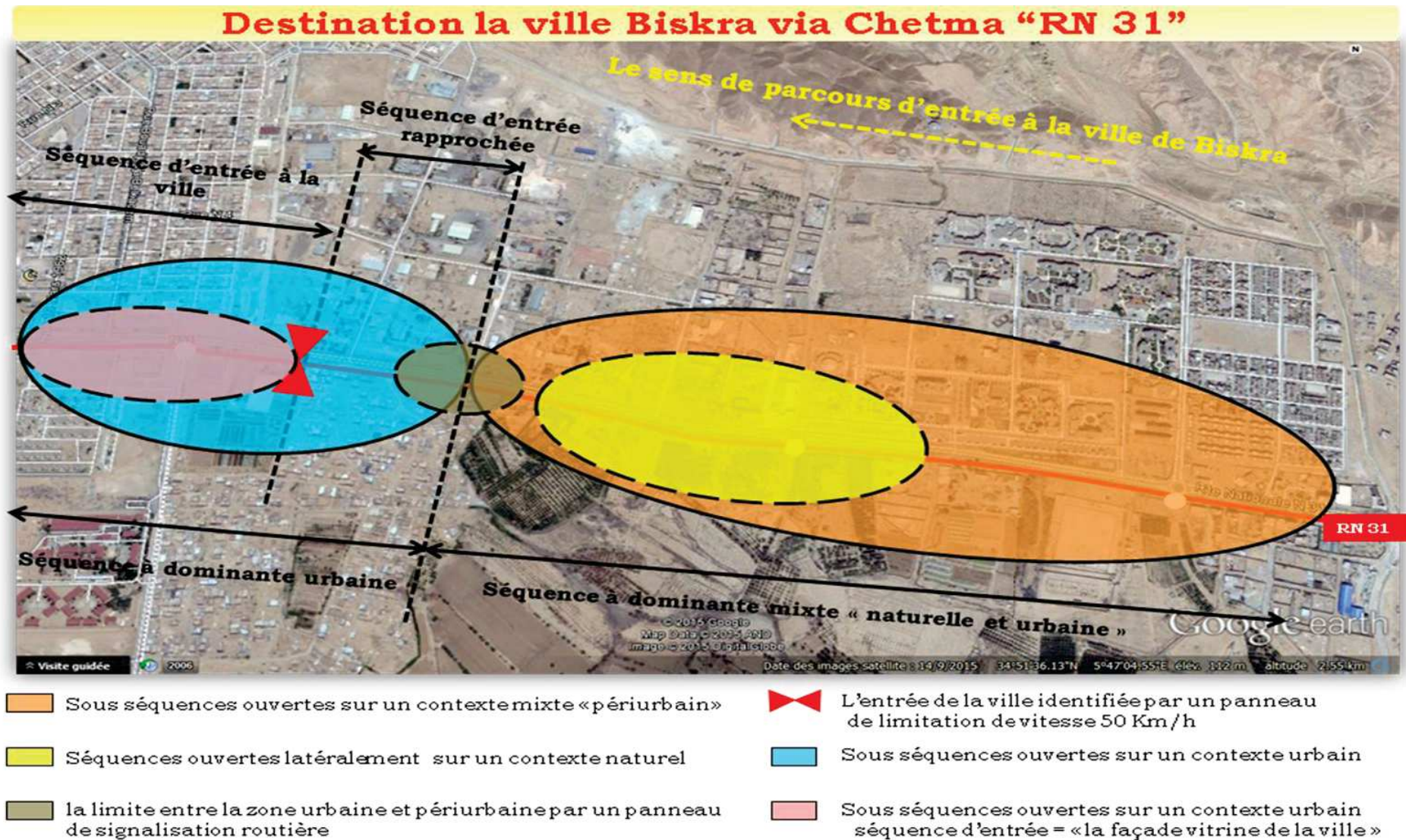
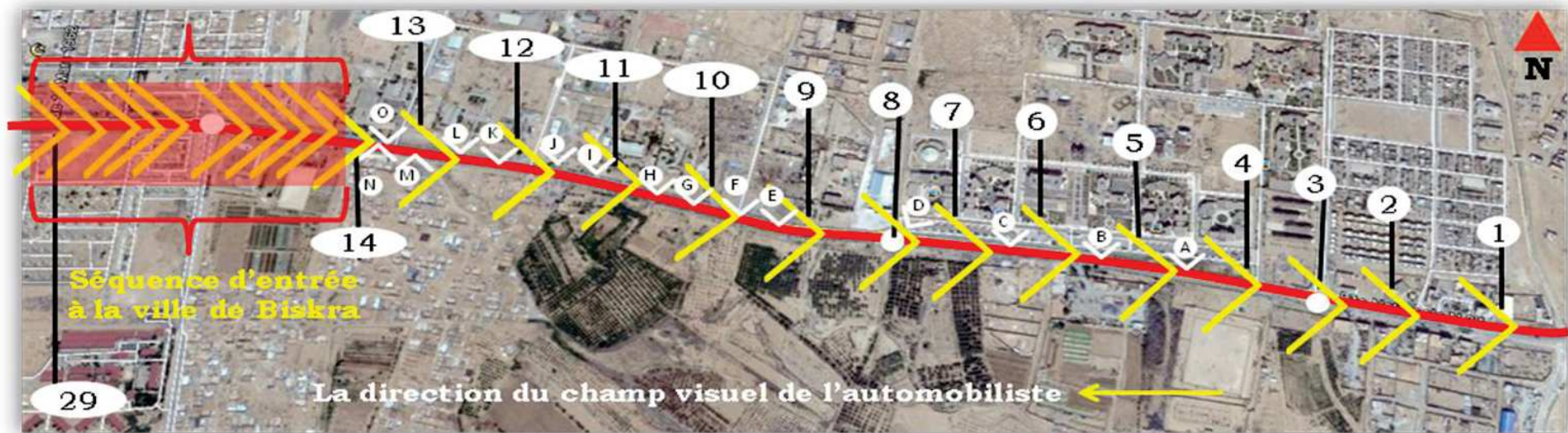


Fig.6.14 : Types de séquences visuelles dominantes dans le cheminement de l'entrée

Source : Auteur, 2016

1-Entrée de la ville de Biskra via Chetma (RN 31)



Entrée de la ville de Biskra par la RN 31 ←
Sortie de la ville de Biskra par la RN 31 →

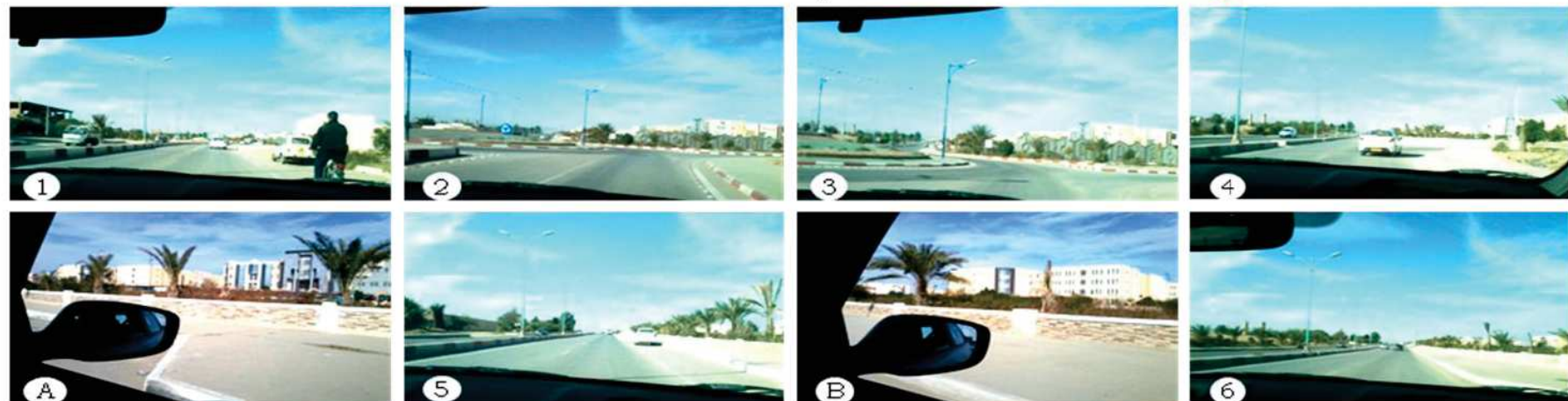


Fig.6.15 : Les séquences visuelles du paysage routier à l'entrée de ville (1-6)

Source : Auteur, 2016



Fig.6.16 : Les séquences visuelles du paysage routier à l'entrée de ville (C-L)

Source : Auteur, 2016



Fig.6.17 : Les séquences visuelles du paysage routier à l'entrée de ville (13-29)

Source : Auteur, 2016

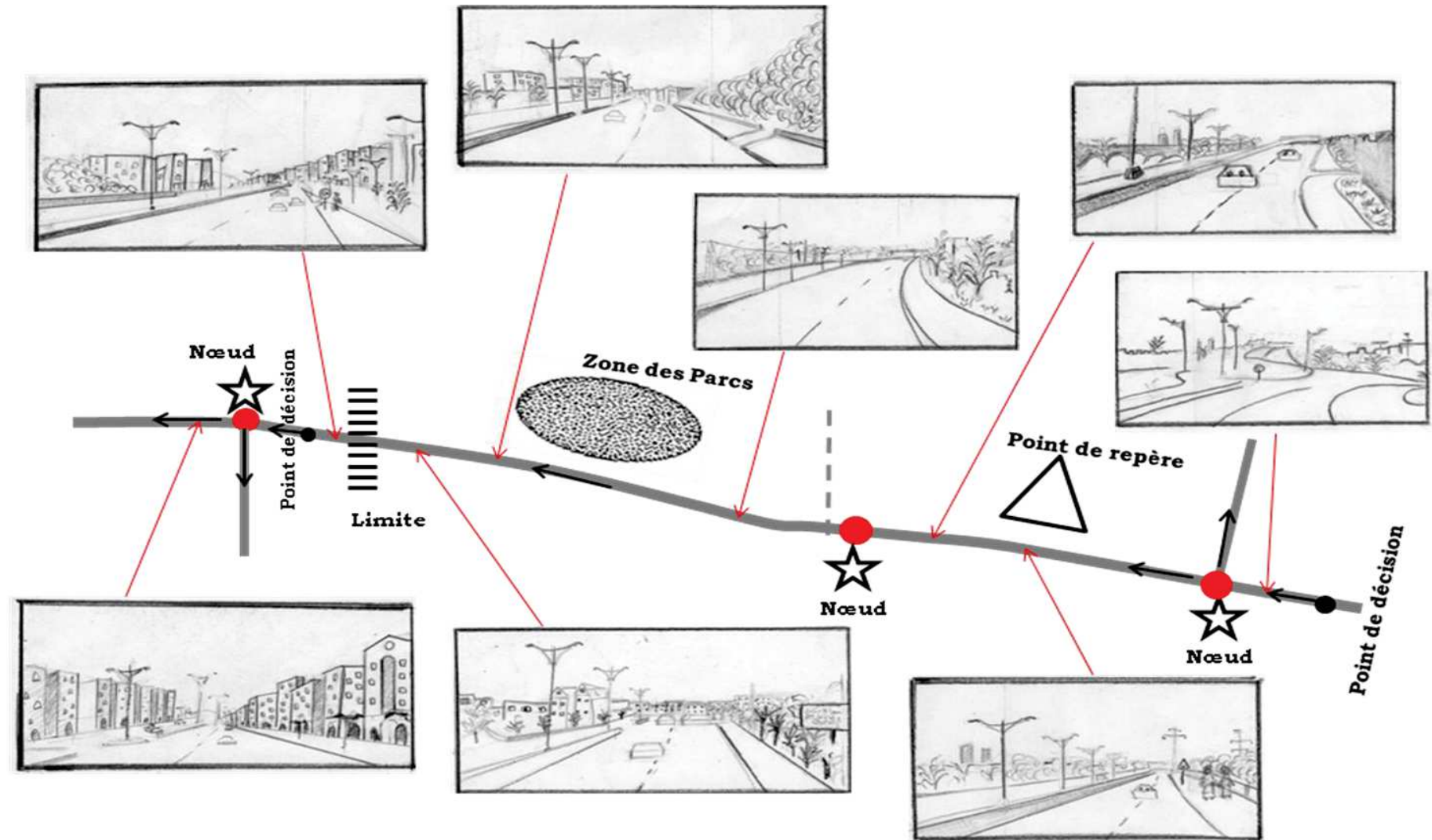


Fig.6.18 : Des croquis sur les images mentales de l'expérience visuelle du chercheur à l'entrée de ville

Source : Auteur, 2016

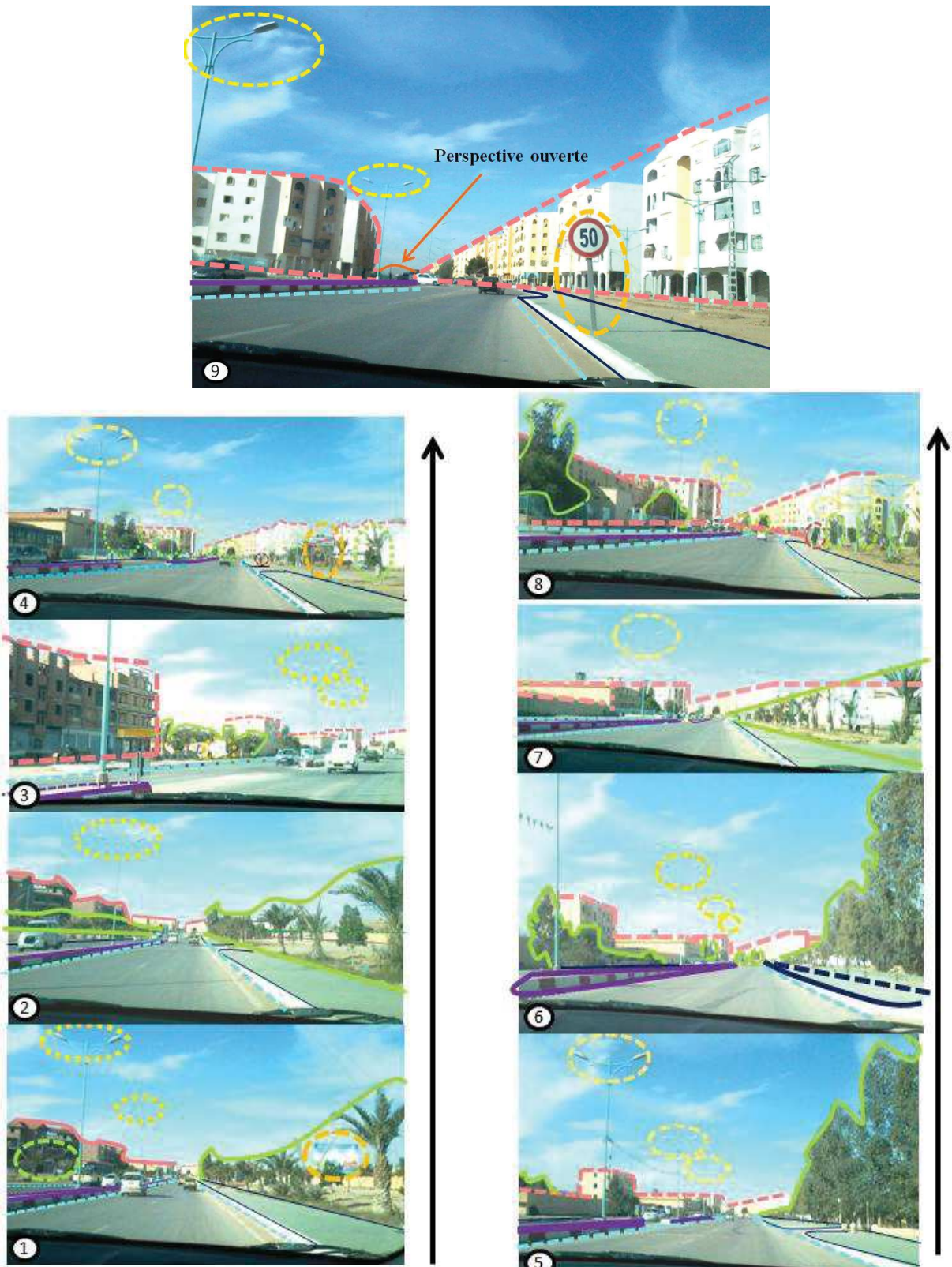


Fig.6.19 : Le marquage des éléments-clés qui composent l'image de l'entrée de ville

Source : Auteur, 2016

II-1/Les composantes du parcours d'entrée à la ville N°2 (RN 31)

Le parcours d'entrée commence par le pôle universitaire de Chetma et les terres agricoles qui s'étalent tout autour de l'université. La zone des parcs constitue une surface d'activité pour plusieurs investisseurs (des parcs de plâtres, de céramiques, de madriers, ...). En s'approchant de la ville, on aperçoit le panneau de limitation de vitesse et les habitations qui se resserrent pour marquer l'entrée (maisons, bâtiments, magasins, la prison de Biskra, et d'autres éléments...). (Voir figure 6.13).

II-2/Les séquences visuelles dominantes dans le cheminement de l'entrée

Le paysage routier du cheminement d'entrée dégage trois types de séquences visuelles :

Séquences ouvertes à dominante mixte « naturelle et urbaine »: séquences ouvertes latéralement sur un contexte naturel (surface agricole, et de l'autre côté le pôle universitaire de Chetma et la zone des parcs)

Séquence d'entrée rapprochée: cette séquence transitoire commence avec la limite de la zone des parcs jusqu'à la prison de Biskra.

Séquence à dominante urbaine: elle commence avec la façade vitrine, elle comporte des bâtiments élevés, des commerces, et comme un signal sécuritaire d'entrée « un panneau de limitation de vitesse ». (Voir figure 6.14).

II-3/Les éléments-clés qui composent l'image de l'entrée de ville

Végétation: la présence des arbres d'ornements et d'ombrage aux abords des routes de l'entrée de ville, les plantations sont non rythmées avec différentes espèces et tailles. Elles se diversifient entre le ficus, eucalyptus, palmier d'ornement...etc. (Voir figure 6.19).

Signalétique et sécurité: on constate qu'il y a un grand manque au niveau de la signalisation routière (absence de panneau d'entrée à la ville, panneau diagrammatique,...). Seul un panneau de limitation de vitesse (50 km/h) signale l'entrée d'agglomération, et quelques panneaux publicitaires non liés aux services sont installés le long de la route. (Les panneaux routiers existants sont lisibles et visibles pour l'utilisateur).

Aménagement: l'entrée de ville est ponctuée par des lampadaires afin d'assurer la bonne visibilité de l'utilisateur pendant les périodes nocturnes, un terre plein central, des trottoirs en

béton et passages piétons pour sécuriser le flux piétonnier. À l'entrée on aperçoit un petit rond-point en béton, souvent mal vu pour l'utilisateur.

Vitrine : lorsque, on appréhende la façade vitrine de la ville, on distingue largement et facilement la silhouette de bâti (habitation, équipement), et non bâti (les montagnes).

Le parcours d'entrée comporte trois ronds-points (nœuds) non aménagés et imperceptibles pour l'utilisateur accompagnés d'un point de repère (pôle universitaire de Chetma). L'absence d'un élément identitaire, historique, économique, patrimonial ou artisanal qui reflète l'image de la ville de Biskra et marque son entrée de ville. Uniquement les habitations (bâtiments élevés) et le panneau de limitation de vitesse marquent l'accès d'agglomération. L'entrée est floue et indistincte pour l'utilisateur à cause de l'absence de signalisations routière, sécuritaire et publicitaire liées aux services (restaurants, hamamas,...).

III/ ENTRÉE DE VILLE N°3 (RN83)



Fig.6. 20 : Le parcours d'entrée à la ville via l'entrée N°3 (RN 83)
Source : Google earth 2016 -traitement de l'Auteur-

Cette entrée de ville est liée à un axe routier important qui irrigue la ville de Biskra, venant de Sidi Okba, Zribet El Oued ...etc. La vue lointaine et la perception de l'entrée de ville avec les arrières plans décrivent un parcours routier sans essence ou profondeur entouré par un paysage insignifiant de mauvaise qualité paysagère et visuelle. Le concept de l'entrée de ville n'est pas explicite, il se cache derrière quelques panneaux routiers et de sécurité routière.

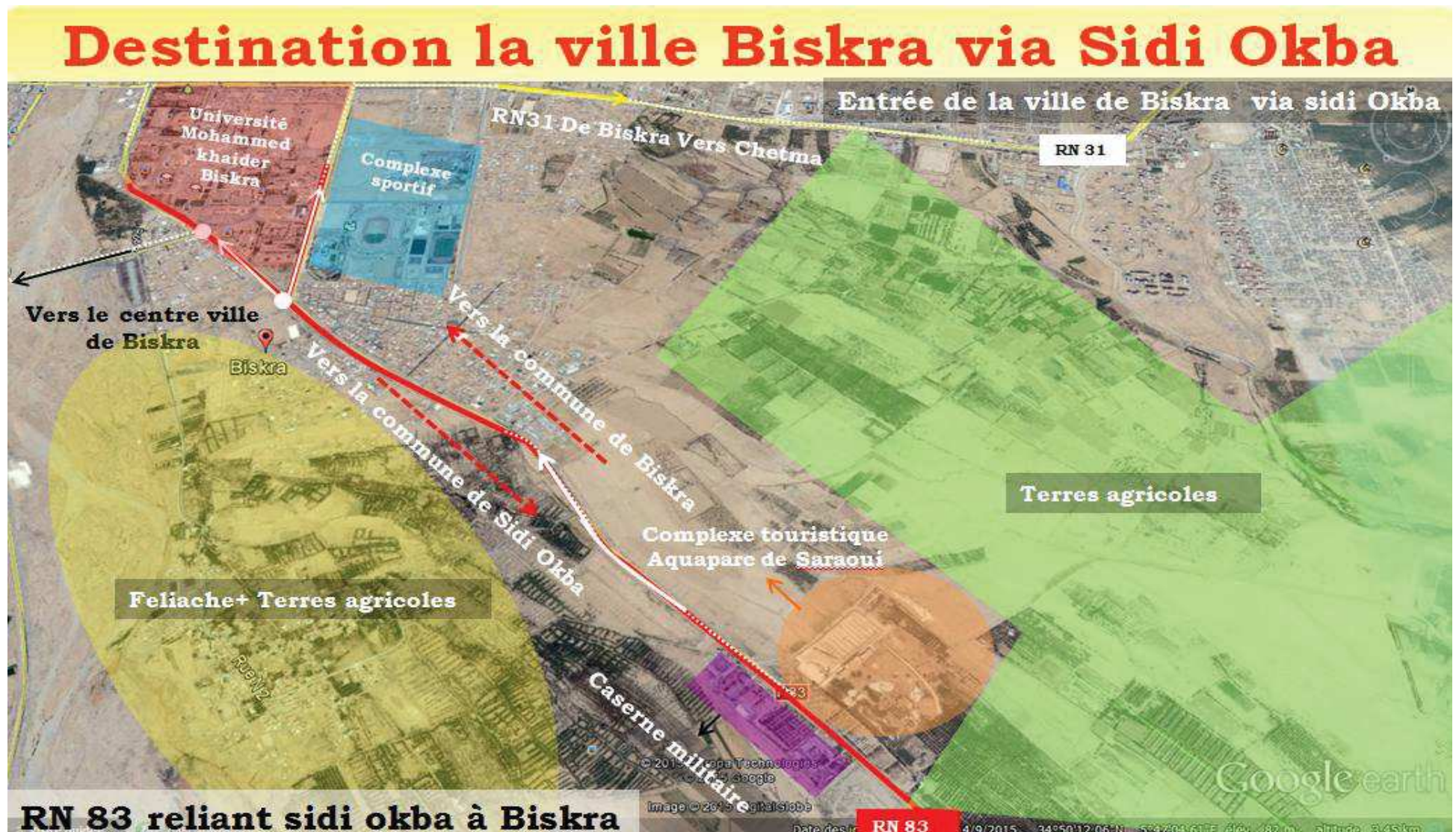


Fig.6.21 : Les composantes de l'image de l'entrée de ville N°3 (RN 83)

Source : Auteur, 2016

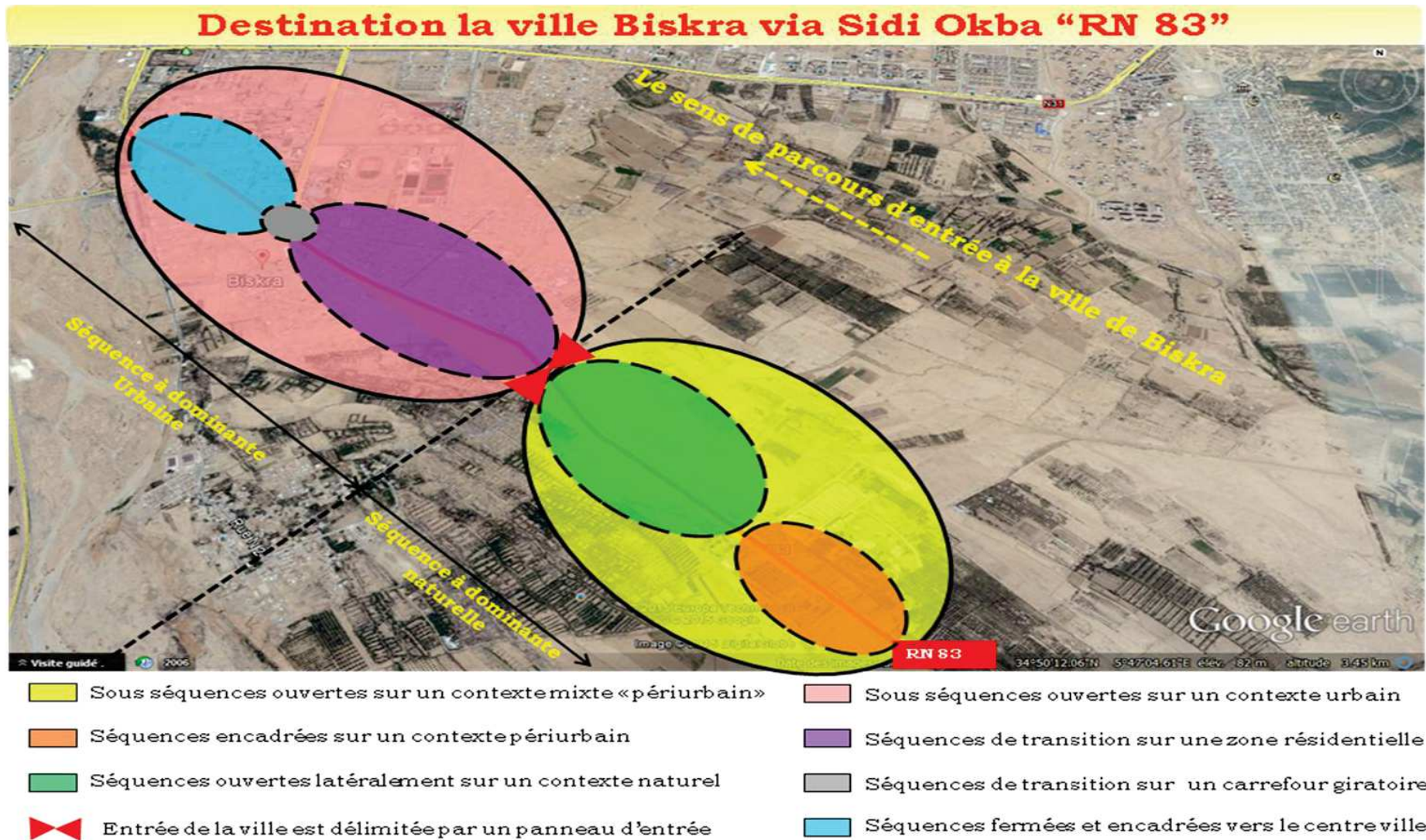


Fig.6.22 : Types de séquences visuelles dominantes dans le cheminement de l'entrée

Source : Auteur, 2016

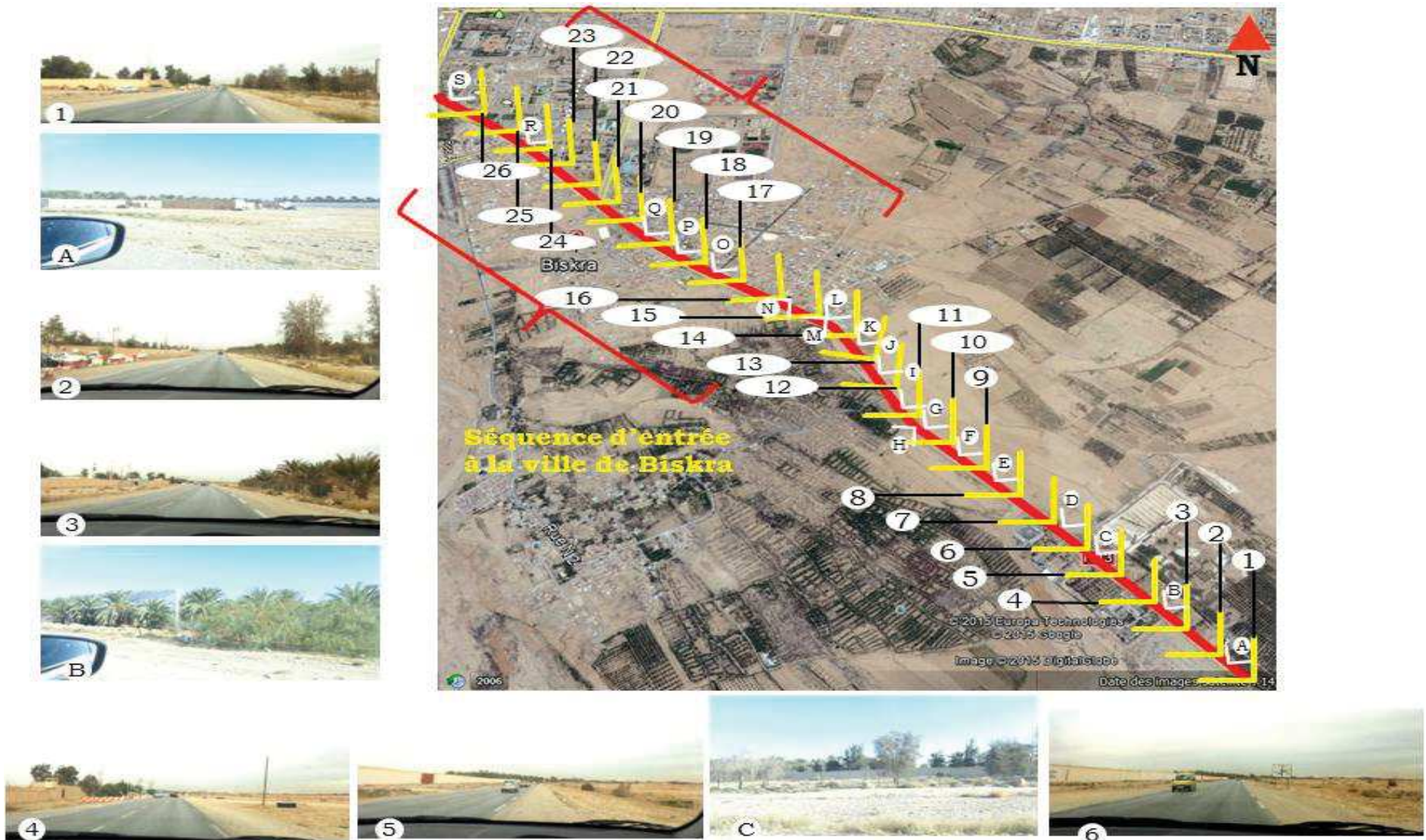


Fig.6.23 : Les séquences visuelles du paysage routier à l'entrée de ville (1-6)

Source : Auteur, 2016



Fig.6.24 : Les séquences visuelles du paysage routier à l'entrée de ville (D-N)

Source : Auteur, 2016



Fig.6.25 : Les séquences visuelles du paysage routier à l'entrée de ville (16-S)
Source : Auteur, 2016

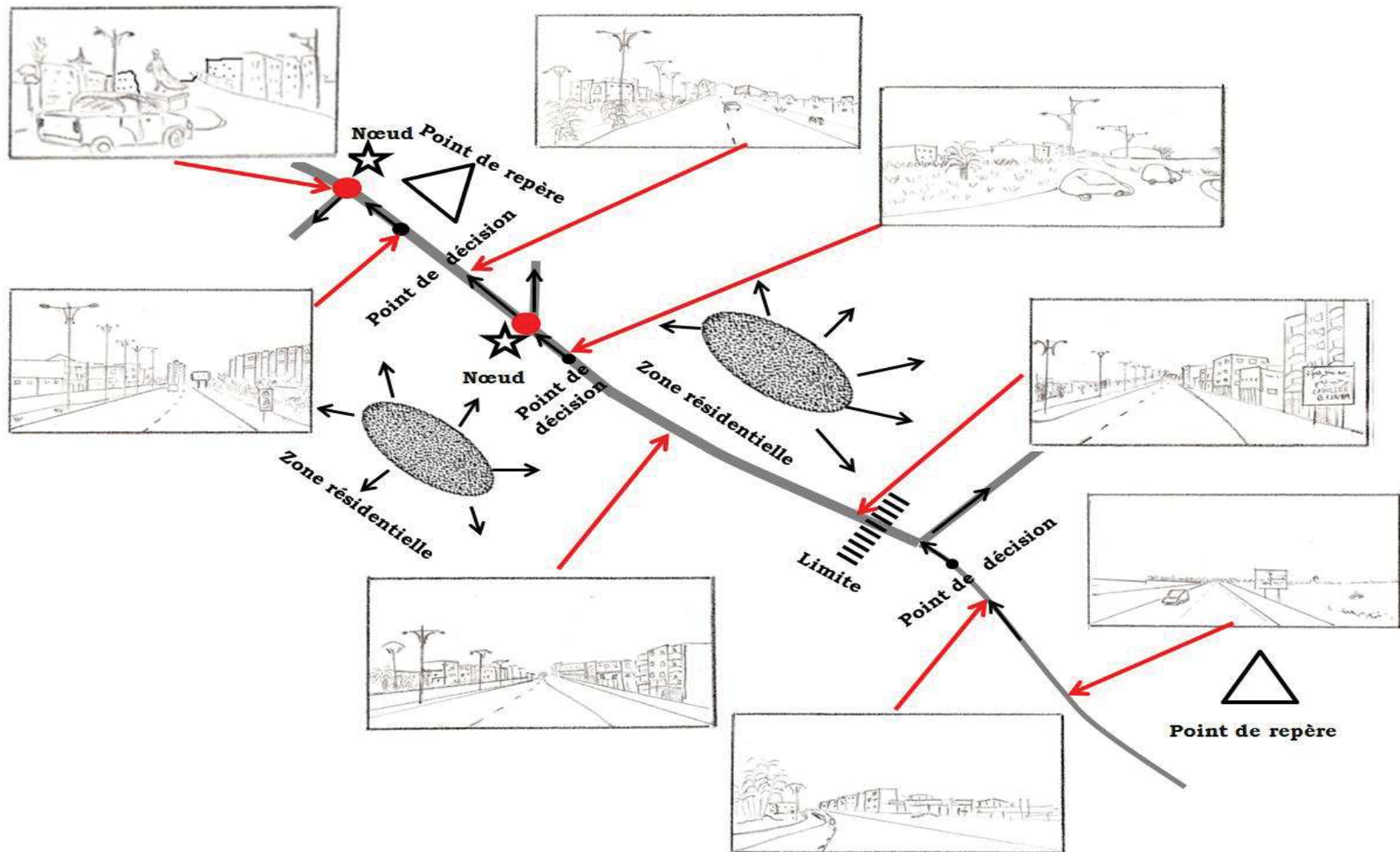


Fig.6.26 : Des croquis sur les images mentales de l'expérience visuelle du chercheur à l'entrée de ville

Source : Auteur, 2016



Fig.6.27 : Le marquage des éléments-clés qui composent l'image de l'entrée de ville

Source : Auteur, 2016

III-1/Les composantes du parcours d'entrée à la ville N°3 (RN 83)

Ce parcours commence avec des terres agricoles, un complexe touristique (Aqua Parc) face à une caserne militaire. On aperçoit ensuite des panneaux de signalisations routières (diagrammétique, limitation de vitesse, panneau directionnel vers Feliache). En s'approchant de la zone de l'entrée de ville marquée par des constructions nouvellement construites (des zones résidentielles, de commerce, établissement éducatif,...) jusqu'à l'arrivée à un rond point décisif et en tournant à droite, on trouve le complexe sportif, ou bien en continuant tout droit vers l'université de Mohammed khider et vers le centre-ville de Biskra. (Voir figure 6.21).

III-2/Les séquences visuelles dominantes dans le cheminement de l'entrée

Le parcours d'entrée N°3 (RN 83) inclut deux grands types de séquences visuelles :

Sous séquences ouvertes sur un contexte mixte « périurbain » : Elles englobent des séquences ouvertes sur un contexte périurbain (aquaparc + caserne militaire), les perspectives sont ouvertes latéralement sur un paysage naturel et des friches agricoles.

Sous séquences ouvertes sur un contexte urbain : Elles comportent des séquences visuelles de l'entrée de la ville délimitées par un panneau d'accès qui détermine les limites administratives, et d'autres perspectives sur un contexte urbain (extensions de bâti : une zone résidentielle). Le long de parcours, on trouve des perspectives sur un rond-point aménagé par la végétation, et à la fin de cet itinéraire, on constate que les séquences urbaines sont fermées et encadrées en allant vers l'université de Biskra (habitation, magasins, restaurants ...). (Voir figure 6.22).

III-3/Les éléments-clés qui composent l'image de l'entrée de ville

Végétation : les terres agricoles de Feliache, riches avec leurs palmiers dattiers et non dattiers. Elles s'étalent sur le côté gauche du paysage routier de l'automobiliste ou de l'utilisateur de la route. Quelques plantations d'ornementation sont implantées après le panneau d'entrée de ville, le long du parcours vers l'université de Biskra. (Palmier d'ornement, ficus,...)

Signalétique et sécurité : le parcours d'entrée trace une courbe à sommet signalé par quelques panneaux routiers avec un manque de mesure de sécurité routière. Au début du parcours d'entrée, on remarque le panneau diagrammatique qui informe l'utilisateur sur les différentes

CHAPITRE N° 6 : LA PERCEPTION DU CHERCHEUR AUTOMOBILISTE

directions qu'il peut emprunter ou qu'il va rencontrer le long de la route. Ensuite, on rencontre le panneau directionnel qui est destiné à orienter l'automobiliste vers Feliache ou vers Biskra. L'un des facteurs liés à la sécurité routière de l'utilisateur, c'est le panneau de limitation de vitesse à (60 km/h), l'élargissement de la route d'entrée et la visibilité des panneaux et la lisibilité des indications. Afin de bien marquer les limites administratives de la ville de Biskra, on constate qu'il existe un panneau d'entrée à la ville de Biskra. (Voir figure 6.27)

Aménagement : l'entrée de la ville est munie par des candélabres (lampadaires) installés dans le terre-plein central. La conception des trottoirs est nécessaire sur les abords immédiats de la route à l'entrée d'agglomération. Le côté gauche de la route est doté d'un trottoir, par contre le côté droit de la route dans lequel se trouve le panneau d'agglomération ne dispose pas de passage ou de trottoir (sol non revêtu).

Façade vitrine : les éléments vitrines qui composent le grand paysage de l'image de l'entrée sont naturels. Ils comprennent des surfaces agricoles (Feliache), des montagnes, des friches, des terrains abandonnés et des silhouettes du bâti (habitations). (Voir figure 6.27)

Le facteur économique : cet indicateur est lié à l'image de la ville, il se présente sous forme de production phoenicicole de Feliache. Néanmoins, les autres indicateurs relatifs à l'identité, à l'histoire, au patrimoine et à l'artisanat sont entièrement absents.

Le parcours d'entrée s'identifie sur le croquis par deux ronds-points aménagés (des nœuds), le premier est embelli avec de la végétation et le second avec le stèle de Okba Ibn Nafaa, face à l'université de Mohammed Khider Biskra (points de repères). L'extension bâtie et l'ensemble des panneaux signalétiques routiers marquent l'entrée de la ville, la publicité affichée est uniquement liée aux produits cosmétiques et alimentaires et elle ne participe ni à la promotion du tourisme, ni à la culture locale.

On constate ainsi l'absence des éléments identitaires, historiques, et patrimoniaux qui surlignent l'image de la ville de Biskra et distinguent l'entrée de la ville N°3.

IV/ ENTRÉE DE VILLE N°4 (RN 3 Sud)



Fig.6.28 : Le parcours d'entrée à la ville via l'entrée N°1 RN 3 Nord

Source : Google earth 2016 -traitement de l'Auteur-

L'entrée de ville N°4 (RN 3 Sud) fait partie intégrante du parcours d'entrée qui mène, d'un côté, vers la ville de Biskra et de l'autre, vers le Sahara . Cet itinéraire manque de symboles, d'indices et de points de repère pour signaler l'identité régionale et démontrer l'héritage patrimonial de la ville de Biskra. Le cheminement d'entrée trace une courbe à sommet qui s'aligne en parallèle avec la voie ferrée.

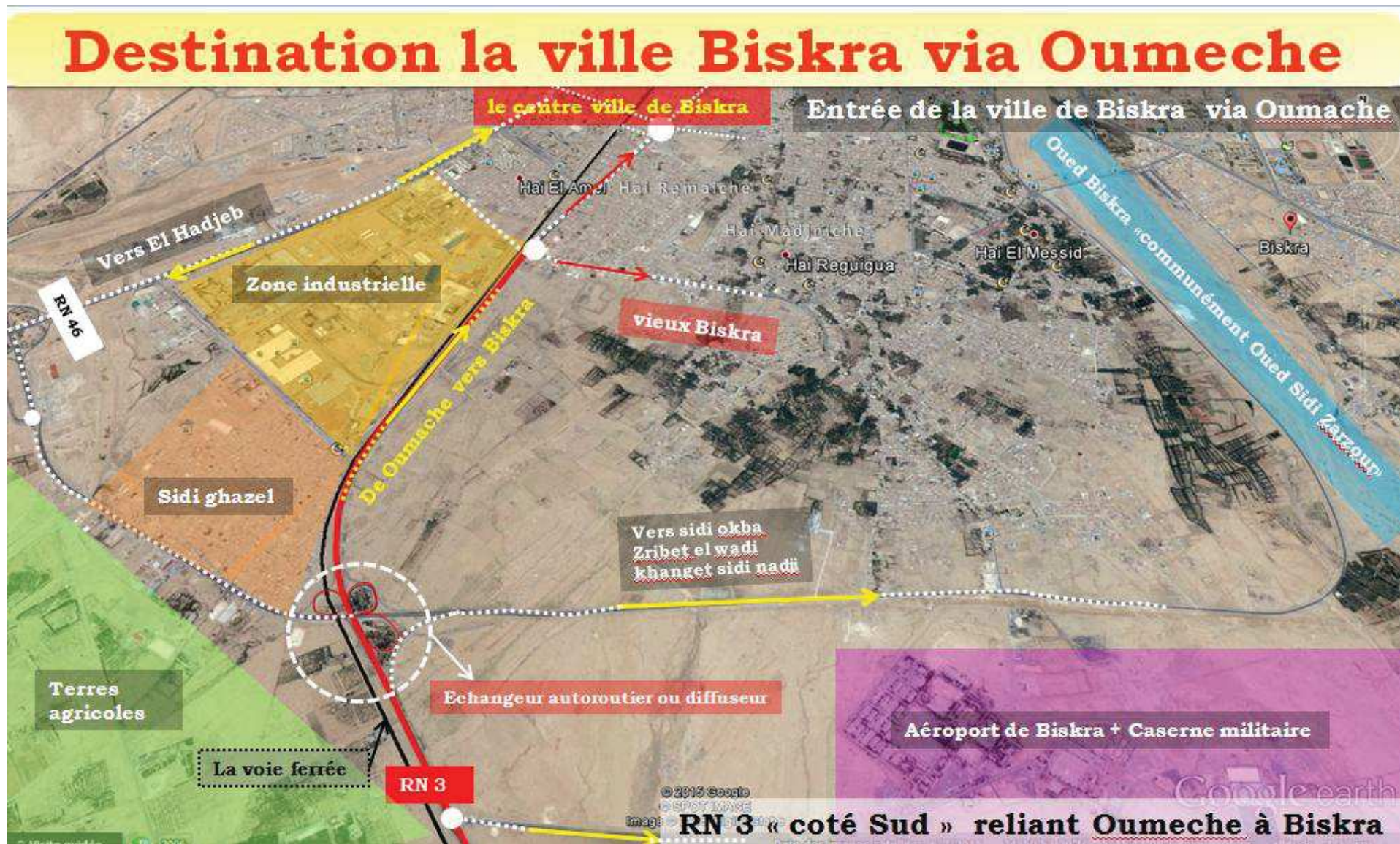


Fig.6.29 : Les composantes de l'image de l'entrée de ville N°1 (RN 3 Nord)

Source : Auteur, 2016

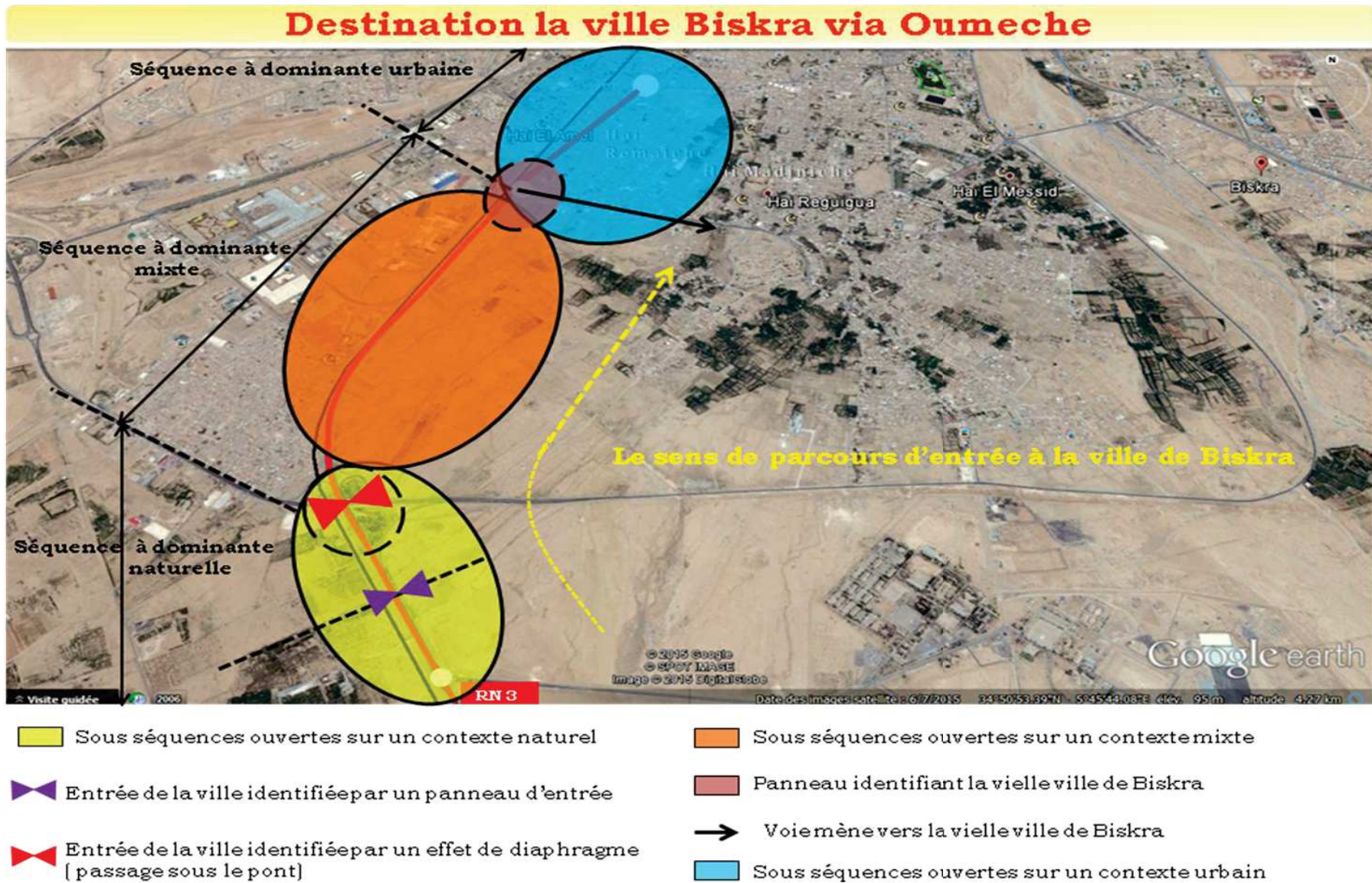


Fig.6.30 : Types de séquences visuelles dominantes dans le cheminement de l'entrée

Source : Auteur, 2016

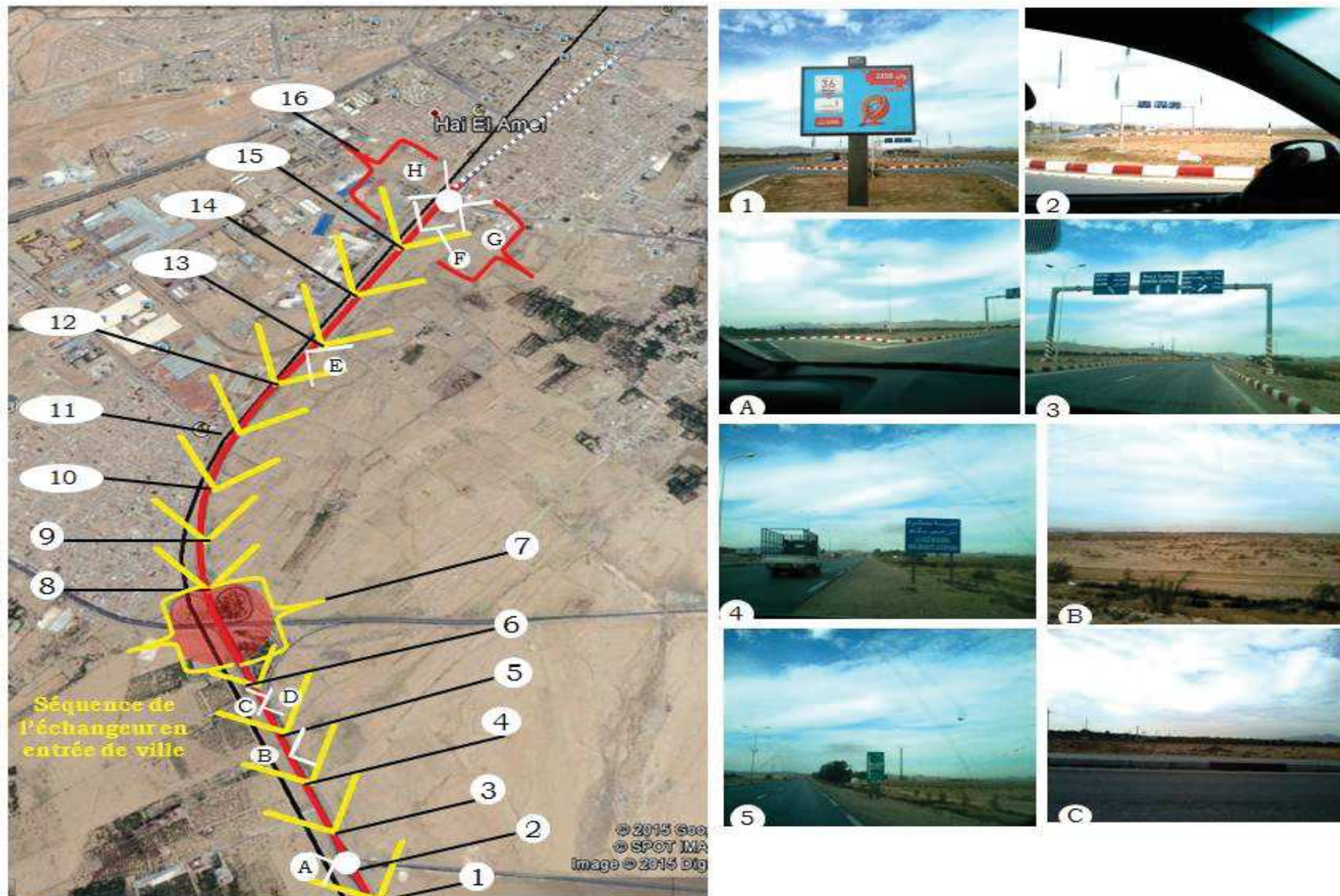


Fig.6.31 : Les séquences visuelles du paysage routier à l'entrée de ville (1-C)

Source : Auteur, 2016

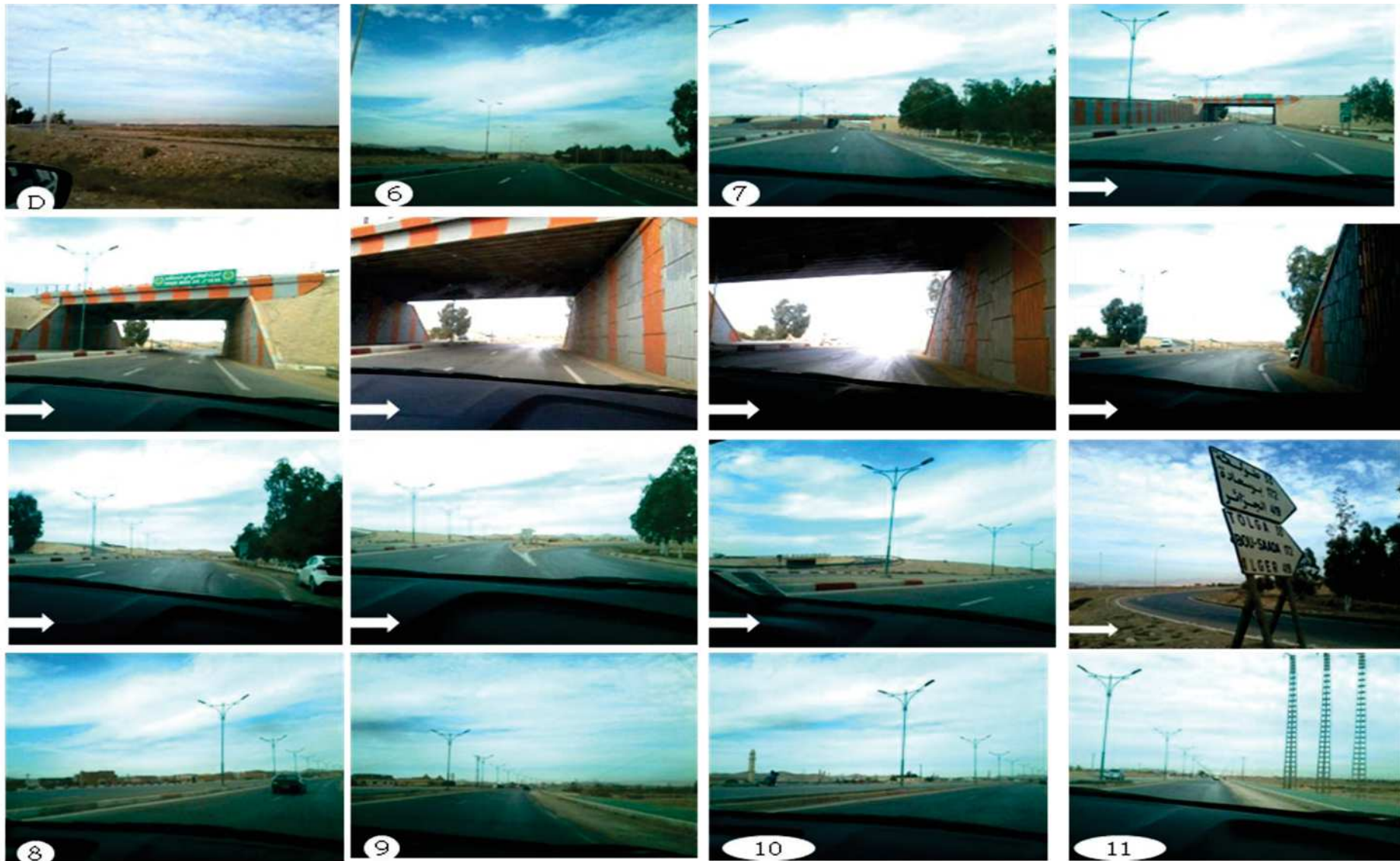


Fig.6.32 : Les séquences visuelles du paysage routier à l'entrée de ville (D-11)

Source : Auteur, 2016



Fig.6.33. Les séquences visuelles du paysage routier à l'entrée de ville (12-16)

Source : Auteur, 2016

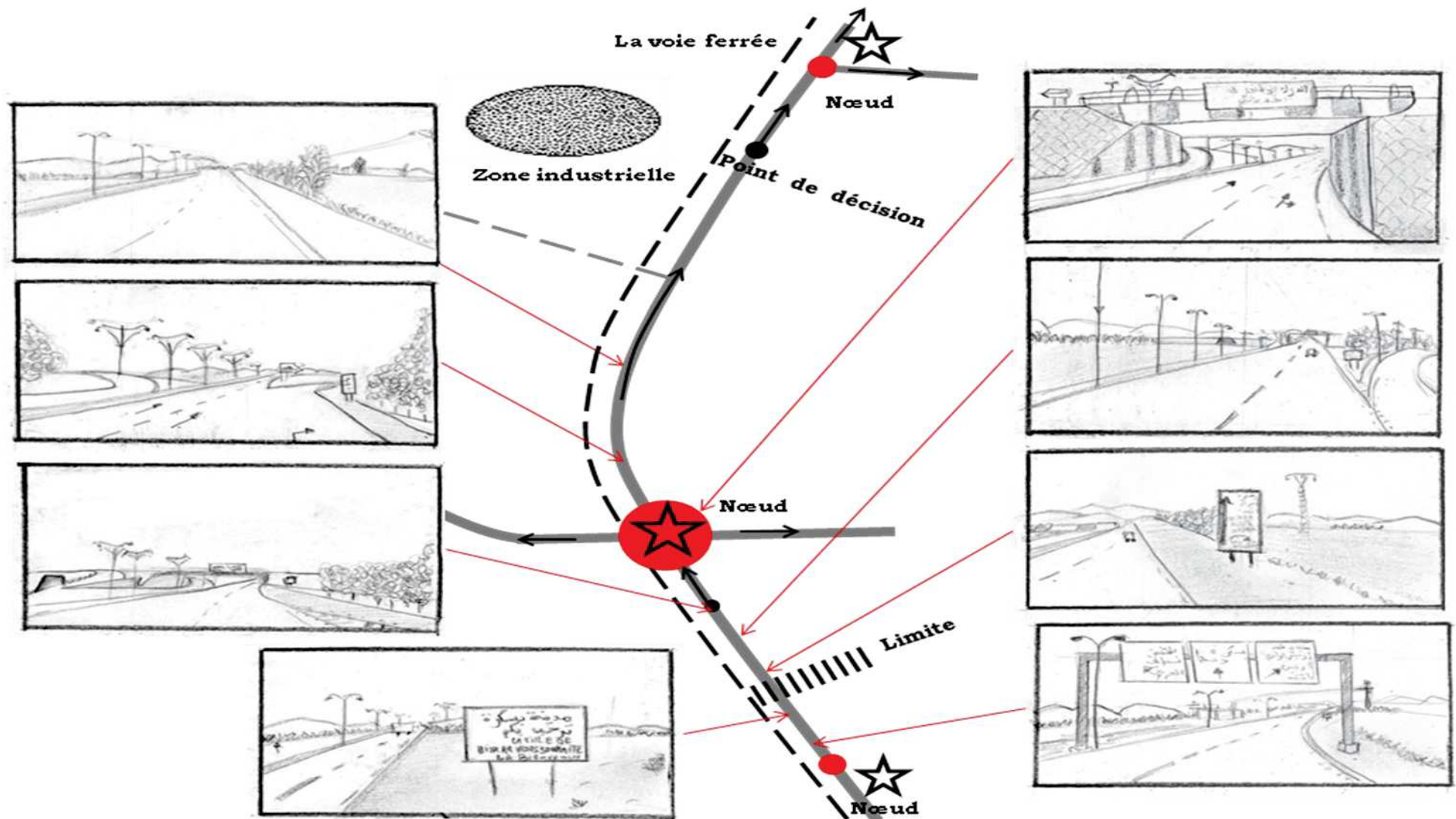


Fig.6.34 : Des croquis sur les images mentales de l'expérience visuelle du chercheur à l'entrée de ville

Source : Auteur, 2016

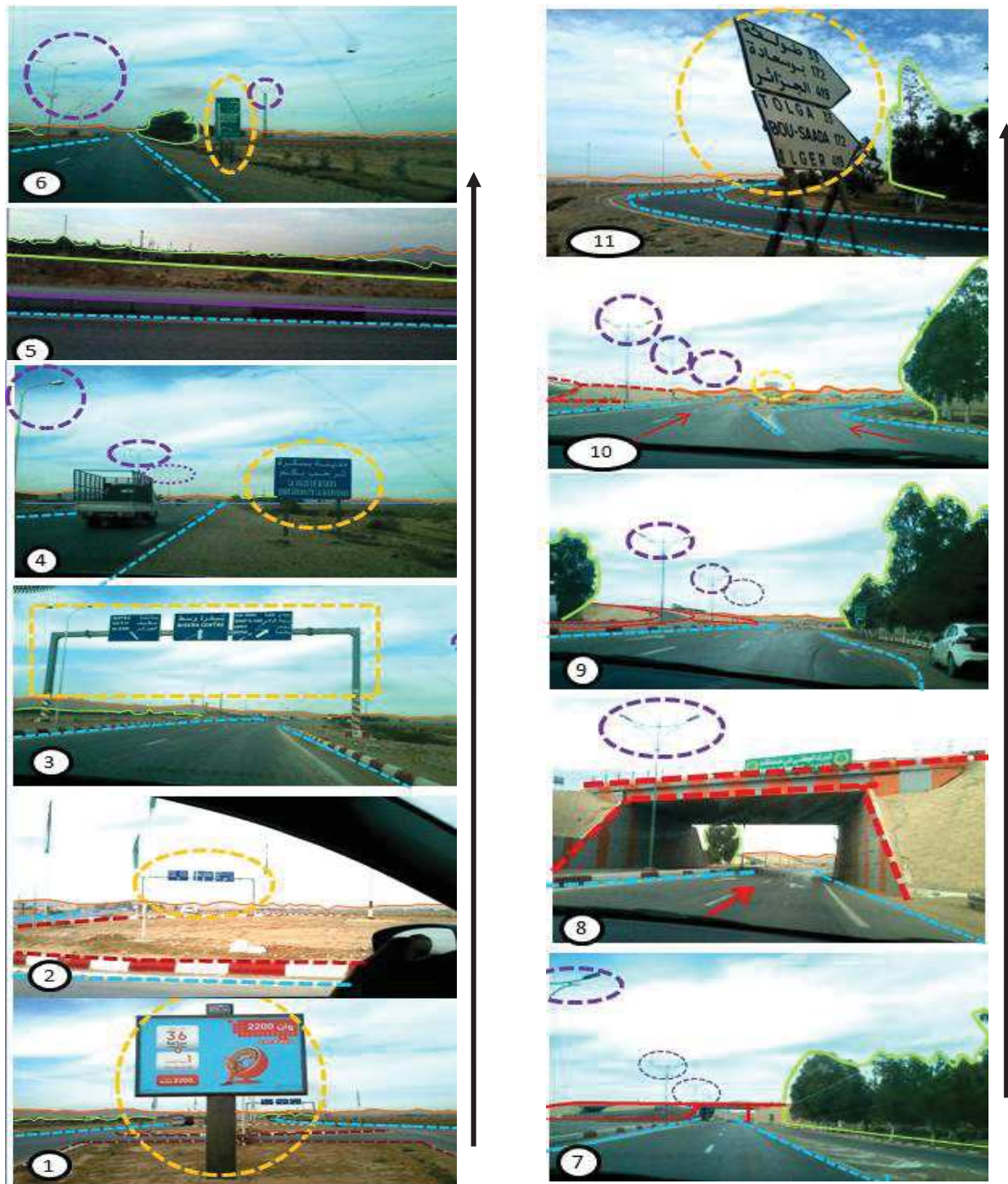


Fig.6.35 : Le marquage des éléments-clés qui composent l’image de l’entrée de ville
 Source : Auteur, 2016

IV-1/Les composantes du parcours d’entrée à la ville N°4 (RN 3 Sud)

Commençons ce parcours avec le rond point non aménagé, le portique d’entrée et le panneau d’entrée à la ville « zone riche avec des surfaces agricoles latérales ». Après, l’échangeur autoroutier qui constitue le point de transition décisif et qui

englobe plusieurs destinations, cet élément est riche avec des panneaux directionnels vers (Sidi Okba, Zribet El Oued, Khanget Sidi Nadji, Tolga, ...).

Pour assurer la sécurité des passagers, une limitation de hauteur des véhicules est signalée par un panneau de limitation de gabarit (à 5.8m) affiché sur l'échangeur autoroutier. (Voir figure 6.29).

Le chemin vers le centre ville est un peu éloigné pour accéder au centre-ville, on passe tout d'abord par l'agglomération de Sidi Ghzel et la zone industrielle (Voir. Fig.6.). Après, on pénètre au «vieux Biskra » communément appelée « Biskra legdima » en prenant le chemin à gauche, ou bien à droite vers le centre-ville.

IV-2/Les séquences visuelles dominantes dans le cheminement de l'entrée

Ce parcours se distingue par trois types de séquences visuelles (naturelle, mixte et urbaine) :

Séquence naturelle : le parcours est sous séquences ouvertes sur un contexte naturel, des silhouettes de terres agricoles et forestières occupent latéralement le paysage. L'itinéraire s'identifie par une entrée de ville signalée par seulement un panneau d'entrée. Après, on remarque les séquences de l'échangeur distinguées par un effet de diaphragme : passage sous le pont ou bien l'effet de la porte d'entrée perçu à travers la perspective encadrée par deux murs et par le pont.

Séquence à dominante mixte : ces séquences occupent des silhouettes de terres agricoles et forestières englobant l'agglomération de Sidi Ghzel et la zone industrielle de Biskra, jusqu'à l'arrivée de la ville où se situe le panneau identifiant la vieille ville de Biskra « Biskra Legdima ».

Séquence urbaine : après le panneau de Biskra Legdima , les séquences seront de plus en plus encadrées et délimitées par un contexte urbain riche (Bâtiments, habitations, commerces, magasins....), et le chemin se resserre ensuite en allant vers le centre-ville. (Voir figure 6.30).

IV-3/ Les éléments-clés qui composent l'image de l'entrée de ville

Végétation : dans les premières séquences de l'entrée de ville, on note que l'élément végétal est absent. Au niveau du rond-point et des abords de la route, il n'y a que des terrains délaissés et abandonnés qui structurent les images de l'entrée de ville. En s'approchant de l'échangeur autoroutier, on commence à percevoir des plantations et des arbres de différentes espèces et tailles (eucalyptus, ficus, acacia...)

Signalétique : la partie signalétique comprend un ensemble de panneaux de signalisation routière afin d'assurer la bonne orientation et la sécurité des usagers de la route, tels que le panneau de signalisation d'un rond-point, panneau diagrammatique, panneau d'entrée à la ville, quelques panneaux directionnels liés à l'échangeur autoroutier et d'autres panneaux publicitaires négligeables non liés aux services. (Voir figure 6.35).

Aménagement : on aperçoit la présence d'un rond-point non aménagé à l'entrée de ville situé devant le panneau d'entrée agglomération. Le portique bleu d'entrée fait partie de l'aménagement de l'entrée de ville, cette structure métallique avec ses panneaux d'orientation et ses indications lisibles qui déterminent les différentes destinations possibles, indique et facilite le parcours de l'utilisateur. À l'entrée, on remarque aussi la présence d'un terre-plein central ayant pour but de canaliser les flux et réduire le taux d'accidents. Souvent encastrés dans le terre-plein, les lampadaires assurent l'éclairage à l'entrée pendant les nuits et garantissent un pourcentage élevé de la sécurité routière. L'échangeur autoroutier est situé après le panneau d'entrée d'agglomération, il focalise la perception de l'utilisateur en provoquant chez l'utilisateur l'image ou bien l'effet de la porte d'entrée avec ses couleurs, et l'aménagement qu'il entoure (arbres et plantations, candélabre, terre-plein central, les limites de la routes sont bien déterminées,...). L'échangeur permet d'évacuer le flux de circulation et d'éviter tout croisement des véhicules. (Le pont permet à un réseau routier d'enjamber l'autre).

Les éléments vitrines : les silhouettes qui dominent l'arrière plan de cette entrée de ville sont de caractère naturel comme les montagnes, les surfaces agricoles et forestières, des friches et terrains délaissés. Dans la toile de fond, on remarque quelques silhouettes du bâti (des habitations, et des poteaux électriques,...). (Voir figure 6.35).

CHAPITRE N 6 : LA PERCEPTION DU CHERCHEUR AUTOMOBILISTE

Sécurité : la sécurité est assurée seulement par le panneau de limitation de hauteur (à l'échangeur autoroutier), par la lisibilité des indications et la visibilité des panneaux de signalisation routière, et la facilité de la circulation et de déplacement (revêtement au sol homogène).

Le parcours est délimité aux extrémités par deux ronds-points non aménagés, et un grand nœud de communication et d'échange au milieu de la trajectoire tracée. Il s'agit de l'échangeur autoroutier. L'absence des dimensions, patrimoniale, économique, historique et identitaire influe sur la banalité et l'anonymat de paysage routier de l'entrée de la ville.

V/ ENTRÉE DE VILLE N°5 (RN 46)



Fig.6.36 : Le parcours d'entrée à la ville via l'entrée N°5 RN 46

Source : Google earth 2016 -traitement de l'Auteur-

Cette entrée de ville se caractérise par un itinéraire de médiocre qualité paysagère. On remarque une continuité visuelle entre le positionnement du panneau d'entrée, la gare routière (élément de repère et un point d'attraction), et l'effet de porte créée par l'échangeur autoroutier. Ces séquences clés se resserrent et s'unissent pour former l'image de l'entrée de la ville de Biskra d'une manière distinguable et identifiable pour l'utilisateur.

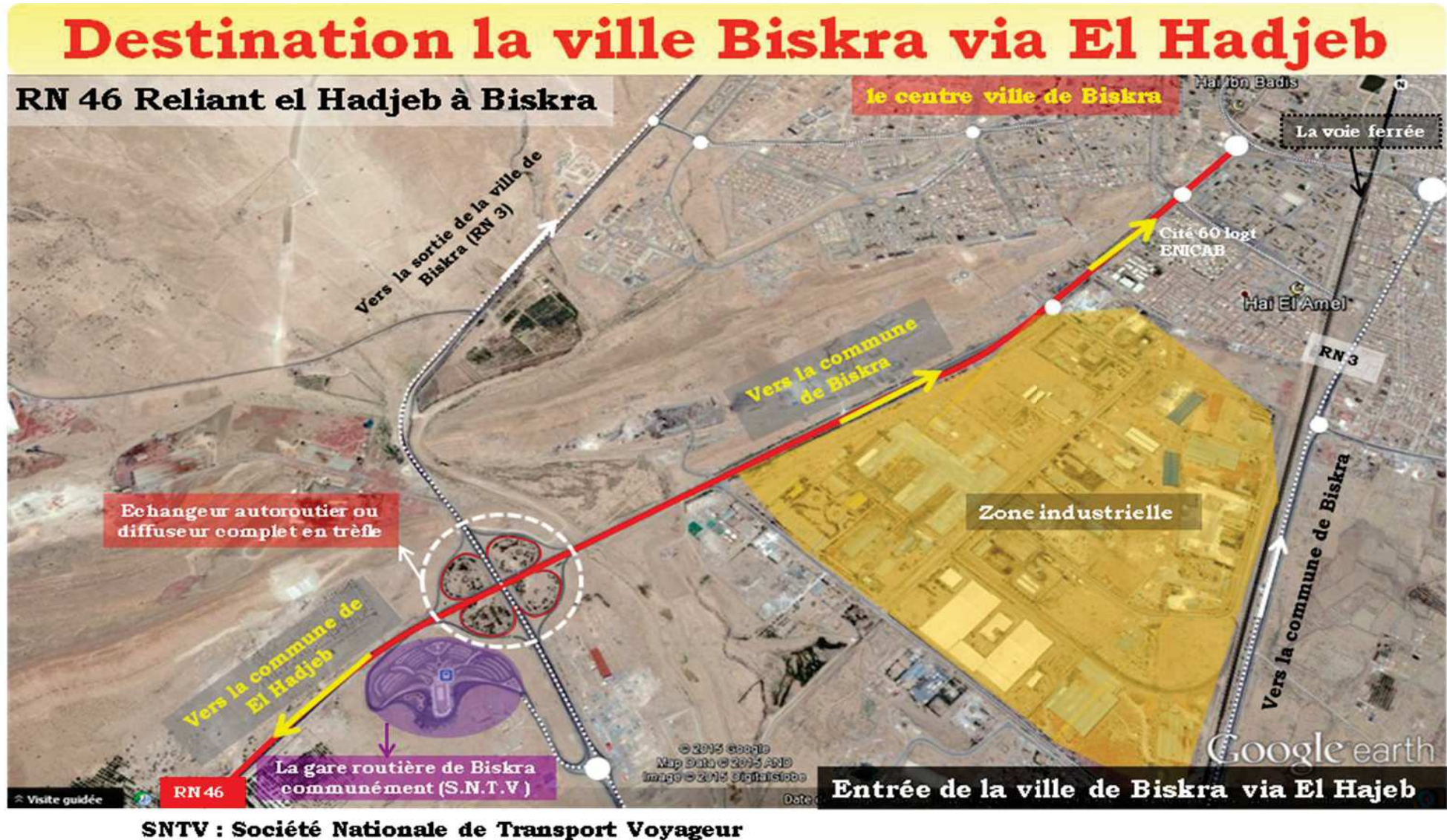
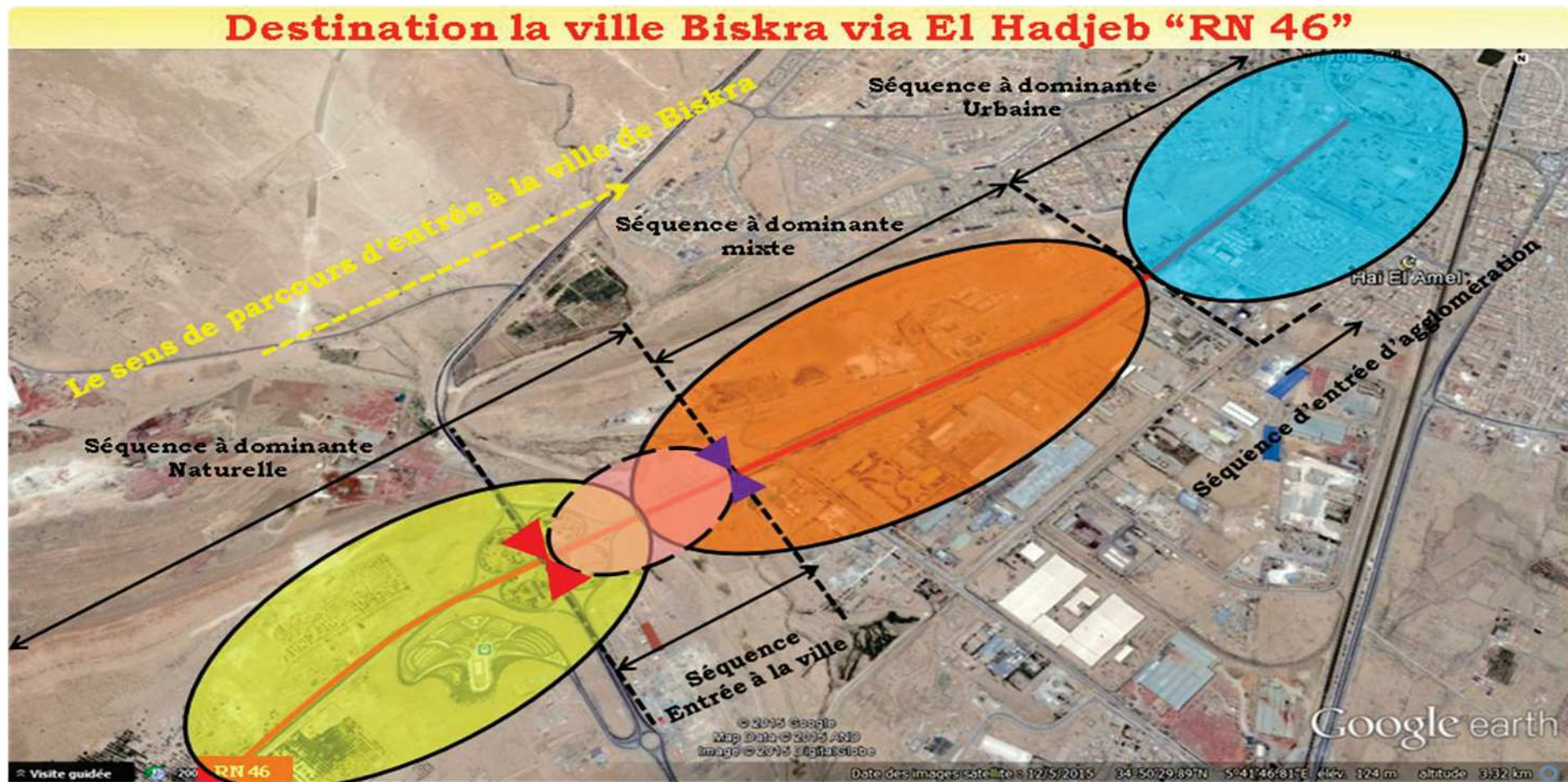


Fig.6.37 : Les composantes de l'image de l'entrée de ville N°1 (RN 3 Nord)
Source : Auteur, 2016









- | | |
|---|---|
|  Sous séquences ouvertes sur un contexte naturelle |  Entrée de la ville identifiée par un panneau d'entrée |
|  Entrée de la ville identifiée par un effet de diaphragme (passage sous le pont) / potence / panneau diagrammatique |  Sous séquences ouvertes sur un contexte mixte |
|  Sous séquences d'entrée à la ville rapprochées |  Sous séquences ouvertes sur un contexte urbain |

Fig.6.38 : Types de séquences visuelles dominantes dans le cheminement de l'entrée

Source : Auteur, 2016

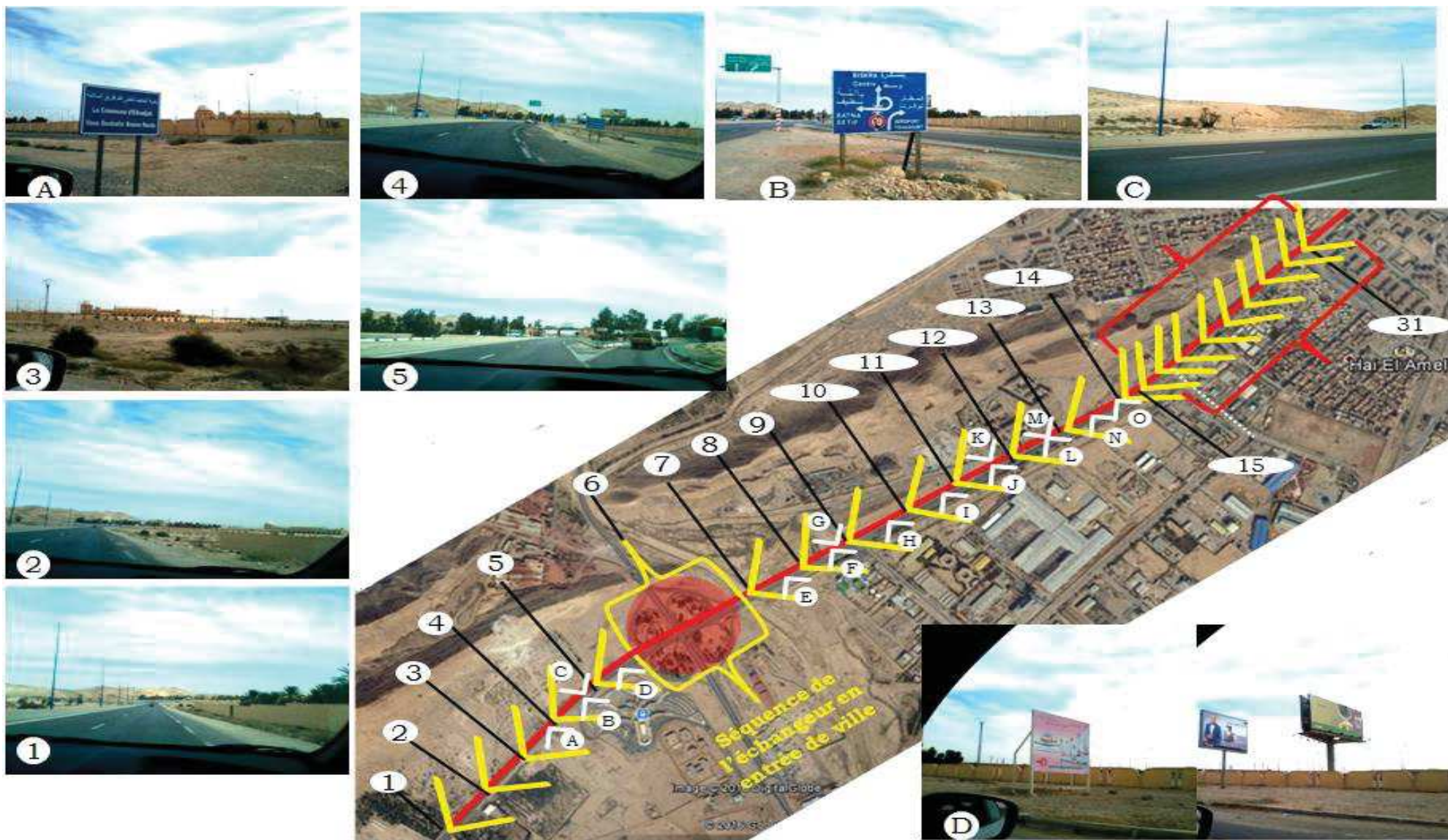


Fig.6.39. Les séquences visuelles du paysage routier à l'entrée de ville (1-D)

Source : Auteur, 2016

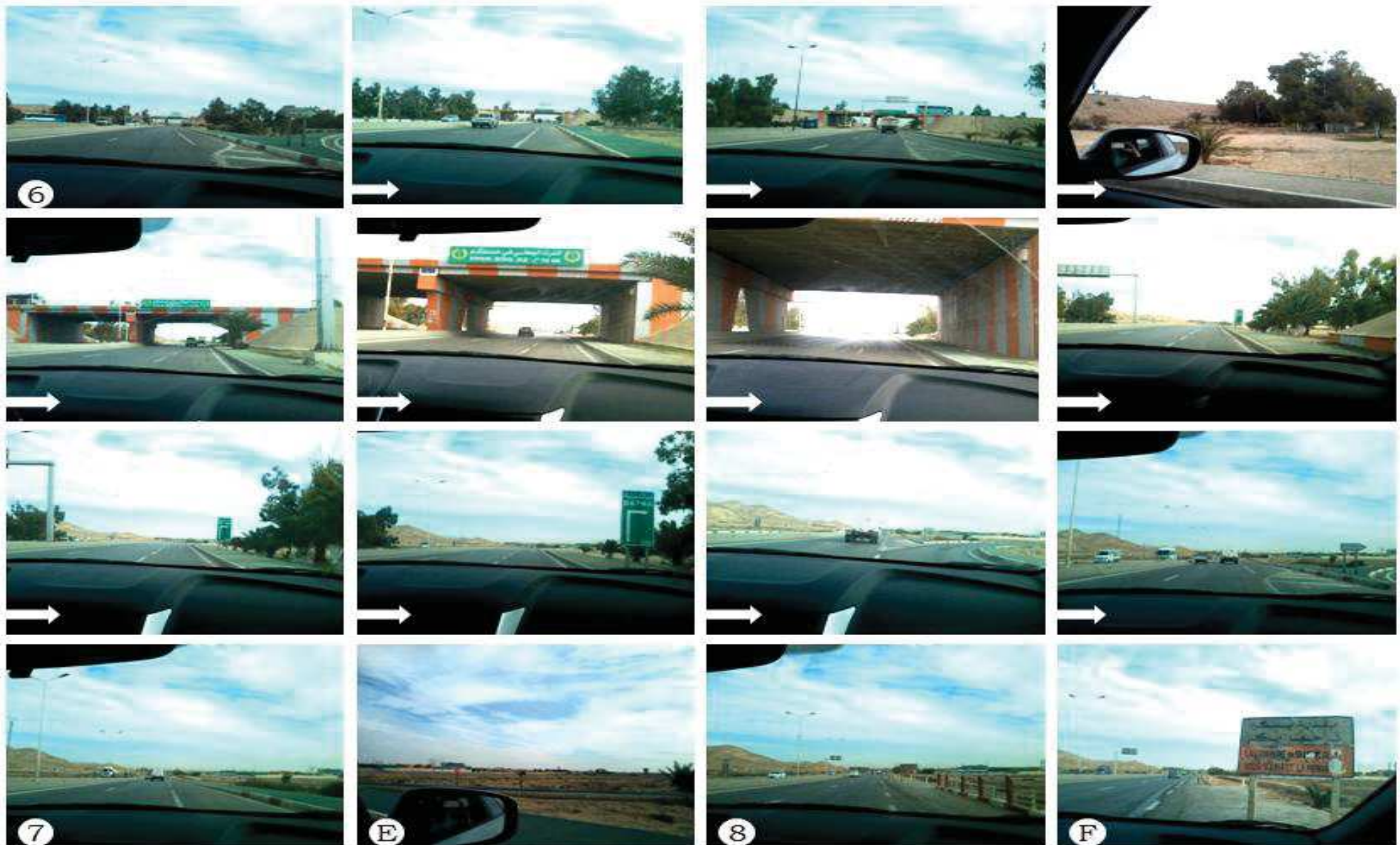


Fig.6.40 : Les séquences visuelles de paysage routier à l'entrée de ville (6-F)

Source : Auteur, 2016

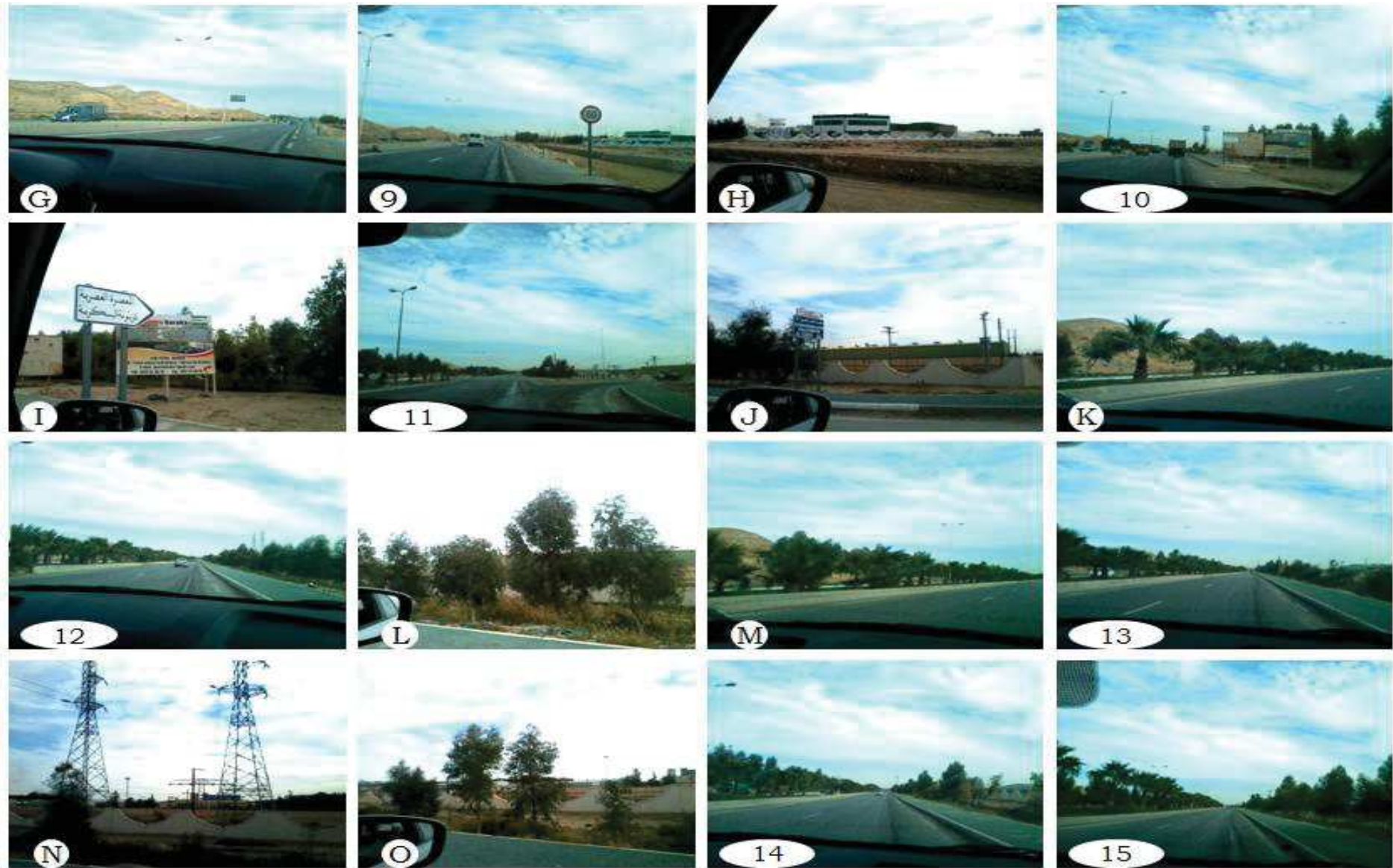


Fig.6.41 : Les séquences visuelles du paysage routier à l'entrée de ville (G-15)

Source : Auteur, 2016



Fig.6.42. Les séquences visuelles du paysage routier à l'entrée de ville (16-31)

Source : Auteur, 2016

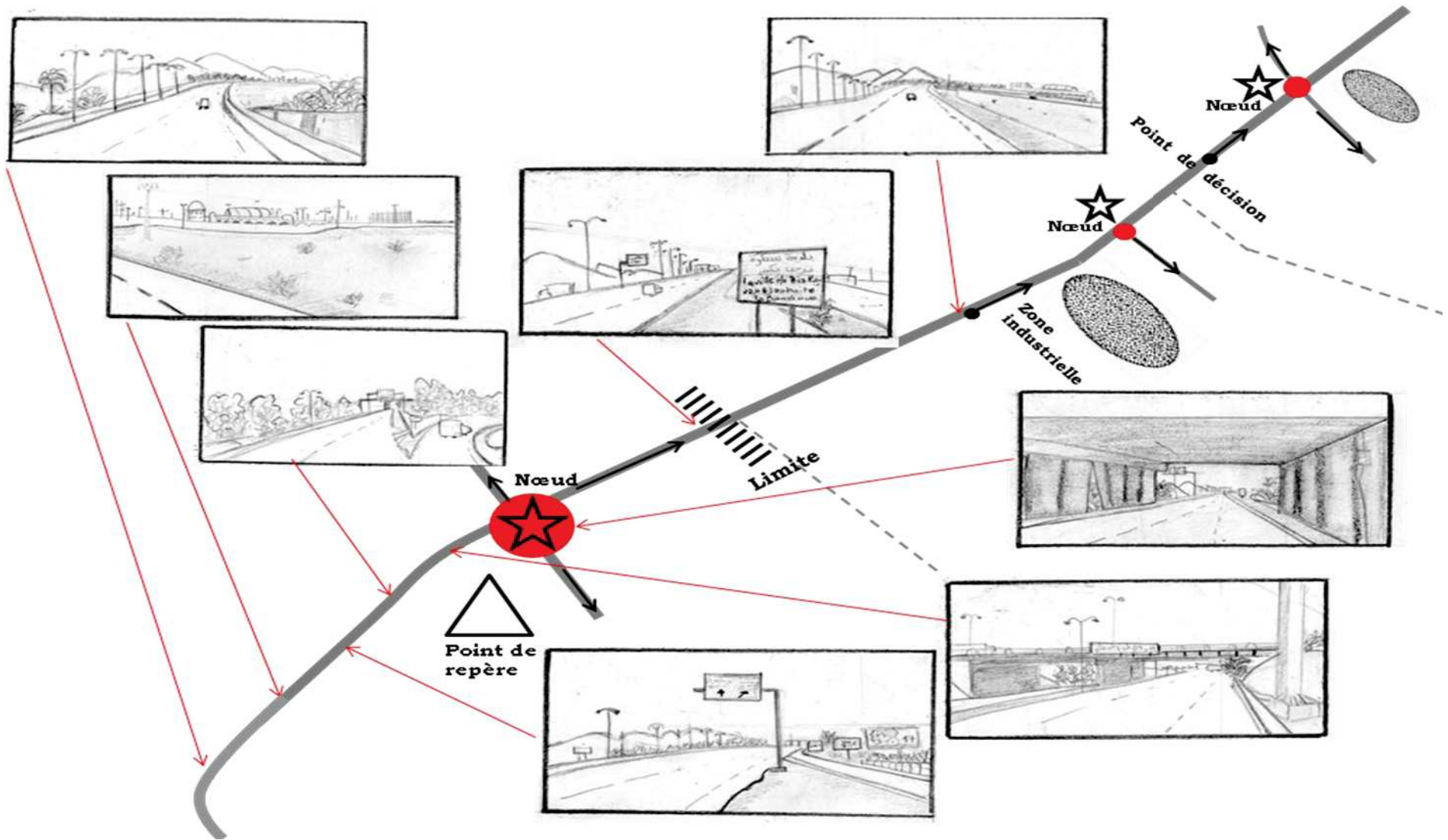


Fig.6.43. Des croquis sur les images mentales de l'expérience visuelle du chercheur à l'entrée de ville

Source : Auteur, 2016

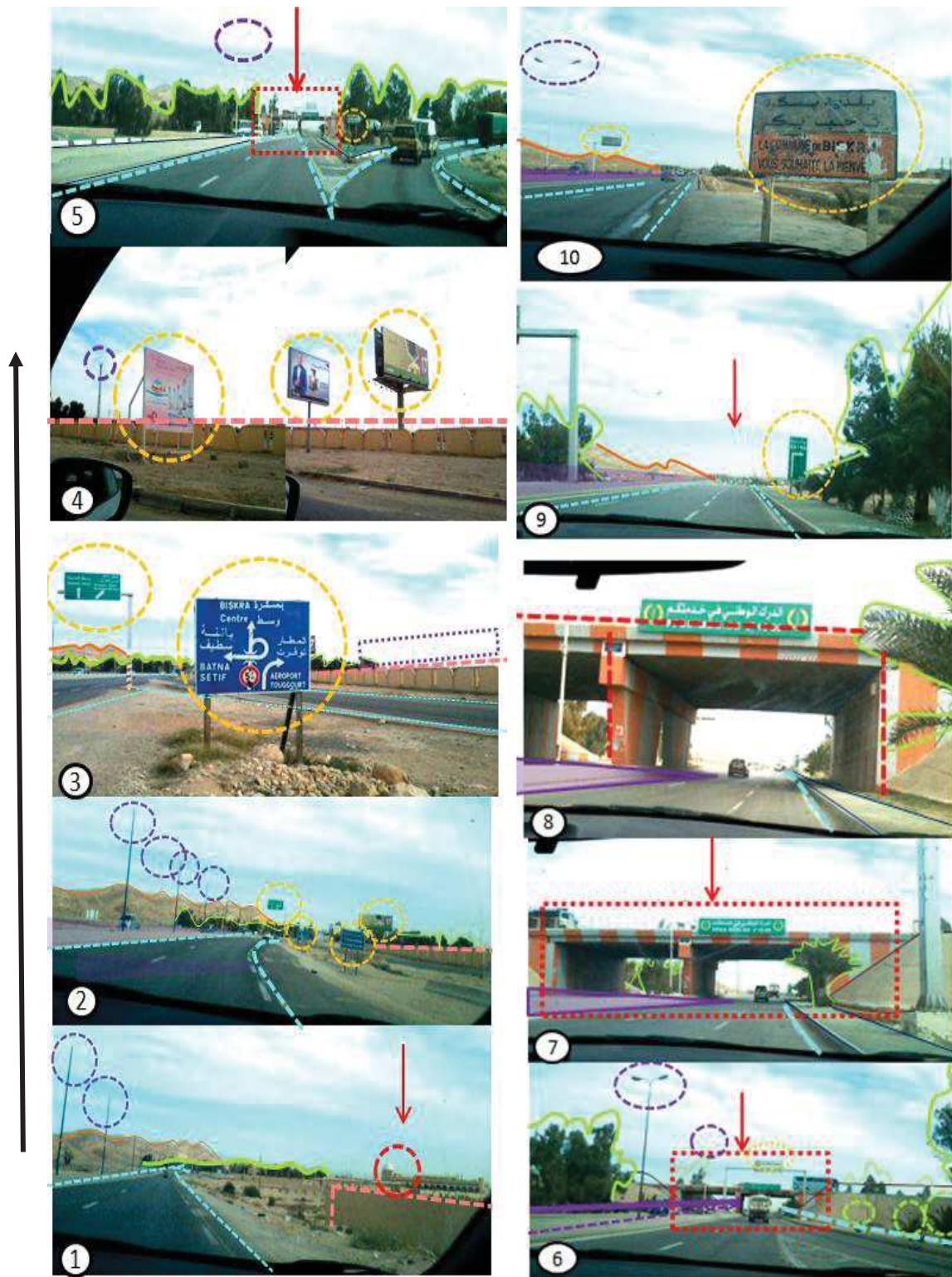


Fig.6.44. Le marquage des éléments-clés qui composent l'image de l'entrée de ville

Source : Auteur, 2016

V-1/ Les composantes du parcours d'entrée à la ville N°5 (RN 46)

On commence ce parcours d'entrée à la ville avec la gare routière (SNTV) de Biskra, accompagnée avec une panoplie de panneaux routiers qui délimitent l'accès (panneau de sortie d'El Hadjeb, panneau directionnel, potence d'entrée, panneau publicitaire,...).

L'échangeur autoroutier fait partie de l'image d'entrée, il sert à diffuser les flux vers différentes directions (à l'aide des panneaux directionnels). Le parcours continue vers la zone industrielle qui contient de nombreuses usines et activités industrielles. En dépassant la zone industrielle, le parcours se poursuit vers l'entrée d'agglomération où commence le tissu urbain (la cité des 60 logements ENICAB) qui mène vers le centre-ville de Biskra. Le parcours est riche en végétation et en alignement d'arbres de différentes espèces et tailles. (Voir figure .6.37).

V-2/Les séquences visuelles dominantes dans le cheminement de l'entrée

Séquence à dominante Naturelle : les perspectives sont ouvertes sur un contexte naturel. Cette partie englobe les séquences d'entrée de la ville identifiée par un effet de porte (passage sous le pont et délimitation par deux murs), une potence d'entrée et des panneaux diagrammatiques pour orienter l'utilisateur.

Séquence transitoire : des séquences déterminent les limites administratives de la ville par un panneau d'entrée d'agglomération, panneau de limitation de vitesse, et d'annonce de ralentisseur (le panneau d'entrée est situé près de la zone industrielle).

Séquence à dominante mixte : les vues sont ouvertes sur un contexte mixte, naturel d'une part (surfaces agricoles), et industriel d'une autre part (usines, parcs,...etc.).

Séquences à dominantes urbaines : les séquences se rapprochent de l'agglomération et les perspectives seront encadrées et délimitées par des habitations, des équipements et les éléments naturels disparaissent graduellement en laissant la place aux éléments minéraux. (Voir figure .6.38).

V-3/ Les éléments-clés qui composent l'image de l'entrée de ville

Végétation : la présence du végétal embellit l'image de l'entrée de ville. On note la présence des arbres d'ornement et des arbres d'ombrage (palmier d'ornement, acacia, ficus,...) à l'entrée d'agglomération et le long du parcours vers le centre-ville.

Signalétique : ce parcours d'entrée est signalé par plusieurs panneaux de signalisation routière tels que le panneau diagrammatique, panneau de sortie de ville visitée (El Hadjeb), panneau d'entrée à la ville, panneau directionnel et quelques panneaux publicitaires non liés aux services.

Aménagement : l'entrée de ville est aménagée par des candélabres afin d'assurer la sécurité de l'utilisateur pendant les périodes nocturnes. Les lampadaires sont installés sur le terre plein central. Pour identifier l'entrée, une potence a été implantée.

L'échangeur autoroutier et les trottoirs qui bordent ses limites à l'entrée de ville organisent, réorientent et délimitent la circulation routière. La gare routière (SNTV) à l'entrée de ville crée un point de repère qui propose à l'utilisateur un transport intercommunal et interwilayal.

Les éléments vitrines : l'arrière-plan de l'entrée est riche avec des montagnes, des collines, des surfaces forestières et agricoles, des terrains délaissés et des sols non revêtus au bord de la route, on constate aussi des silhouettes du bâti (gare routière et des usines le long du parcours d'entrée). (Voir Figure 6.44).

Sécurité : afin de garantir la sécurité, un panneau de limitation de hauteur ou de gabarit a été placé au niveau de l'échangeur autoroutier, quelques panneaux de signalisation sont installés après les limites de la ville et sont éloignés de l'entrée près des usines au début de la zone industrielle tels que le panneau de limitation de vitesse et le panneau d'annonce de ralentisseurs. Le revêtement homogène de la route contribue à valoriser la sécurité et tous les panneaux sont lisibles et visibles pour l'utilisateur.

Économiquement : la palmeraie au début du cheminement de l'entrée de ville avant de se rapprocher du panneau d'accès à la ville reflète un héritage phoenicicole riche.

Les croquis élaborés indiquent que l'entrée de la ville se distingue par la présence d'une gare routière (SNTV : point de repère), qui capte l'œil du passager

CHAPITRE N 6 : LA PERCEPTION DU CHERCHEUR AUTOMOBILISTE

avec sa position stratégique à côté de l'échangeur autoroutier (nœud de communication), la limite se présente sous un panneau d'entrée près de la zone industrielle repoussée vers les périphéries de la ville, le parcours tracé démontre la présence d'un rond point d'une qualité médiocre et un autre rond point pour marquer l'entrée d'agglomération. Le manque d'indices patrimoniaux, historiques et identitaires standardise l'image de l'entrée et la rend anonyme. L'entrée se cache derrière quelques panneaux, plantations et dispositifs.

VI/ ÉVALUATION DES ENTRÉES DE LA VILLE DE BISKRA PAR LE CHERCHEUR À TRAVERS L'ANALYSE CONCEPTUELLE

L'analyse conceptuelle			L'analyse des entrées de la ville de Biskra				
Concept	Dimension	Indicateur	Cas N°2	Cas N°3	Cas N°4	Cas N°5	Cas N°1
			RN 31	RN 83	RN 3Sud	RN 46	RN 3 Nord
La qualité paysagère de l'entrée de ville	Dimension végétative	Arbre fruitier	0	1	0	1	0
		Arbre d'ornement	1	1	1	1	1
		Arbre d'ombrage	0	0	0	1	0
		Gazon	0	0	0	0	0
		Bacs à fleurs	0	0	0	0	0
		Les arbustes	0	0	0	0	1
	Dimension signalétique	Panneau carrefour giratoire	0	0	1	0	1
		Panneau diagrammatique	0	1	1	1	0
		Panneau de sortie de la ville visitée	0	0	0	1	0
		Panneau directionnel	0	1	1	1	0
		Panneau d'entrée de ville	0	1	1	1	0
		Panneau publicitaire alimentaire et cosmétique,.....etc.	1	1	1	1	1
	Dimension d'aménagement	Panneau publicitaire pour les services : Hôtels, restaurants	0	0	0	0	0
		Échangeur autoroutier	0	0	1	1	0
		Portique	0	0	1	0	0
		Potence	0	0	0	1	0
		Candélabre	1	1	1	1	1

CHAPITRE N 6 : LA PERCEPTION DU CHERCHEUR AUTOMOBILISTE

		terre plein	1	1	1	1	1
		Trottoir	1	1	0	1	1
		Piste cyclable	0	0	0	0	0
		Passage piéton	1	1	0	0	1
		Carrefour giratoire / rond point	0	0	1	0	1
		Placette	0	0	0	0	0
		Arrêts de bus	0	0	0	1	0
	Dimension vitrine (La toile de fond)	Montagnes	1	1	1	1	1
		Collines	0	0	0	1	1
		Plaine	0	0	0	0	0
		surface agricole	0	0	0	0	0
		surface forestière	0	1	1	1	0
		silhouette de bâti (habitations / équipements / usines...)	1	1	0	1	1
	Dimension sécuritaire	Élargissement ou rétrécissement de la route	0	1	0	0	1
		les ralentisseurs	0	1	0	1	1
		Panneau d'annonce de ralentisseurs	0	1	0	1	1
		Panneau de limitation de vitesse	1	1	0	1	1
		Panneau de limitation de gabarit	0	0	1	1	0
		La visibilité des panneaux	1	1	1	1	1
		La lisibilité des indications	1	1	1	1	1
		Les courbes du tracé (courbe en S)	0	0	0	0	1
		Courbe en C	0	0	0	0	0
		Courbe à sommet	0	1	1	0	1
		Revêtement du sol en béton	1	1	1	1	1
		Revêtement en pierre	0	0	0	0	0
		Revêtement en terre	1	1	1	1	1
	Dimension identitaire	Type d'habitat / la tente	0	0	0	0	0
		Ksour	0	0	0	0	0

CHAPITRE N 6 : LA PERCEPTION DU CHERCHEUR AUTOMOBILISTE

L'image significative de la ville		Oasis	0	0	0	0	0
		Type de matériaux / La brique de terre cuite ou crue	0	0	0	0	0
		la pierre	0	0	0	0	0
		troncs de palmiers	0	0	0	0	0
		feuillage de palmier (djrid)	0	0	0	0	0
		Type de vêtements (Bernous, Gandoura, chèche, saroual.)	0	0	0	0	0
		Type d'artisanat (poterie, tapis, production des saaf)	0	0	0	0	0
		Stèle de la révolution	0	0	0	0	1
	Dimension historique	Stèle de chahid	0	0	0	0	1
		Stèle d'une personnalité religieuse	0	0	0	0	0
		Stèle d'une personnalité scientifique	0	0	0	0	0
		Tableaux avec les noms des chouhada	0	0	0	0	1
	Dimension économique	Les produits phoenicoles (les dattes)	0	1	1	1	1
		Les produits maraichers (tomates, piments, salade...)	0	0	0	0	0
		Le thermalisme (les Hammams)	0	0	0	0	0
	Dimension patrimoniale	Patrimoine culturel (monuments, Ksour, site historique,,,,)	0	0	0	0	0
		Patrimoine cultuel (église, mosquée, monastère,)	0	0	0	0	0
		Patrimoine funéraire (cimetière, mausolée..)	0	0	0	0	1
Le cumul des points		Total	13	23	20	27	27
L'ordre croissant des cas analysés		Résultat	N°4	N°2	N°3	N° 1	N°1

Tableau 08 : Tableau récapitulatif des indicateurs qui constituent l'image de l'entrée de ville Source : Auteur, 2016

CHAPITRE N 6 : LA PERCEPTION DU CHERCHEUR AUTOMOBILISTE

Ce tableau ci-dessus regroupe l'ensemble des indicateurs extraits de l'analyse conceptuelle et qui constituent le fondement sur lequel s'appuie notre mémoire de recherche.

Le but de ce tableau est de classer les cinq entrées de la ville selon leurs richesses, leurs atouts et leurs potentiels en fonction des indicateurs qui composent les concepts de l'hypothèse. La valeur zéro (0) signifie l'absence d'indicateur, et le chiffre un (1) signifie la présence de l'indicateur.

Les résultats de ce tableau ont été présentés sous forme d'un graphique histogramme ci-dessous (Voir Fig.6.45), pour faciliter l'interprétation des données.

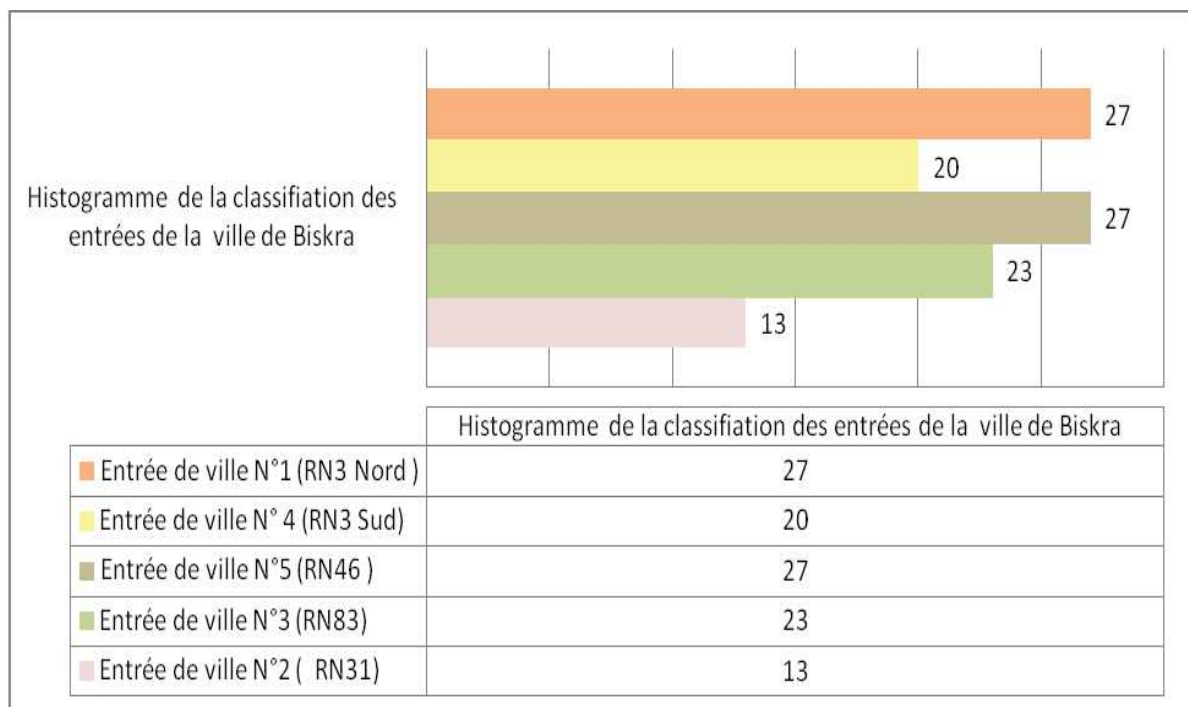


Fig.6.45 : Évaluation des entrées de la ville de Biskra selon leurs atouts par le chercheur

Source : Auteur, 2016

On constate que l'entrée N°1 (RN3 Nord, Trik Batna) et l'entrée N°5 (RN46, Trik El Hadjeb) regroupent le maximum de points et dans ce cas là, elles occupent simultanément la première place dans ce classement avec un total équivalent à 27 points. Ces deux cas offrent à l'utilisateur des points de repère qui identifient les accès comme la présence de cimetière des martyrs et les stèles de chouhada à l'entrée N°1, ces éléments font partie du patrimoine funéraire historique et identitaire de la ville de Biskra, ainsi que l'aménagement de l'entrée avec un large rond-point embelli qui

CHAPITRE N 6 : LA PERCEPTION DU CHERCHEUR AUTOMOBILISTE

capte certainement l'attention de l'utilisateur. Cependant à l'entrée N°5, on note le marquage de l'entrée avec un point de repère (la gare routière), la présence de l'échangeur autoroutier près de la SNTV provoque chez l'utilisateur un effet de porte décorée avec de la végétation, signalée avec des panneaux de signalisation routière et publicitaire, et pourvue par une panoplie de mobilier urbain (candélabre, terre plein, trottoir, potence...)

La deuxième place appartient à l'entrée de ville N°3 (RN83) nommée souvent (Trik Sidi Okba). Cette entrée est marquée par le panneau d'entrée à la ville et quelques panneaux signalétiques. Elle est dotée d'un mobilier urbain très modeste et un végétal non-marquant.

La troisième place concerne l'entrée de ville N°4 (RN 3 Sud, Trik Oumeche), le positionnement de l'entrée est éloigné de la limite du bâti. L'entrée de ville est signalée par des panneaux, un portique d'entrée, des candélabres, un terre-plein, et un échangeur autoroutier. Cependant elle manque énormément de végétation, et d'un bon aménagement pour les ronds-points et pour les abords de la route.

La dernière place revient à l'entrée de ville N°2 (RN31, Trik Chetma). L'entrée de ville dans ce cas est ambiguë, l'utilisateur ne peut pas identifier la limite de l'accès, elle est insérée dans un long et banal parcours routier délimité par quelques arbres de différentes tailles et espèces sans aucun ordre précis.

CONCLUSION

Ce chapitre vise à diagnostiquer, de manière précise, l'image des entrées de la ville selon la perception du chercheur motorisé en tant que passager dans le but de permettre une approche comparative entre cette étude et la perception des usagers qui suivra dans le prochain chapitre.

Cette étude a pour objectif de cerner et de définir les éléments environnants ainsi que les différents indicateurs qui composent l'image des entrées de la ville de Biskra, qui peuvent rendre ces lieux attirants et attrayants aux visiteurs et ce au-delà de leurs propres configurations.

L'image de l'entrée de ville ne peut s'identifier par une seule séquence visuelle, elle englobe plusieurs séquences successives, de nombreuses perspectives ouvertes et d'innombrables prises vues sur différents champs visuels, afin d'évaluer et déterminer ses qualités paysagères et définir ses atouts et ses désavantages. L'entrée de ville fait partie intégrante du parcours d'accès à l'agglomération. Souvent, les éléments qui signalent l'accès sont dispersés le long du parcours d'entrée ou dans la zone rapprochée de la ville.

Les entrées de la ville de Biskra se distinguent par la présence d'un aménagement (échangeur, rond-point, trottoir, candélabre...), par la signalisation routière (panneaux d'entrée à la ville, panneaux de limitation de vitesse, panneaux directionnels..) ou bien par une structure métallique clairement identifiable (la potence, le portique), et par la végétation locale discontinue (palmier d'ornement, ficus, eucalyptus,...).

Les entrées de la ville de Biskra manquent d'ordonnancement du bâti et non bâti. Elles se caractérisent par un rythme maladroit de la végétation, et une hiérarchisation banale des éléments qui composent la route et un positionnement mal réfléchi au niveau de la signalisation publicitaire.

D'une manière ou d'une autre, on peut dire que l'image de la ville de Biskra est concrètement absente au niveau des entrées de ville, les images des entrées souffrent

CHAPITRE N 6 : LA PERCEPTION DU CHERCHEUR AUTOMOBILISTE

de l'absence totale des éléments identitaires, patrimoniaux, historiques, économiques et artisanaux qui sont liés à l'image de la ville de Biskra. Les entrées de la ville de Biskra ont besoin d'être mis en évidence à travers des éléments culturels, culturels, historiques et identitaires pour bien présenter l'image de marque de la ville.

L'entrée de ville est plus importante pour qu'elle soit cachée derrière quelques aménagements, des dispositifs, quelques panneaux et quelques plantations non rythmées. Elle doit créer une hiérarchisation de parcours et des séquences visuelles riches avec un mobilier urbain adéquat au niveau des couleurs, des textures et des matériaux selon le contexte dans lequel s'inscrit l'entrée de la ville. Elle doit glorifier ses martyres, ses scientifiques, ses personnalités et ses hommes politiques et historiques avec des stèles et statues en pierre, en métal, etc. afin de créer un lien entre l'identité, l'histoire de la ville et l'image de l'entrée de ville. L'entrée doit révéler et promouvoir l'artisanat et le savoir faire-local dans le but de créer une image de marque pour la ville (des magasins, des panneaux, des sculptures artisanales d'animaux et d'objets emblématiques...).

La production agricole (surfaces agricoles), les points touristiques (mosquée, hammams, parcs, placettes,...) et les points de repère de la ville doivent constituer la façade vitrine et l'arrière-plan qui incarnent la dimension économique de la ville à l'entrée (création d'oasis, production maraîchère, palmeraie, panneaux et fresques murales, marquage de destination de ces points de repère,...).

Les indicateurs précédemment mentionnés et qui font la réussite d'une entrée de ville, doivent constituer un ensemble homogène et cohérent pour former des séquences d'accueil agréables, luxurieuses, clairement identifiables et appréciables pour les différents types d'utilisateurs.

CHAPITRE N°7

ÉVALUATION DE LA PERCEPTION DES USAGERS AUTOMOBILISTES

INTRODUCTION

Ce chapitre tend à présenter l'analyse et l'interprétation des résultats recueillis à partir des techniques de recherche adoptées dans notre recherche : l'observation en situation (les séquences visuelles et les croquis), et le questionnaire qui est destiné aux usagers des routes.

Dans la première partie de ce chapitre, on va traiter les données uni variées qui consistent à décrire les caractéristiques de chaque variable étudiée, et les données bi variées qui permettent de mettre en relation deux variables différentes à la fois.

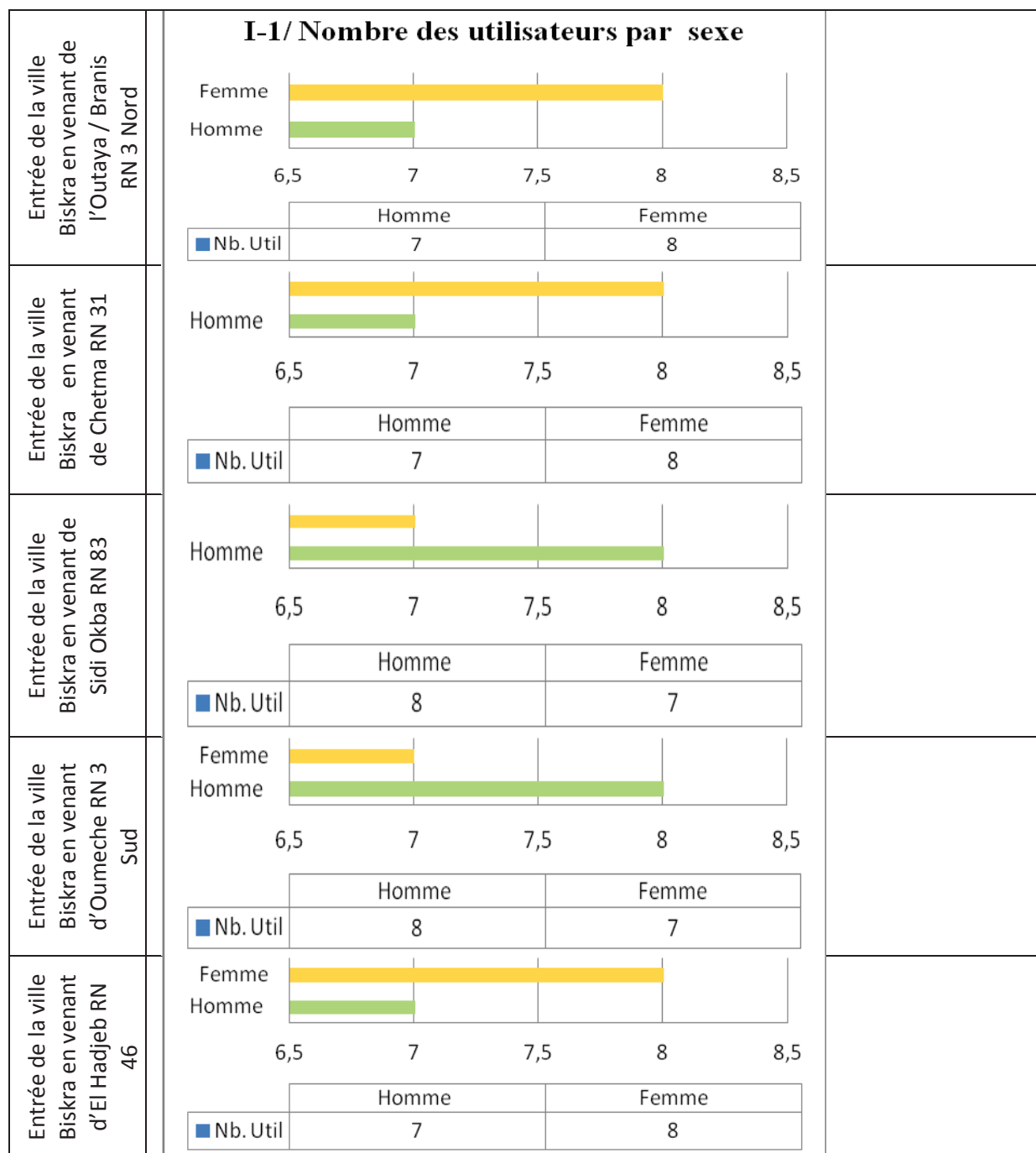
À ce niveau, on va essayer d'interpréter les résultats relatifs aux questions factuelles concernant des connaissances générales afin d'introduire la personne enquêtée au vif du sujet (âge, sexe, travail, nombre de déplacements vers la ville de Biskra, moyens de transport, les causes de déplacements, et l'accompagnement). Ces résultats seront traduits sous forme des graphes à l'aide « d'Excel, 2007 ». On classifie les données sous forme d'un tableau récapitulatif qui regroupe les cinq cas d'étude, afin de pouvoir analyser comparativement et simultanément les différentes entrées de la ville de Biskra.

La deuxième partie de ce chapitre concerne l'analyse multi variée, c'est-à-dire l'intersection de trois variables ou plus en même temps, cette étape rapporte les résultats des questions d'opinion (le cœur de notre questionnaire), les données seront analysées par le biais du logiciel de statistique « Xlstat, 2016 ».

L'objectif de ce chapitre est de tenter de rapprocher encore plus vers la notion d'image des entrées de ville de manières quantitative et qualitative afin d'infirmer ou de confirmer la prédiction de l'hypothèse de notre étude.

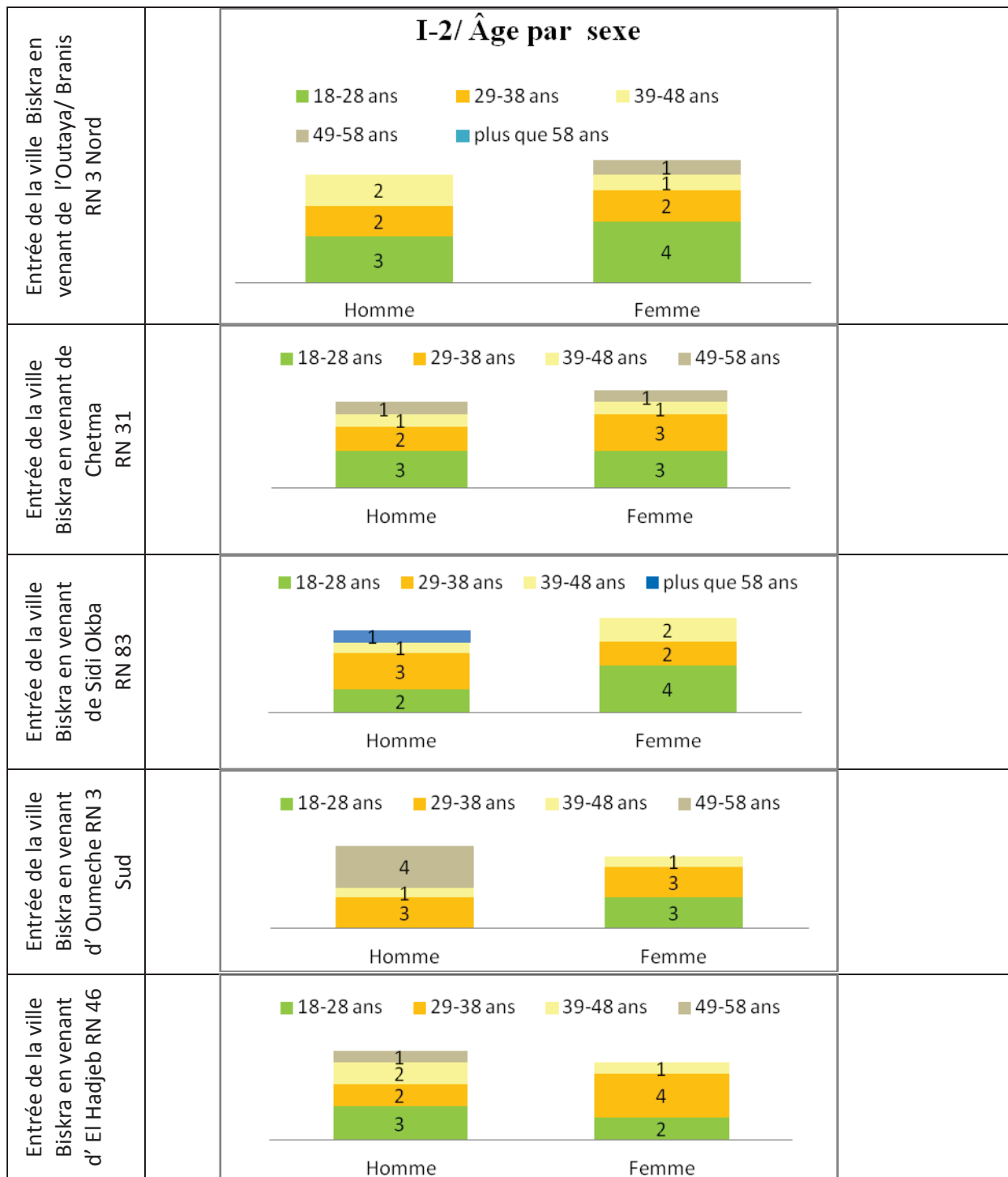
Afin de faciliter la nomination des cas d'étude, les entrées de ville seront numérotées comme d'ailleurs dans le chapitre précédent. L'entrée n°1; c'est la route nationale (RN 3) Nord en venant de l'Outaya ou de Branis (Triik Batna). L'entrée n°2 est l'entrée qui concerne la route nationale (RN 31) venant de Chetma (Triik Arris). L'entrée n°3 est celle relative à la route nationale (RN 83) venant de Sidi Okba (Triik Sidi Okba). L'entrée n°4 c'est l'entrée de la route nationale (RN 3) Sud d'Oumech (Triik Sahra), et en dernier, l'entrée n°5 qui concerne la route nationale RN 46 venant d'El Hadjeb (Triik Dzair).

I/ LES REPRÉSENTATIONS GRAPHIQUES DE L'ANALYSE UNIVARIÉE ET BI VARIÉES



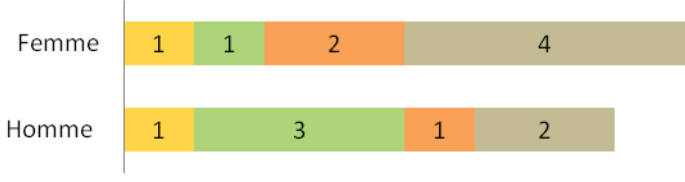
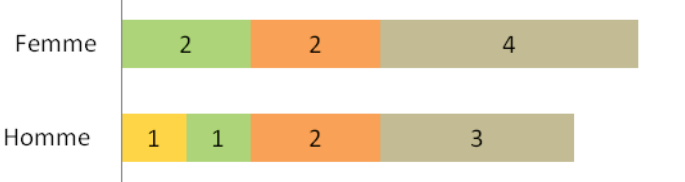
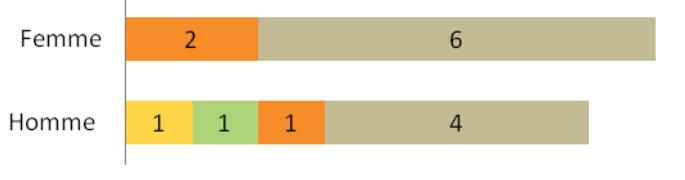
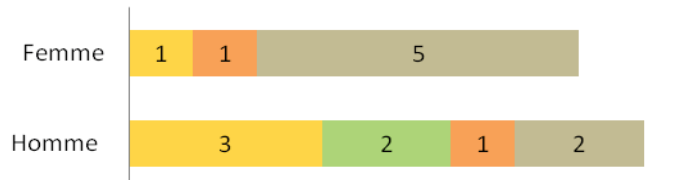
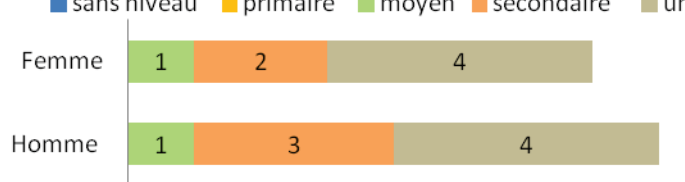
Graphe 1: Variable relative au nombre d'utilisateurs par sexe
Source : Auteur, 2016

On a choisi pour cette étude un échantillonnage aléatoire dans le but de comprendre le phénomène de la perception. Le nombre total de l'échantillon dans toutes les entrées de ville de Biskra s'élève à 75 usagers, soit 15 personnes par entrée de ville. La composition de l'échantillon global est variée. Elle comprend des hommes, des femmes, des personnes âgées, etc.



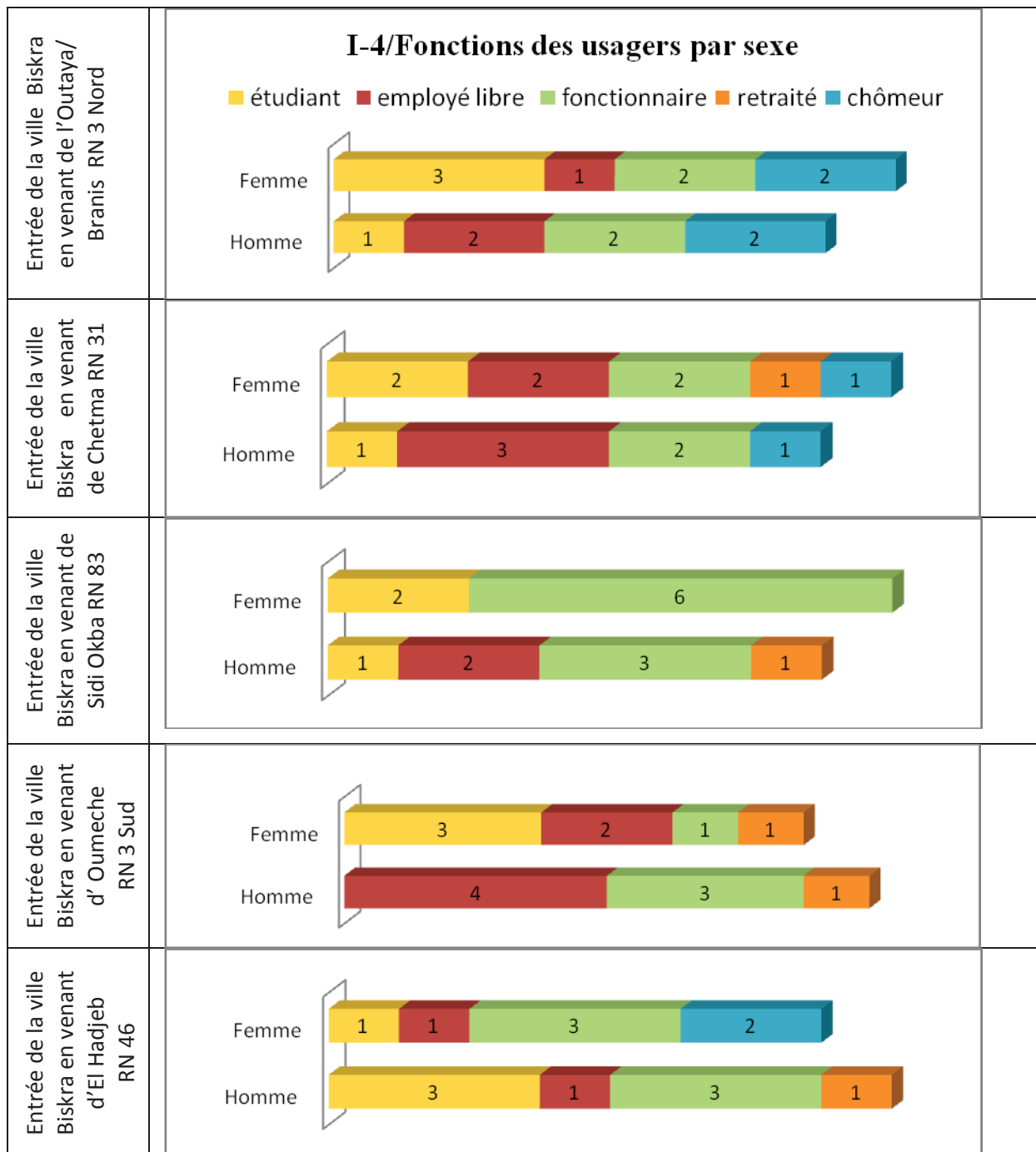
Graphe 2: Variable de l'âge par sexe
Source : Auteur, 2016

Pour le rapport âge et sexe, on constate différentes tranches d'âge qui varient entre les usagers des entrées de la ville. On peut lire une certaine variété d'usagers dont 36% sont compris dans la tranche d'âge 18-28ans, 34.66% des usagers font partie de la tranche d'âge 29-38 ans, le reste concerne 28.33% de personnes dont la tranche d'âge est située entre 39 et 48 ans. La dernière tranche a plus de 58 ans et touche uniquement 1.33% de l'échantillonnage.

Entrée de la ville Biskra en venant de l'Outaya / Branis RN 3 Nord	<p style="text-align: center;">I-3/ Niveau scolaire par sexe</p> <p style="text-align: center;">■ sans niveau ■ primaire ■ moyen ■ secondaire ■ universitaire</p> 
Entrée de la ville Biskra en venant de Chetma RN 31	<p style="text-align: center;">■ sans niveau ■ primaire ■ moyen ■ secondaire ■ universitaire</p> 
Entrée de la ville Biskra en venant de Sidi Okba RN 83	<p style="text-align: center;">■ sans niveau ■ primaire ■ moyen ■ secondaire ■ universitaire</p> 
Entrée de la ville Biskra en venant de Oumeche RN 3 Sud	<p style="text-align: center;">■ sans niveau ■ primaire ■ moyen ■ secondaire ■ universitaire</p> 
Entrée de la ville Biskra en venant de El Hadjeb RN 46	<p style="text-align: center;">■ sans niveau ■ primaire ■ moyen ■ secondaire ■ universitaire</p> 

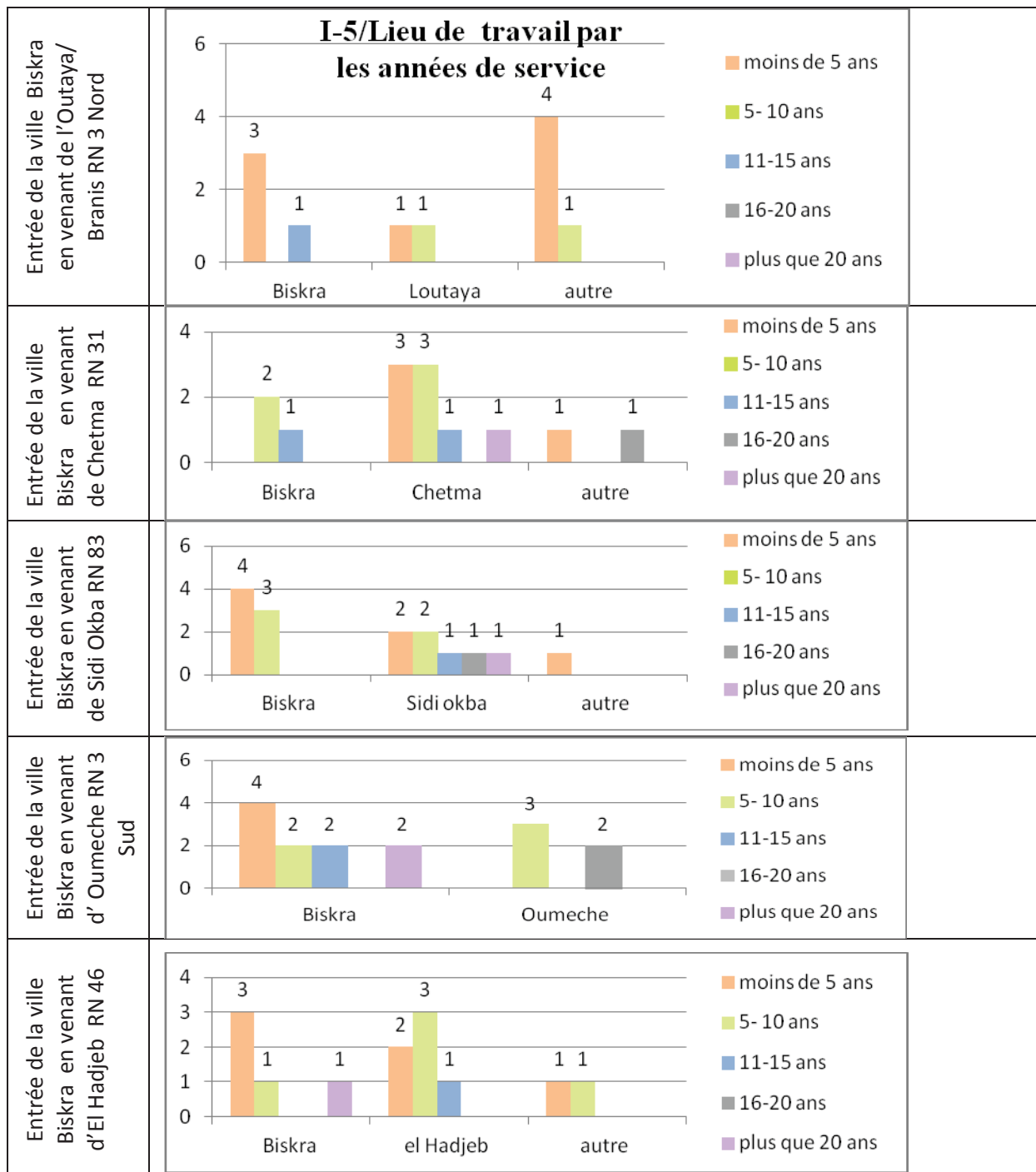
Graphe 3: Variable du niveau scolaire par sexe
Source : Auteur, 2016

Le rapport du niveau scolaire par sexe montre les différentes catégories touchées par ce formulaire de questions. On constate également que le niveau universitaire domine les autres niveaux avec un pourcentage élevé de 50,66 %. Il s'agit de la moitié de l'échantillon dans les cinq cas dont (30,66% femmes et 20 % hommes). Tandis que 22% ont un niveau secondaire (12% femmes, 10% hommes), et le reste (27,33%) se divise entre les niveaux primaire et moyen.



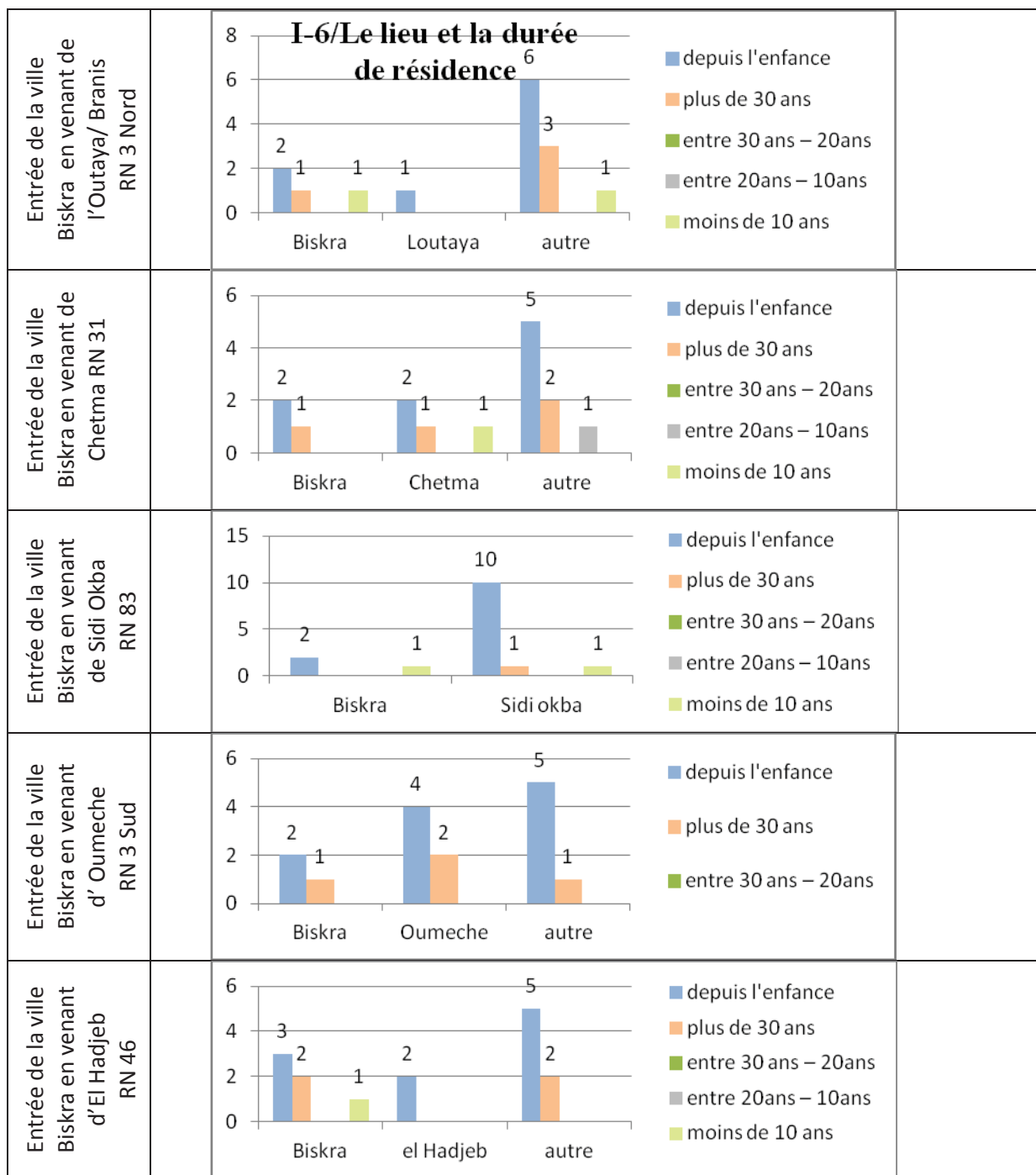
Graphe 4: Fonctions des usagers par sexe
Source : Auteur, 2016

La majorité des usagers interrogés sont souvent des fonctionnaires dans les cinq cas des entrées de la ville. Ces gens utilisent la route quotidiennement et d'une manière régulière vers la ville de Biskra, leurs causes primordiales de déplacement concernent leur travail, étude, achats On peut lire que le pourcentage d'usagers fonctionnaires dépasse le 35% dont (19% femmes, 16% hommes). La catégorie des employés libres touche 24% des usagers (16 % hommes et 8 % femmes). la catégorie des étudiants touche 22.66%.



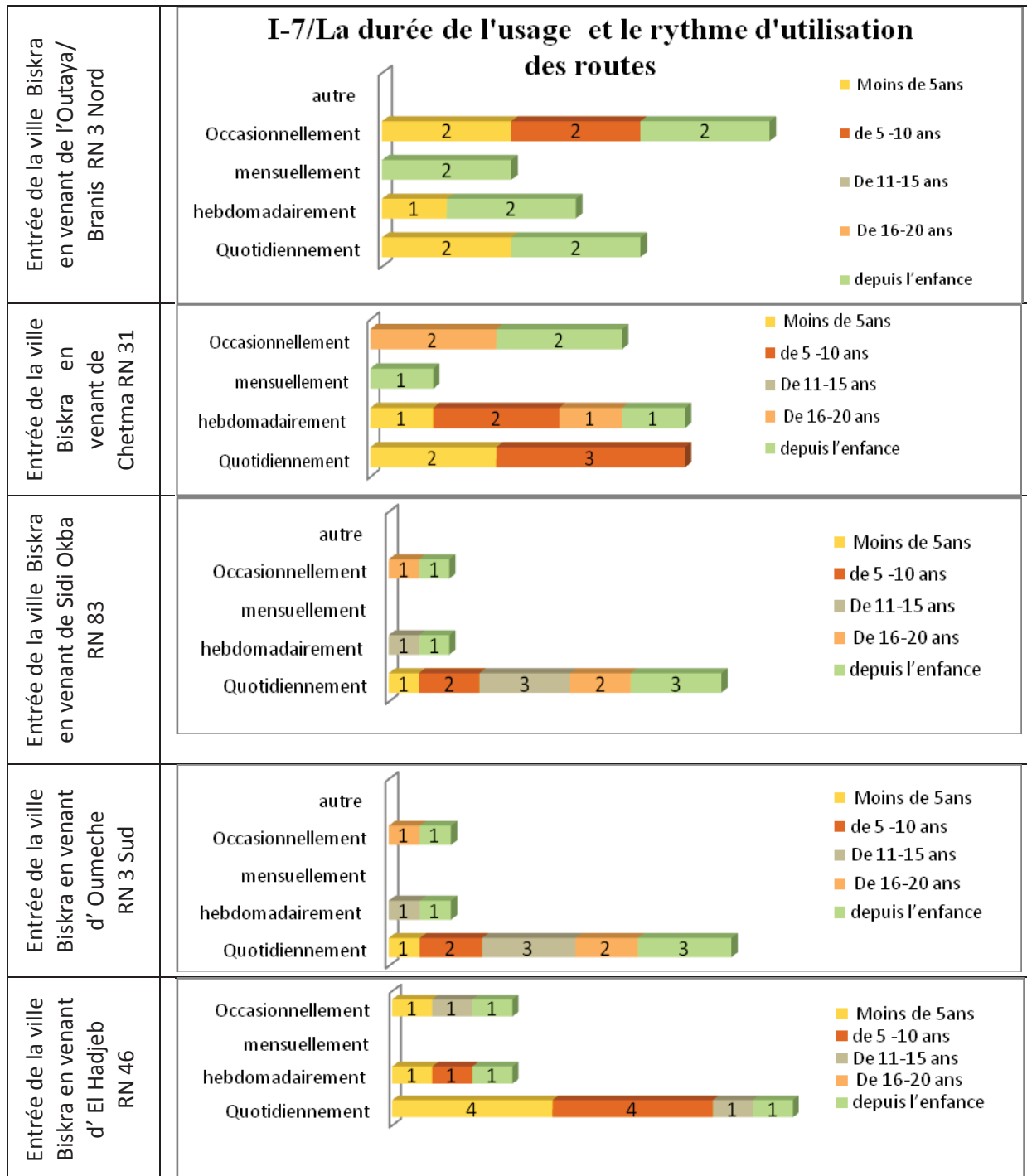
Graphe 5: Lieu et période de travail des usagers
Source : Auteur, 2016

On remarque des variations entre les intensités et les valeurs de graphe. Cette analyse est faite pour savoir le lieu et la durée de résidence des utilisateurs des entrées de la ville, afin de déterminer les gens qui font le trajet vers la ville de Biskra pour faire leur travail (les entrants) ou bien les gens travaillant ailleurs (les sortants) et habitent à la ville de Biskra. L'entrée n°1 est utilisée par plus de 33% des usagers travaillant en dehors d'El Outaya et Biskra. D'un autre côté, le pourcentage des personnes travaillant à chetma dépasse les 53%. Le même pourcentage élevé pour l'entrée de Biskra en venant d'El Hadjeb (40%) a été constaté. Par contre, pour l'entrée de ville n°4 en venant d'Oumeche, le taux d'usagers qui se déplacent pour travailler à Biskra s'élève à 60%, car les questionnées habitent à Oumeche et travaillent à Biskra.



Graph 6: Lieu et durée de résidence des usagers
Source : Auteur, 2016

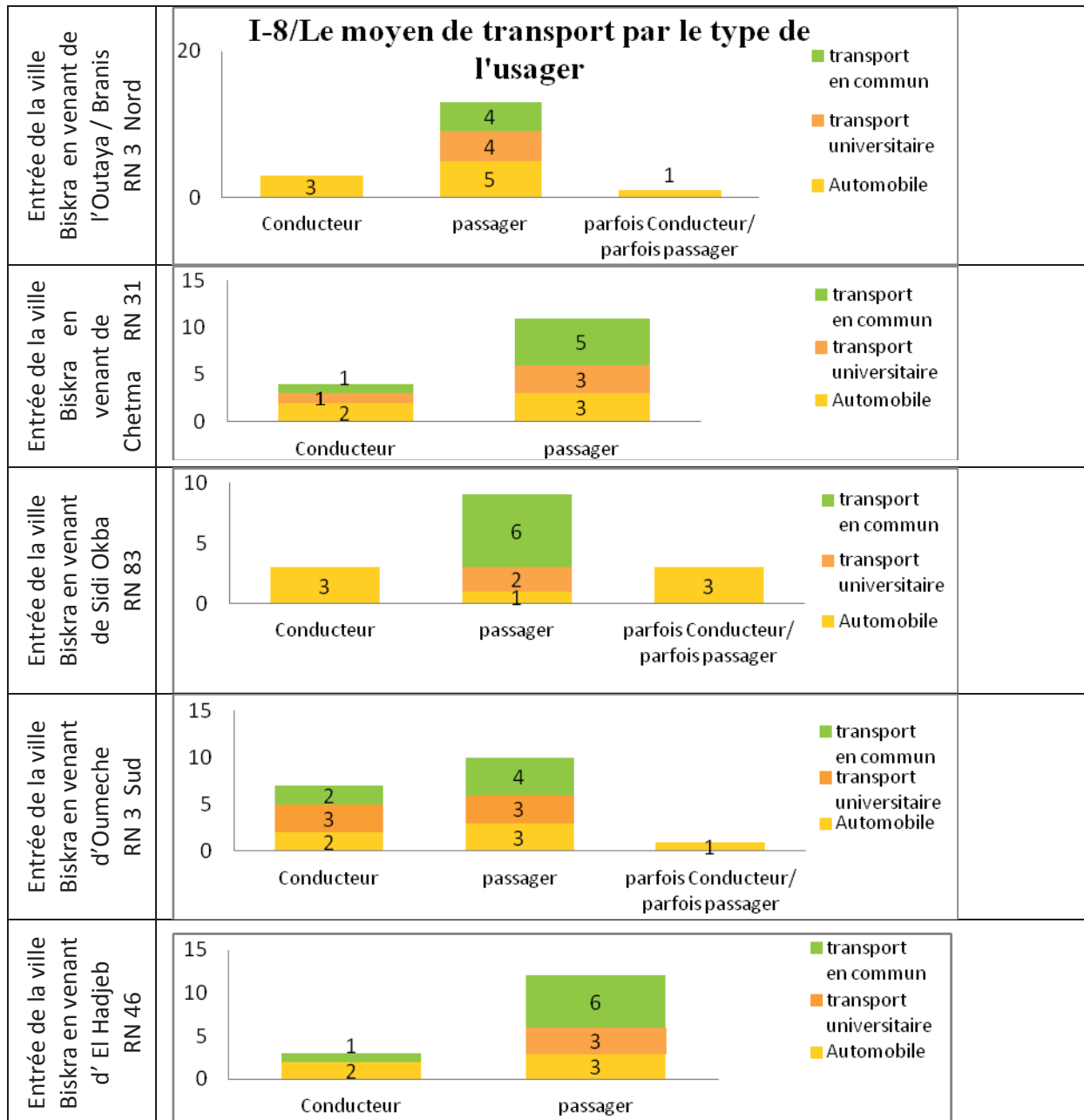
Ce rapport concerne le lieu et la durée de résidence des usagers dans leurs communes, pour savoir d'où viennent ces individus, leurs origines, et quel est le pourcentage des utilisateurs qui habitent dans ces endroits. Pour l'entrée n°1 RN 3 Nord, 66% des personnes enquêtées habitent à Branis, El Kantara, Djamura ou bien ailleurs. Pour l'entrée n°2 plus de 53% sont originaires d'Arris, Baniane, Mchounech et seulement 26% habitent à Chetma. La même chose pour l'entrée n°3 et l'entrée n°4 plus que 46% sont des usagers qui demeurent hors Oumeche et El Hadjeb. En revanche pour l'entrée n°3 en venant de Sidi Okba, 73.33% représente des gens qui habitent à Sidi Okba.



Graphe 7: Durée et rythme d'utilisation des routes

Source : Auteur, 2016

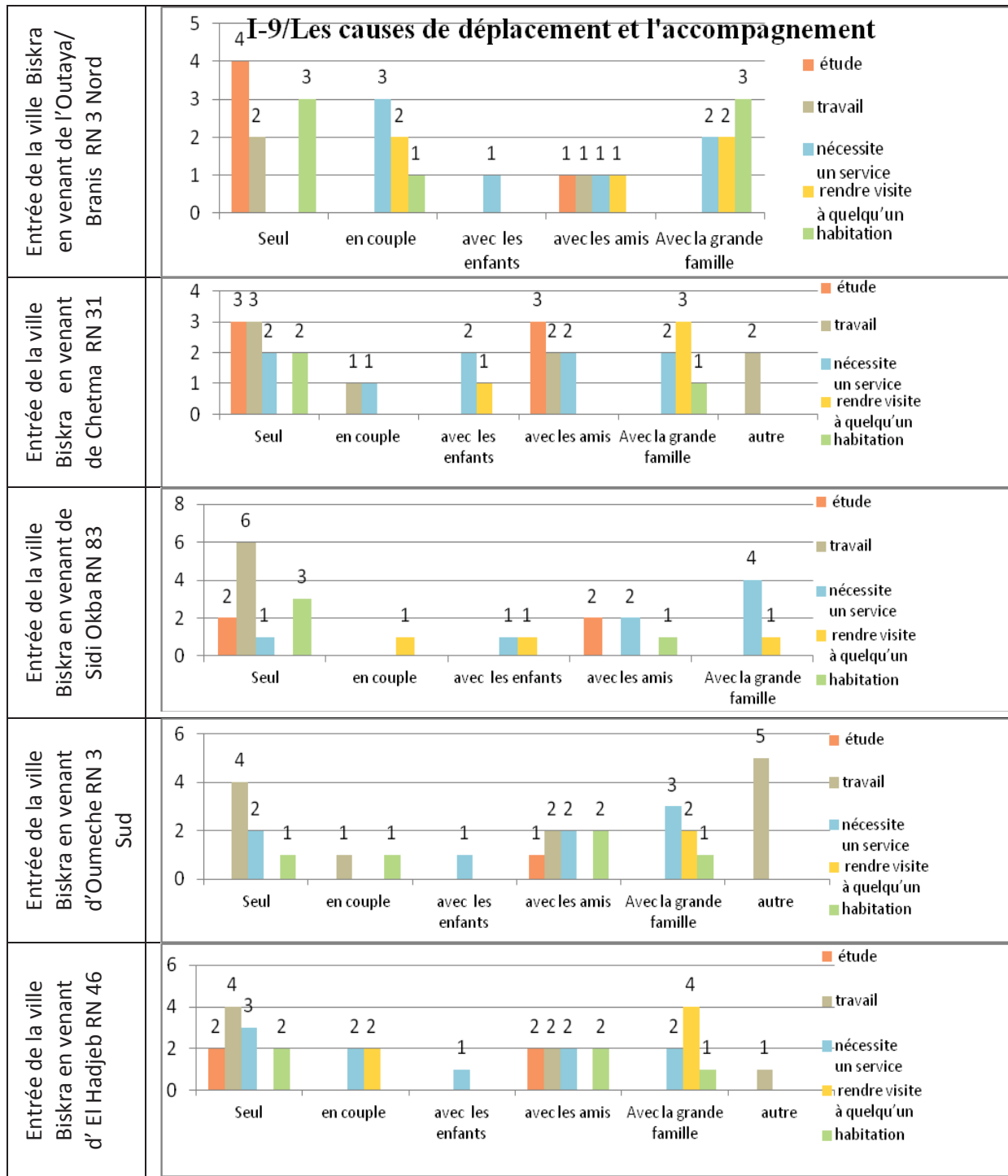
Ce rapport explique la régularité et la période de l'usage des entrées de la ville, afin que les usagers satisfont leurs besoins (études, travail, achats, services, visites,...). On remarque au niveau de l'entrée n°1 que la majorité des usagers (presque 40%) ont déclaré que leurs déplacements sont souvent occasionnels (chômeurs et employés libres). D'autre part, l'entrée n°2 signale un pourcentage élevé des usagers (33.33%) qui varie de moins de 5 ans jusqu'à 10 ans, ceux qui se déplacent quotidiennement sont les étudiants et les fonctionnaires. À l'entrée n°3, on note un pourcentage très élevé des utilisateurs quotidiens, il s'agit de 73.33% et même pour l'entrée n°5, on remarque un pourcentage de 66.66% de flux quotidien qui fait le parcours.



Graph 8: Moyens de transport par types d'utilisateurs

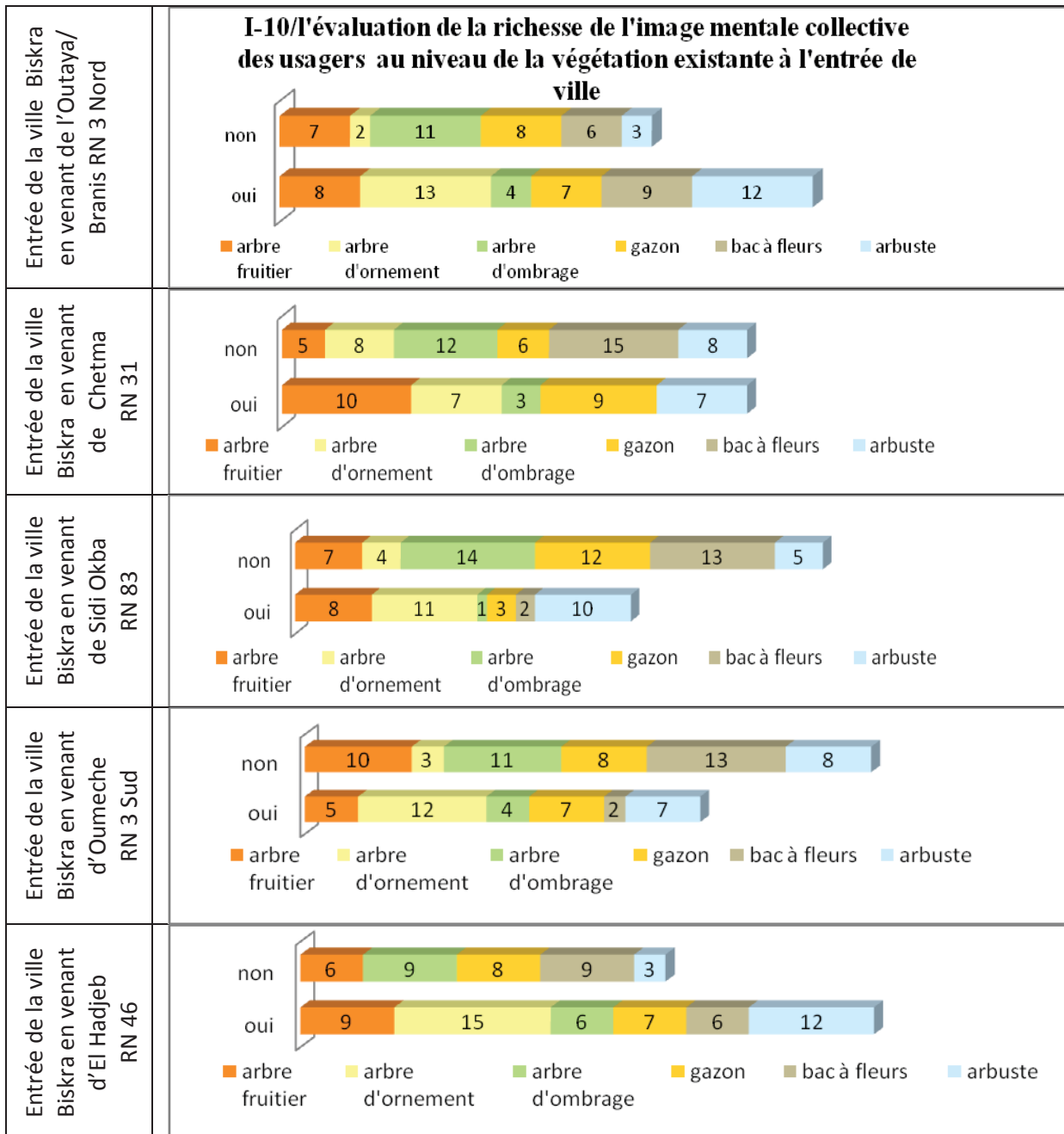
Source : Auteur, 2016

Ces graphes illustrent les types d'utilisateurs et le moyen de transport utilisé lors de leurs déplacements vers la ville de Biskra. Plus de 70% de l'ensemble de l'échantillon sont des passagers qui se caractérisent par un champ visuel largement ouvert et mobile (ils changent les perspectives librement pour mieux connaître les détails et les éléments frappants de l'entrée) contrairement aux conducteurs, leur champ est assez restreint et limité devant le pare-brise et la circulation de la route et vers les éléments liés à la sécurité routière. Pour le moyen de transport le plus utilisé, on note que 38% des passagers utilisent le transport en commun dans leurs déplacements. D'un autre côté, les étudiants (25% de l'échantillon) utilisent le transport universitaire en tant que passagers seulement. 21% sont des conducteurs (chauffeur de bus). Les automobilistes représentent 34% des individus questionnés, dont 46% sont des conducteurs (fonctionnaires) et le reste 12% change de position (entre passagers et conducteurs).



Graphe 9: Causes de déplacement et l'accompagnement
Source : Auteur, 2016

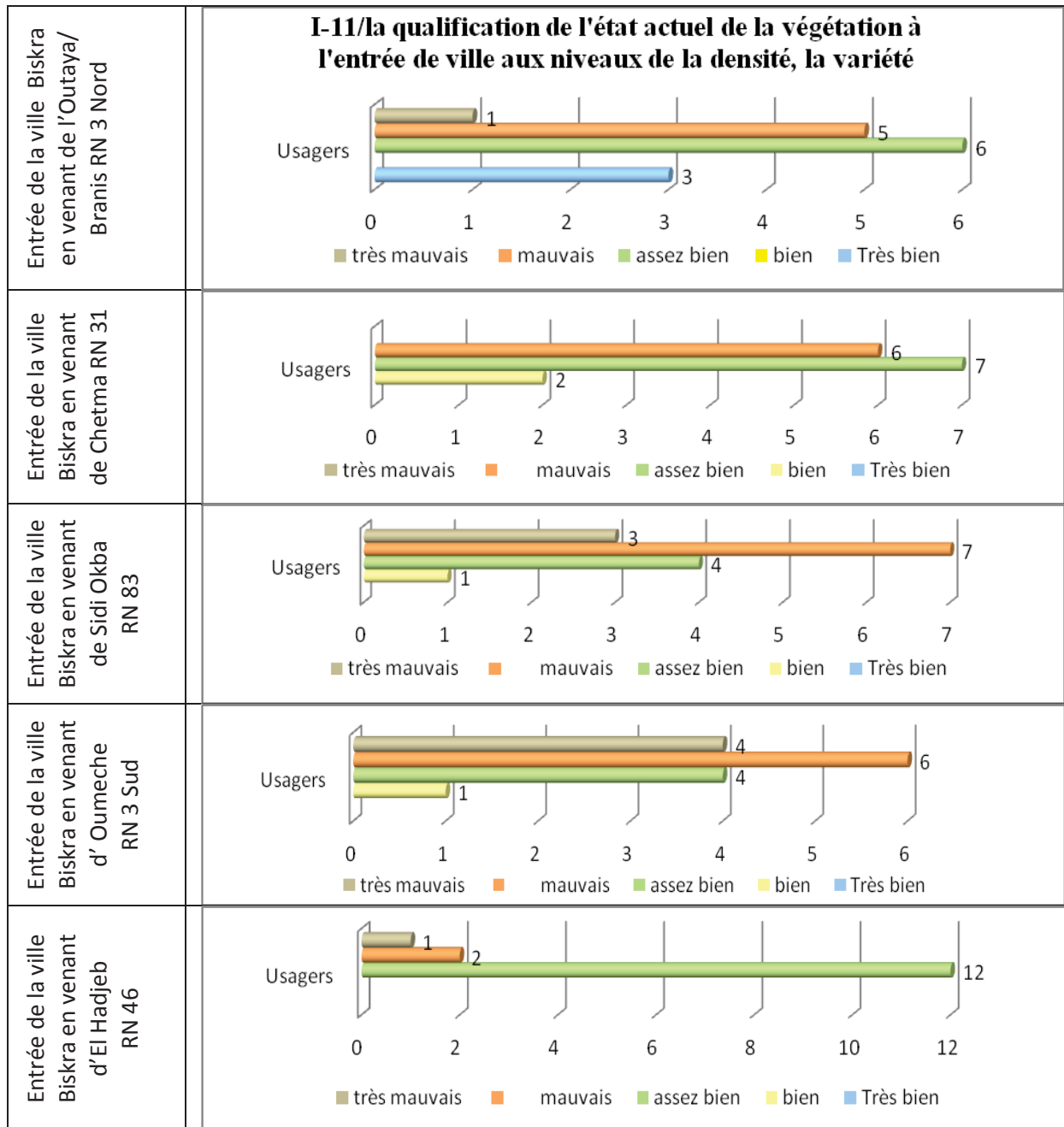
Ces graphes déterminent l'accompagnement de chaque usager pour accomplir ses tâches dans la ville de Biskra (l'étude, travail, nécessité d'un service, ou visiter quelqu'un). Plus de 65% des usagers font le trajet seul pour des raisons d'étude ou de travail. D'autre part 20% des usagers font le déplacement en couple (nécessité d'un service, ou habitation). Parfois les amis (fonctionnaires et étudiants) et les grandes familles voyagent ensemble pour rendre visite à quelqu'un ou bien par nécessité des services. La ville de Biskra caractérise un pôle attractif pour les gens qui habitent dans les banlieues, pour plusieurs raisons selon l'occupation, l'accompagnement et l'âge de chaque visiteur.



Graphe 10: Evaluation de la présence de la végétation à l'entrée de ville

Source : Auteur, 2016

Ces graphes montrent l'image mentale collective sauvegardée au niveau du type de végétation existant à l'entrée de ville, afin de savoir le degré de richesse de cette image selon ses usagers. Entrée n°5 (RN 46) représente l'image de l'entrée la plus riche en terme végétal avec (les oliviers, palmiers dattiers et d'ornements, bougainvilliers, ficus, eucalyptus, et les arbustes), sur le terre-plein, bordure de la route, et l'échangeur autoroutier. Entrée n°1 (RN 3N) est moins riche que la précédente en matière de végétation, présente au rond point le terre plein et les bordures de la route. Entrée n°4 (RN 3 Sud) et l'entrée n°2 (RN31), leurs usagers décrivent le même type de végétation mais avec une densité faible. L'entrée n°3 (RN83) affiche un niveau très faible en matière de richesse (densité et type) de la végétation existante à l'entrée de la ville.

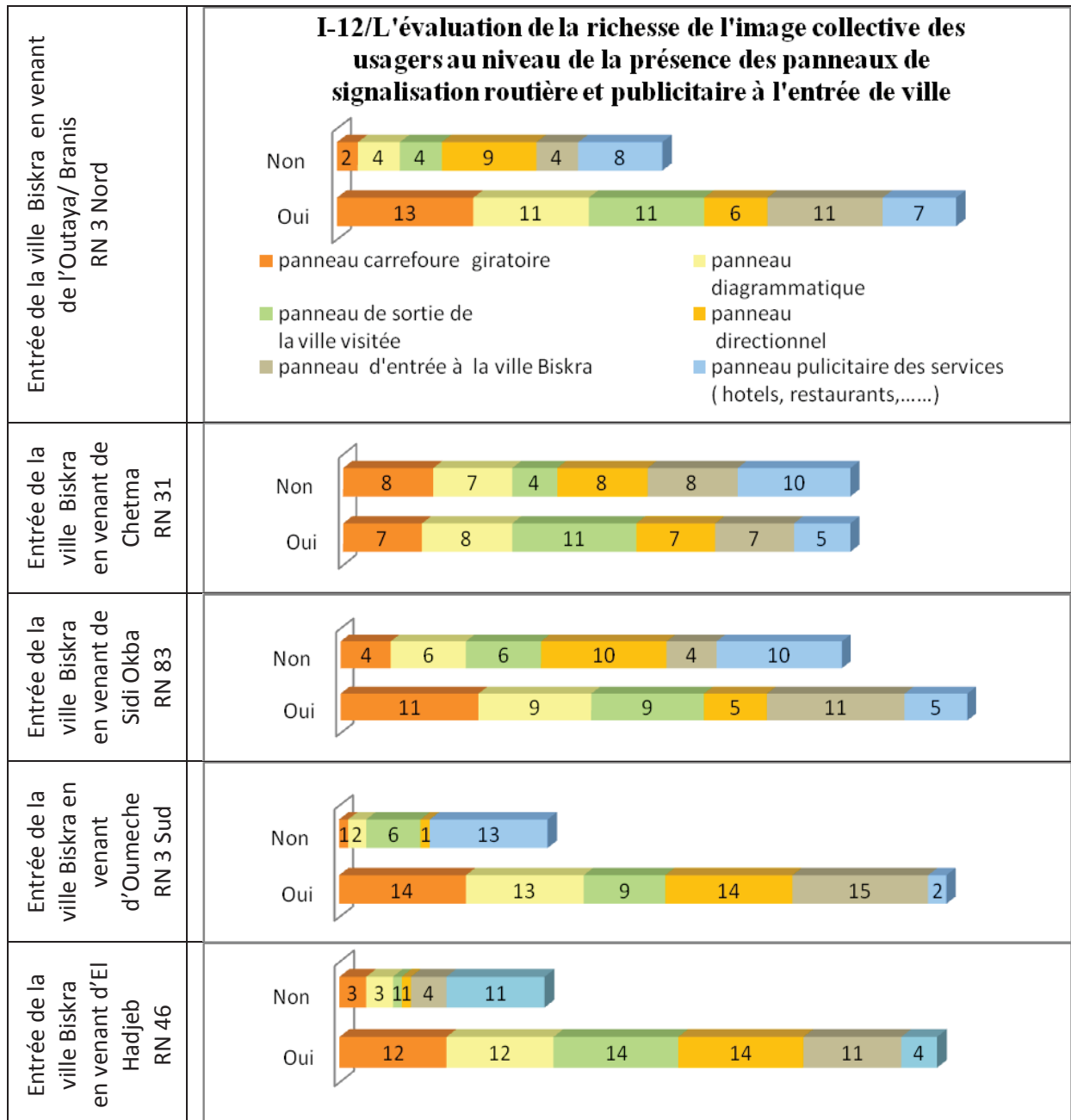


Graphe 11: État actuel de la végétation

Source : Auteur, 2016

D'après les graphes ci-dessus, les usagers ont qualifié l'état actuel de la végétation aux entrées de la ville de Biskra au niveau de la densité et la variété des essences:

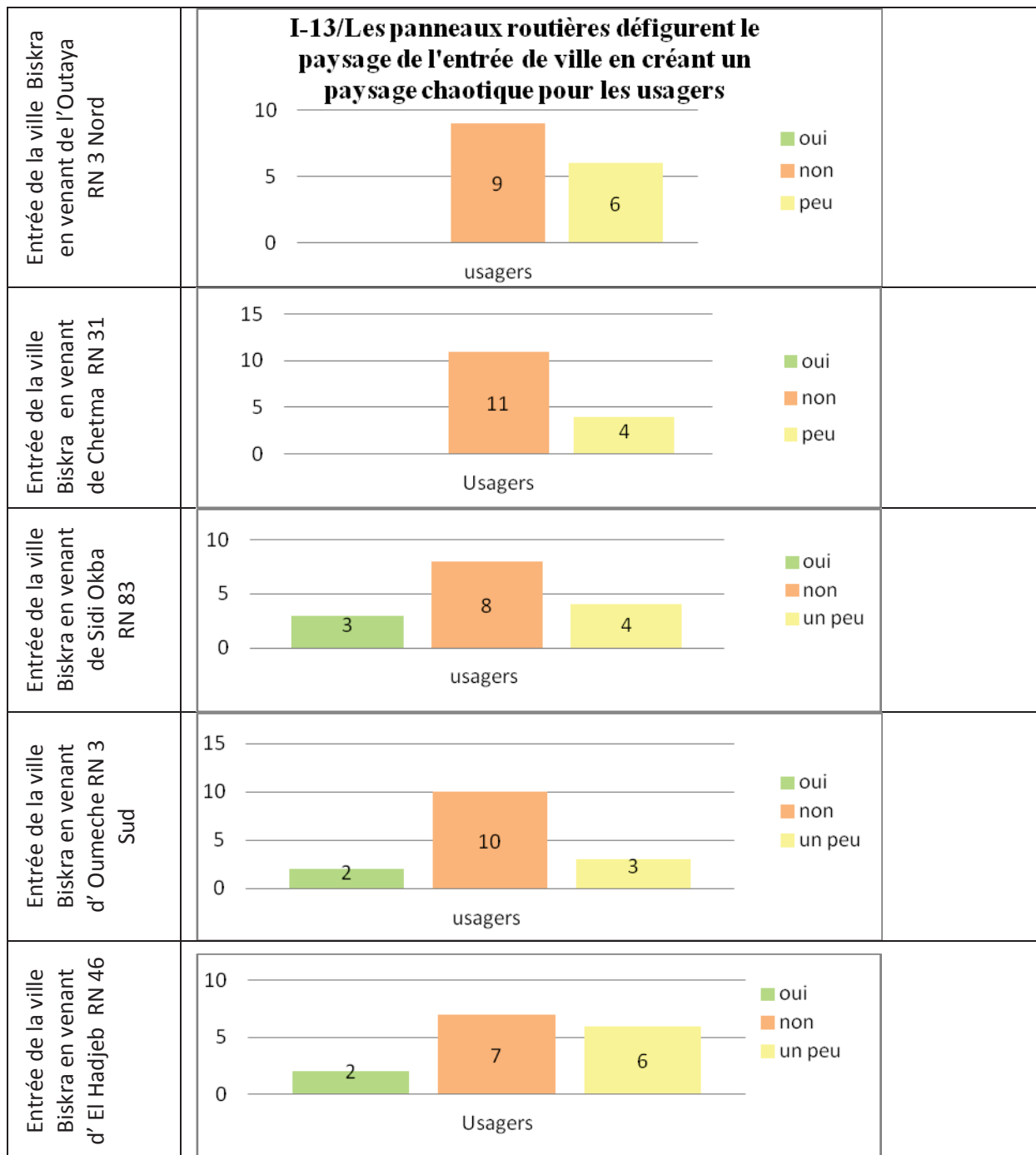
À l'entrée n°5 en venant d'El Hadjeb, un pourcentage très élevé (80%) des personnes interrogées ont qualifié l'état végétal actuel « assez bien ». À l'entrée n°1 en venant d'El Outaya, plus de la moitié de l'échantillon (60%) ont déclaré l'état « entre très bien et bien ». À l'entrée n°2 en venant de Chetma l'état se dégrade, seulement 46 % des usagers de l'entrée ont décrit que l'état est « assez bien », 40% ont dit « mauvais ». À l'entrée n°4 en venant d'Oumeche et à l'entrée n°3 en venant de Sidi okba, 70% de l'échantillon pensent que l'état de la végétation est qualifié « entre l'état mauvais et très mauvais ».



Graphe 12 : Evaluation de la présence de signalisation routière
Source : Auteur, 2016

Ces graphes indiquent le niveau de richesse de l'image des entrées de ville avec les différentes signalisations routières et publicitaires en prenant en compte seulement l'image mentale sauvegardée et gravées chez les usagers des routes.

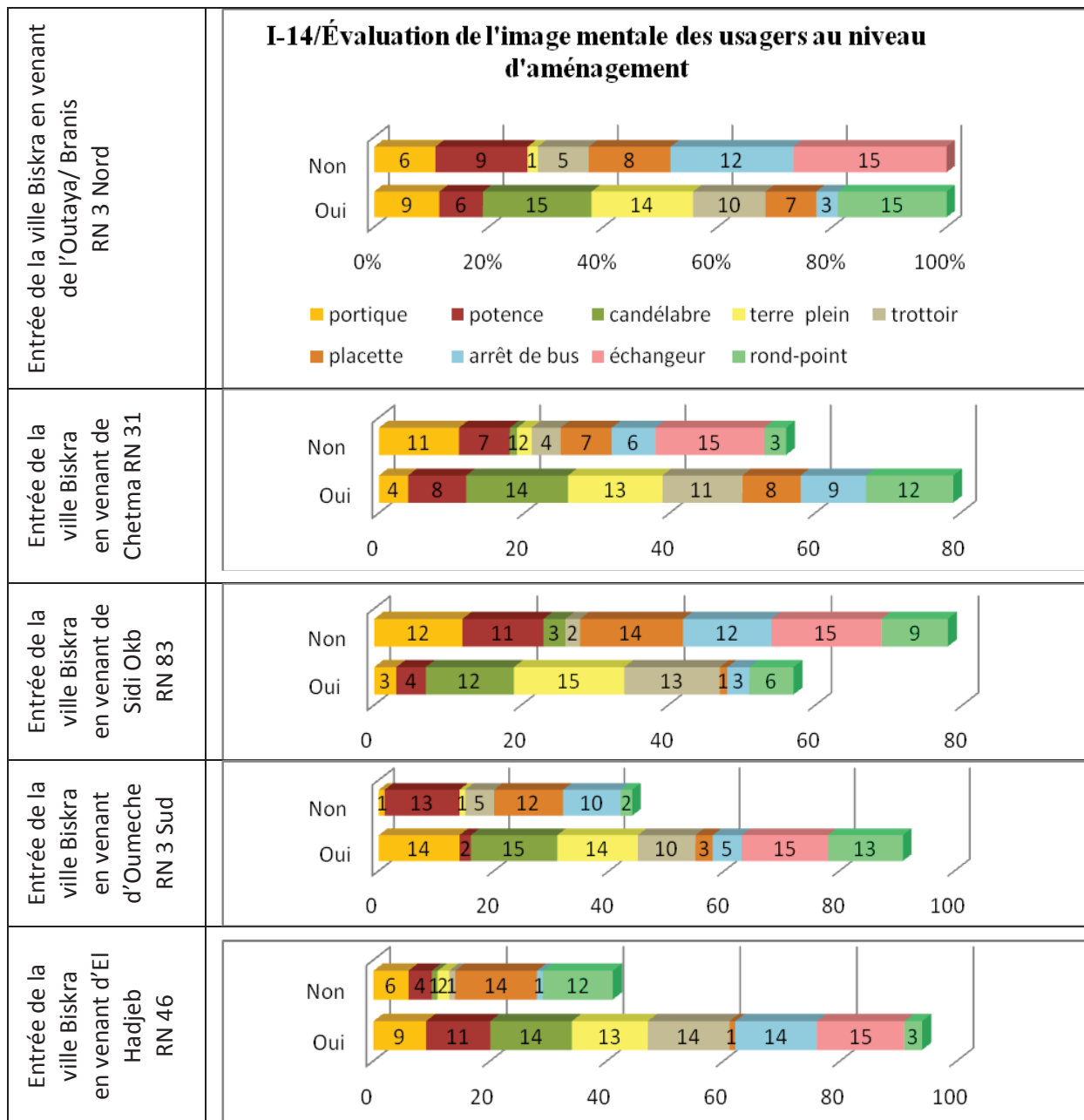
On remarque l'abondance des panneaux de signalisation routière à l'entrée n°4 en venant d'Oumeche et n°5 et en venant d'El Hadjeb, accompagné avec un grand manque au niveau des panneaux publicitaires des services. D'autre part, l'entrée n°1 en venant d'El Outaya, les usagers déclarent qu'elle comporte un nombre limité de panneaux et d'indication routière, et avec une présence légère des panneaux publicitaires. Tandis que l'entrée n° 3 en venant de Sidi Okba est signalée par une présence très réduite et très limitée au niveau des panneaux de signalisation, même pour l'entrée n°2 en venant de Chetma, les usagers se plaignent d'une insuffisance frappante au niveau de la signalétique et des indications routières et de publicité ciblée pour les services.



Graph 13: Dégradation de l'image des entrées par les signalétiques et les affiches publicitaires non ciblées

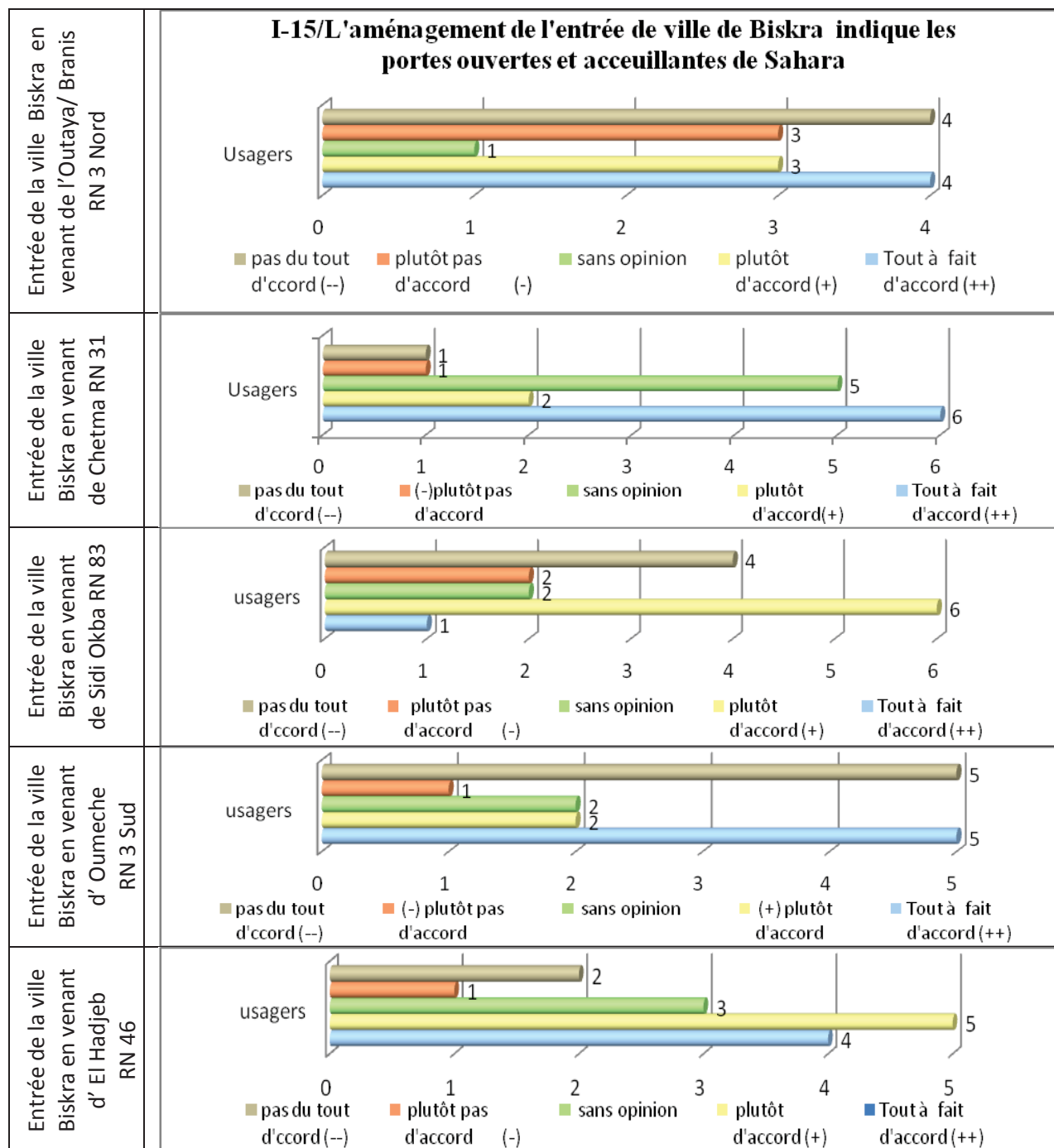
Source : Auteur, 2016

Souvent, la dominance des panneaux routiers et les affiches publicitaires à l'entrée de ville dissimulent la vue des conducteurs et déconcentrent leur prudence en mettant leur sécurité en danger. Ces graphes démontrent que la plupart des personnes interrogées (60%) pensent que les signalisations ne gênent pas leur vision, mais tout à fait le contraire, elles facilitent et guident leur trajectoire vers la ville. 30% de l'échantillon total ont déclaré que parfois, ils sont un peu gênés et troublés par les panneaux et les affiches publicitaires. Un pourcentage très bas, uniquement 10% où les utilisateurs disent que les signalétiques provoquent des perturbations et des dérangements au niveau de la vision.



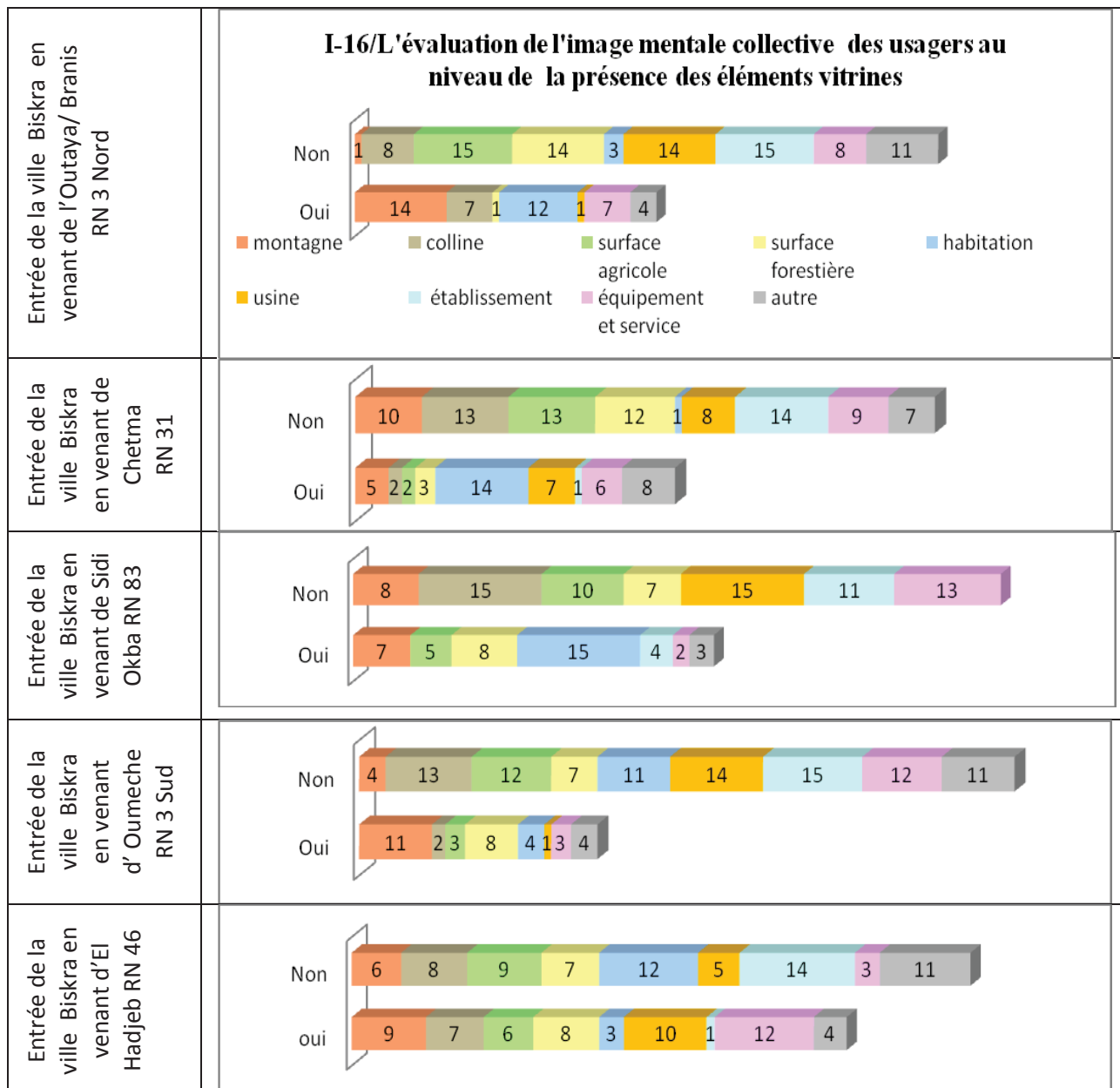
Graph 14: Evaluation de la présence d'aménagement aux entrées de ville
Source : Auteur, 2016

L'aménagement adéquat à l'entrée de ville crée une ambiance, une atmosphère accueillante et marque l'entrée pour les nouveaux arrivants, en provoquant des séquences d'entrée attrayantes et animées. Ces graphes décrivent une évaluation de l'image mentale collective des usagers au niveau de l'aménagement existant aux entrées de la ville de Biskra (les éléments frappants de l'entrée). L'entrée n°5 en venant d'El Hadjeb caractérise l'entrée la plus riche en matière d'aménagement (la présence de potence, candélabre, terre-plein, trottoir, échangeur, arrêt de bus,...). L'entrée de Biskra n°4 en venant d'Oumeche est décrite par ses usagers par un bon aménagement (portique, candélabre, terre-plein, échangeur, trottoir, rond-point). L'entrée n°1 d'el Outaya et n°2 de Chetma se distinguent par un aménagement médiocre (candélabre, terre-plein, trottoir, rond point, placette). Tandis que, les usagers de l'entrée n°3 en venant de Sidi okba pensent que l'aménagement est banal et ordinaire, seulement la présence des éléments nécessaires (candélabre, terre-plein, trottoir).



Graphe 15: Evaluation de l'aménagement aux entrées de ville selon le concept des portes ouvertes et accueillantes du Sahara
Source : Auteur, 2016

La hiérarchisation et le changement des séquences visuelles à l'entrée de ville en terme d'aménagement et de mobilier urbain sont essentiels pour signaler, marquer et identifier l'entrée de l'ensemble de l'itinéraire parcouru. Ces graphes ci-dessus, démontrent que 60% des utilisateurs pensent que l'aménagement à l'entrée de ville en venant d'El Hadjeb indique les portes ouvertes et accueillantes du Sahara. 53% des usagers de l'entrée de Biskra en venant de Chetma révèlent que le mobilier urbain va de pair avec le concept des portes ouvertes. Les entrées de ville en venant d'Oumeche, de Sidi okba et en venant d'El Outaya. Seulement 46% des usagers sont tout à fait d'accord avec ce concept et proclament que l'aménagement de ces entrées signale l'accueil du Sahara.



Graphe 16 : Evaluation de la présence des éléments vitrines
Source : Auteur, 2016

Les éléments vitrines, ce sont les composantes de la toile de fond ou bien de l'arrière-plan qui cachent derrière l'entrée de ville, que ce soit des projets (usine, établissement, habitation) ou bien des éléments naturels (surfaces agricoles ou forestières, les collines...). Dans ces graphes ci-dessus on a évalué cette toile de fond, en découvrant les facteurs qui composent cette image, et qui frappent l'œil de l'utilisateur. L'entrée de Biskra via El Hadjeb est représentée par un ensemble significativement riche d'éléments qui attirent l'attention des usagers (les montagnes, surface forestière, usine, équipement et service). L'entrée de Biskra en venant de Chetma est signalée généralement par les habitations et les usines. L'entrée via El Outaya, les personnes marquent seulement les montagnes et les habitations. L'entrée de Biskra via Sidi Okba est désignée par un cortège d'habitations, des montagnes, et des surfaces forestières (Feliache). L'entrée de Biskra via Oumeche est distinguée par un fond pauvre d'éléments, il n'y a que les montagnes et les surfaces forestières qui constituent ses unités paysagères.

II/ VÉRIFICATION DE L'IMPACT DE LA QUALITÉ PAYSAGÈRE SUR LA SIGNIFICATION DE L'IMAGE DE LA VILLE DE BISKRA PAR L'ANALYSE MULTIVARIÉES

Les deux analyses uni variée et bi variée utilisées auparavant restent insuffisantes, car elles ne permettent pas d'élaborer un examen complet qui assure la compréhension des influences de chaque dimension du premier concept « la qualité paysagère » d'une entrée de ville et de voir son impact sur le deuxième concept de l'hypothèse « image significative de la ville ». Afin de parvenir à répondre à nos objectifs, il est impératif d'utiliser une méthode qui permet non seulement d'explorer les données mais également de confirmer ou infirmer l'hypothèse formulée à priori.

Pour remédier à cela, on va s'approcher davantage des techniques de l'analyse multi variée qui permet d'aborder et décortiquer la complexité du sujet. Pour ce faire, il s'agit de faire recours à l'analyse en composantes principales (ACP) et l'analyse par corrélation des variables. La méthode (ACP) permet de traiter simultanément un nombre quelconque de variables, toutes quantitatives.

II-1/ Un aperçu sur la méthode des composantes principales (ACP)

L'analyse en composantes principales, souvent notée ACP, fait partie des techniques descriptives multidimensionnelles. C'est un ensemble de méthodes permettant de procéder à des transformations linéaires d'un grand nombre de variables inter corrélées de manière à obtenir un nombre relativement limité de composantes non corrélées. Cette approche facilite l'analyse en regroupant les données en des ensembles plus petits et en permettant d'éliminer les problèmes de multi colinéarité entre les variables. «Dictionary of statistics and methodology, 1993 ».

L'opération de l'analyse des Composantes Principales consiste à passer d'un tableau des données brutes, contenant toute l'information recueillie sur le phénomène que nous souhaitons étudier, à certaines représentations visuelles des données. Cette opération entraînera une certaine perte "d'informations" que l'on essaie de minimiser. En échange, on obtient un gain en "signification", en particulier grâce aux représentations graphiques. Autrement dit, on passe du "magma" des données d'origine à des graphiques interprétables par l'utilisateur. Pour l'interprétation, il est important d'avoir un minimum de connaissances sur le fonctionnement de l'ACP et la nature des résultats qu'elle produit.

II-2/ Description sommaire de la technique

Nous avons l'habitude de dessiner ou photographier la réalité. Nous passons d'un espace à 3 dimensions à un espace à 2 dimensions. Selon le point de vue, l'information retenue ne sera pas la même. Donc l'ACP nous propose un point de vue permettant de voir au mieux les individus d'un tableau.

Dans un tableau de données à j variables, les individus se trouvent dans un espace à j dimensions. Le principe de l'analyse des données est de tracer sur un graphique en 2 dimensions (grâce à une projection) l'ensemble des observations. Cependant, les axes choisis ne correspondent pas à l'une ou l'autre des variables, mais sont des axes virtuels, issus de combinaisons entre les variables et calculés pour passer le plus près possible de tous les points du nuage. Chaque point est projeté sur ce plan. Le choix des axes est fait de manière à ce que le graphique résume les données en minimisant la déperdition de l'information. On a alors un outil descriptif utile qui permet de synthétiser l'information et de cibler des groupes de variables proches. (Bouchier.A, 2006).

Les méthodes d'analyse de données ont pour but de rechercher l'axe C1 qui visualise au mieux les individus, c'est-à-dire celui pour lequel la variance des individus est maximale. Il "capture" le maximum d'inertie du tableau des données. Pour l'ACP, cette direction est appelée première composante principale.

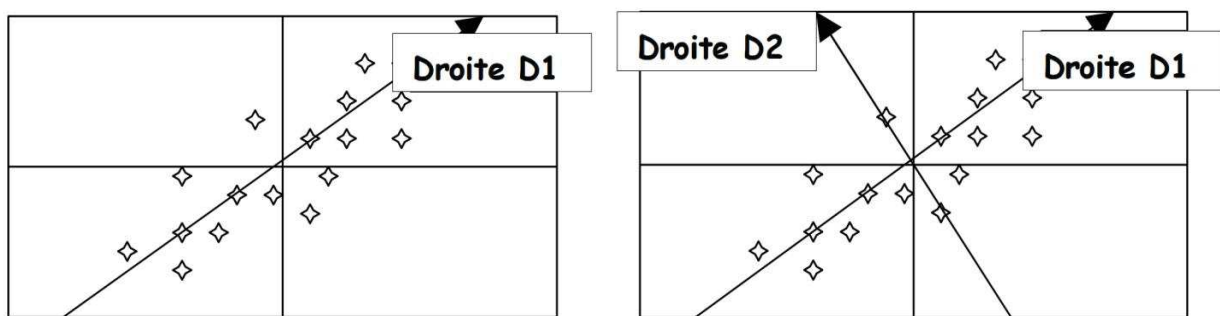


Fig.7.1 : Les axes principaux (D2 est perpendiculaire à D1)
Source : Bouchier.A, 2006

Par la suite, une seconde direction (C2) peut être recherchée en tenant compte du fait qu'elle doit encore avoir la variance maximale mais aussi avoir une corrélation nulle (orthogonale à C1) avec la première. (C2) est un complément, une correction de la première composante, calculant le résidu non expliqué par la première composante, de manière à ne pas

avoir redondance d'information entre deux composantes principales. De la même manière La recherche d'axe se poursuit pour les p axes dont les parts de représentativité sont de plus en plus faibles au fur et à mesure que p augmente. L'origine est placée au centre de gravité du nuage. La disposition des modalités de chaque variable aide à donner un sens à chaque axe. Plus une modalité est éloignée de l'axe, plus elle contribue à son explication.

L'ACP elle est utilisée pour tous types de tableaux quantitatifs. L'ACP vise trois objectifs : retenir les variables les plus pertinentes, déterminer des critères qui structurent l'ensemble de variables et réaliser des typologies en regroupant les individus ayant des caractéristiques similaires. (Bouchier.A, 2006).

II-3/ Choix des indicateurs

En fonction de notre hypothèse et nos objectifs circonscrits, le premier pas sera une analyse globale et entière de toutes les variables et leurs indicateurs (Voir tableau 01).

La deuxième étape, les indicateurs choisis, sont en rapport avec le premier concept « la qualité paysagère d'une entrée de ville », avec toutes les variables, qui peuvent influencer ou contribuer à faire un impact sur l'image de la ville, en premier rang, et le deuxième rang sera consacré aux dimensions du deuxième concept « l'image significative de la ville ». Donc une analyse de dimension s'avère nécessaire pour trier les indicateurs qui s'influencent fortement et moyennement entre eux. Dans un but de voir et de dévoiler le niveau de liaison de causalité et de prédiction entre les deux concepts de l'hypothèse.

Cette analyse nécessite une codification de 156 variables et les cinq entrées de ville (cas d'étude). Il s'agit de code attribué à chaque variable, et ne correspond pas à un autre cas dans la matrice des données. Les variables s'expriment en lettres (de A jusqu'à FH), et les cas s'expriment en chiffre (de 1 à 5). (Les variables de l'analyse sont toutes quantitatives).

III-4/ Codification des variables dans la matrice des données

Dimension végétative

La végétation existante à l'entrée de ville

Arbre fruitier = A / arbre d'ornement = B / arbre d'ombrage = C /

Gazon = D / bac à fleurs = E / arbuste = F

La végétation contribue à la valorisation de l'identité territoriale

Tout à fait d'accord (++) = G / plutôt d'accord (+) = H / sans opinion = I

Plutôt pas d'accord (-) = J / pas du tout d'accord (--) = K

Le végétal embellit l'image de l'entrée de ville

Tout à fait d'accord (++) = L / plutôt d'accord (+) = M / sans opinion = N

Plutôt pas d'accord (-) = O / pas du tout d'accord (--) = P

La végétation (élément de repère, structure la voie de l'entrée, et ponctue les séquences)

Tout à fait d'accord (++) = Q / plutôt d'accord (+) = R / Sans opinion = S

Plutôt pas d'accord (-) = T / pas du tout d'accord (--) = U

L'état actuel de la végétation

Très bien = V / bien = W / assez bien = X / mauvais = Y / très mauvais = Z

Dimension signalétique

Les panneaux de signalisation routière et publicitaire à l'entrée de ville

Panneau carrefour giratoire = AA / panneau diagrammatique = AB

Panneau de sortie de la ville visitée = AC / panneau directionnel = AD

Panneau d'entrée à la ville Biskra = AE / panneaux publicitaires des services = AF

Les panneaux routiers défigurent le paysage de l'entrée de ville

Oui = AG / non = AH / peu = AI

Dimension d'aménagement

L'aménagement existant à l'entrée de ville

Portique = AJ / potence = AK / candélabre = AL / terre plein = AM Trottoir = AN / placette = AO / arrêt de bus = AP / échangeur autoroutier = AQ / Rond-point = AR

L'entrée peut être marquée par une placette aménagée

Tout à fait d'accord (++) = AS / plutôt d'accord (+) = AT / Sans opinion = AU
plutôt pas d'accord (-) = AV / Pas du tout d'accord (--) = AW

L'entrée de la ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes du Sahara

Tout à fait d'accord (++) = AX / plutôt d'accord (+) = AY / sans opinion = AZ
Plutôt pas d'accord (-) = BA / pas du tout d'accord (--) = BB

Dimension vitrine

La présence des éléments vitrines (toile de fond)

Montagne = BC / colline = BD / surface agricole = BE / surface forestière = BF
Habitation = BG / usine = BH / établissement = BI / équipement et service = BJ
Autre = BK

Dimension sécuritaire

Largeur de la route est adéquate et convenable pour tous types d'usagers

Tout à fait d'accord (++) = BL / plutôt d'accord(+) = BM / sans opinion = BN
plutôt pas d'accord (-) = BO / pas du tout d'accord (--) = BP

Le rétrécissement au niveau de la route à l'entrée de ville

Oui = BQ / non = BR

Le rétrécissement de la route oblige la réduction de la vitesse

Tout à fait d'accord (++) = BS / plutôt d'accord(+) = BT / sans opinion = BU
plutôt pas d'accord (-) = BV / pas du tout d'accord (--) = BW

La présence des ralentisseurs (dos d'ânes) à l'entrée de ville

Oui = BX / non = BY

La présence des panneaux de sécurité routière à l'entrée de ville

Panneau d'annonce de ralentisseurs = BZ / panneau de limitation de vitesse = CA /
panneau limitation de gabarit = CB

Les panneaux de sécurité routière sont lisibles et visibles

Tout à fait d'accord (++) = CC / plutôt d'accord (+) = CD / Sans opinion = CE

plutôt pas d'accord (-) = CF / pas du tout d'accord (--) = CG

Le type des courbes existantes à l'entrée de ville

Courbe à sommet = CH / courbe en C = CI / courbe en S = CJ / non pas de courbe = CK

La présence des conditions de sécurité routière dans les courbes

Oui = CL / non = CM

L'intégration du revêtement du sol avec le contexte Saharien

Oui = CN / non = CO

La facilité de la circulation dans la route et l'homogénéité des matériaux utilisés

Tout à fait d'accord (++) = CP / plutôt d'accord (+) = CQ / sans opinion = CR

plutôt pas d'accord (-) = CS / pas du tout d'accord (--) = CT

La sécurité routière est assurée à l'entrée de la ville de Biskra

Tout à fait d'accord (++) = CU / plutôt d'accord (+) = CV / sans opinion = CW

plutôt pas d'accord (-) = CX / pas du tout d'accord (--) = CY

Dimension identitaire

Le type d'habitat qui symbolise la ville de Biskra et reflète son identité

Tente = CZ / ksour = DA / oasis = DB / autre = DC

Le type de matériau qui traduit l'architecture vernaculaire de la ville de Biskra

Pierre = DD / toub = DE / troncs de palmier = DF / la brique = DG /

textile de kheima (laine, poils) = DH

Le type de vêtement qu'identifié les habitants originaires de la ville de Biskra

Burnous = DI / gandoura = DJ / chèche = DK / sarouel = DL / haïk = DM

Le type d'artisanat traditionnel qui signale la culture locale Biskrienne

La poterie = DN / le tissage = DO / production de Saaf des palmiers = DP

Dimension historique

La présence de stèle de Chahid ou des tableaux avec les noms de Chouhada à l'entrée

Oui = DQ / non = DR

La personnalité historique qui incarne la révolution algérienne

Larbi ben M'hidi = DS / mohamed khaidar = DT / mohamed Chabani= DU

cheikh Bouziane = DV / autre = DW

La personnalité scientifique qui symbolise le scientifique de la ville

Mohamed laid al-khalifa = DX / ahmed rida houhou = DY / abd el madjid ben haba = DZ

Tayeb el okbi = EA / autre = EB

la personnalité religieuse qui personnifie l'islam dans la région

Okba ibn Nafaa = EC / Chadli ben Abdel Kader ED / Abou Mouhadjer El dinar = EE

Sidi Zerzour = EF / autre = EG

Dimension économique

L'image des palmiers dattiers représente le patrimoine phoenicicole de Biskra

Oui = EH / non = EI

La présence d'une image de la production maraîchère de Biskra

Oui = EJ / non = EK

La présence des indices qui valorisent le thermalisme à l'entrée de ville

Oui = EL / non = EM

Dimension patrimoniale

La présence des images qui représente les ksours de Biskra

Oui = EN / non = EO

La présence des tableaux patrimoniales de Biskra identifié et signale l'entrée de ville

Oui = EP / non = EQ

Les oasis de Ziban, les ksour font partie de patrimoine et de l'héritage de la ville de Biskra

Oui = ER / non = ES

Les oasis et les ksour représentent l'image actuelle de l'entrée de ville de Biskra

oui = ET / non = EU / un peu = EV

La présence des images qui reflète les ruines romaines à l'entrée de ville

Oui = EW / non = EX

L'image de mosquée Okba Ibn Naffa est considérée comme un symbole historique

Oui = EY / non = EZ

La présence des grands projets signale l'entrée autant que point de repère

Oui = FA / non = FB / un peu = FC

L'entrée de ville est marquée par un point de repère ponctuel

Oui = FD / non = FE

La perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée

Oui = FF / non = FG / un peu = FH

Codification des cas d'analyse dans la matrice des données

Entrée de la ville de Biskra RN 3 NORD via (el Outaya /Branis) = 1

Entrée de la ville de Biskra RN 31 via (Chetma) = 2

Entrée de la ville de Biskra RN 83 via (Sidi okba) = 3

Entrée de la ville de Biskra RN 3 Sud via (Oumeche) = 4

Entrée de la ville de Biskra RN 46 via (El Hadjeb) = 5

III-4-1/ Dimensions retenues pour l'analyse

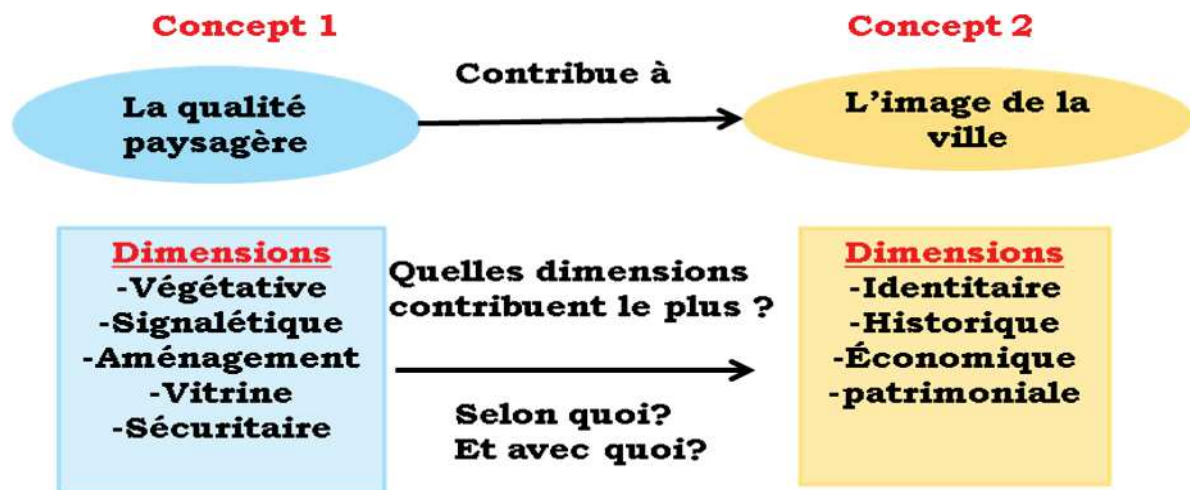


Fig.7.2 : Schématisation du processus de l'analyse multi variée

Source : Auteur, 2016

L'objectif de cette analyse multi variée est de répondre aux questions suivantes :

Est-ce que la qualité paysagère contribue peu ou prou à la valorisation de l'image de la ville ?

Et comment cette qualité paysagère de l'entrée influe sur l'image de la ville et selon quelle dimension ? Et suivant quel indicateur.

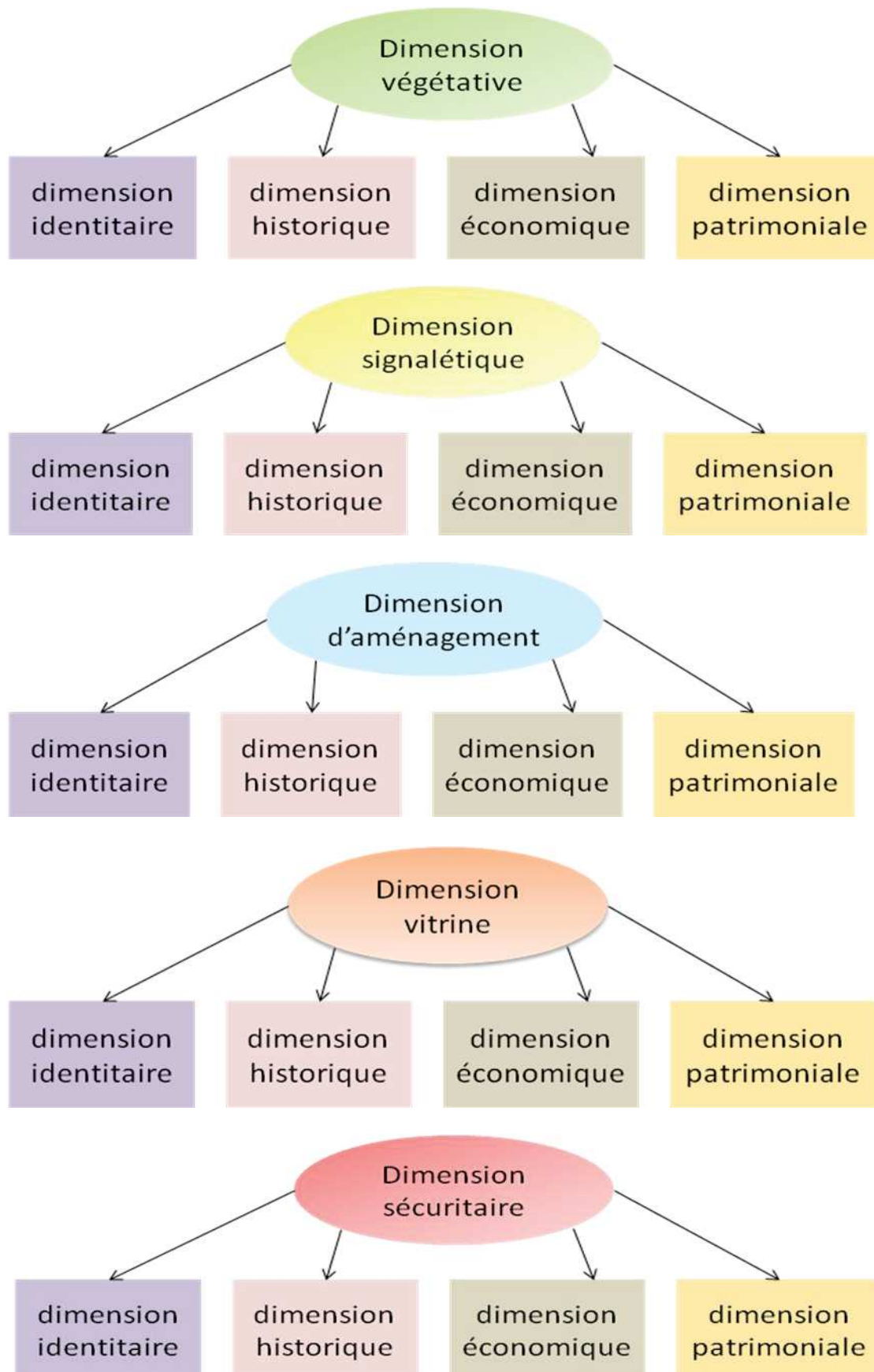


Fig.7.3 : Processus de l'analyse en composante principale

Source : Auteur, 2016

IV/ ÉTUDE DE CORRÉLATION

IV-1/ C'est quoi la corrélation ?

Étudier la corrélation entre deux ou plusieurs variables aléatoires ou statistiques numériques, c'est étudier l'intensité de la liaison qui peut exister entre ces variables. La mesure de la corrélation linéaire entre les deux se fait alors par le calcul du coefficient de corrélation linéaire. Ce coefficient est égal au rapport de leur covariance et du produit non nul de leurs écarts-types. Le coefficient de corrélation est compris entre (-1 et 1).

La matrice de corrélation est l'un des résultats importants d'analyse en composante principale (ACP), c'est celle qui renseigne sur le degré de corrélations entre les variables et les axes principaux, elle permet de dégager les variables qui ont pesé lourdement pendant la diagonalisation, c'est-à-dire les variables dépendantes entre elles. L'on remarque que les variables linéaires varient entre le positif et le négatif. La corrélation positive signifie que la variable évolue en moyenne dans le même sens alors que la variable négative veut dire qu'elle évolue dans deux sens opposés, c'est-à-dire corréler inversement ou négativement. Certaines corrélations linéaires sont très fortes en valeur absolue (0.98 ; 0.99), d'autres sont moyennes (0.53 ; 0.57) et d'autres sont plutôt faibles (0.077 ; 0.096), et d'autres variables sont corrélées parfaitement, le coefficient (r) égale à 1.

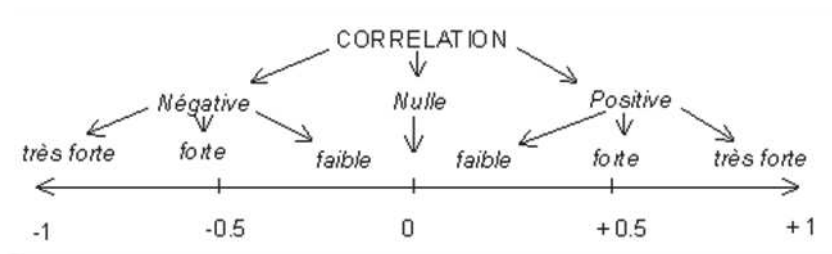


Fig.7.4 : Propriété et interprétation de corrélation linéaire

Source : <http://grasland.script.univ-paris-diderot.fr/>

Le signe de r indique donc le sens de la relation tandis que la valeur absolue de r indique l'intensité de la relation, c'est-à-dire la capacité à prédire les valeurs de Y en fonctions de celles de X .

On peut démontrer que ce coefficient varie entre (-1 et +1), son interprétation est la suivante :

- si r est proche de 0, il n'y a pas de relation linéaire entre X et Y
- si r est proche de -1, il existe une forte relation linéaire négative entre X et Y
- si r est proche de 1, il existe une forte relation linéaire positive entre X et Y

IV-2/Analyse des données

IV-2-1/ Valeurs propres

	F1	F2	F3	F4
Valeur propre	45.127	39.473	35.611	34.789
Variabilité (%)	29.114	25.466	22.975	22.445
Cumulé (%)	29.114	54.580	77.555	100.000

Tableau 09 : les valeurs propres de l'analyse ACP

Source : Auteur, 2016

La méthode est le « Scree-test » chez les Anglo-saxons ou test du coude. On observe le graphique des valeurs propres et on ne retient que les valeurs qui se trouvent à gauche du point d'inflexion sur le graphe.

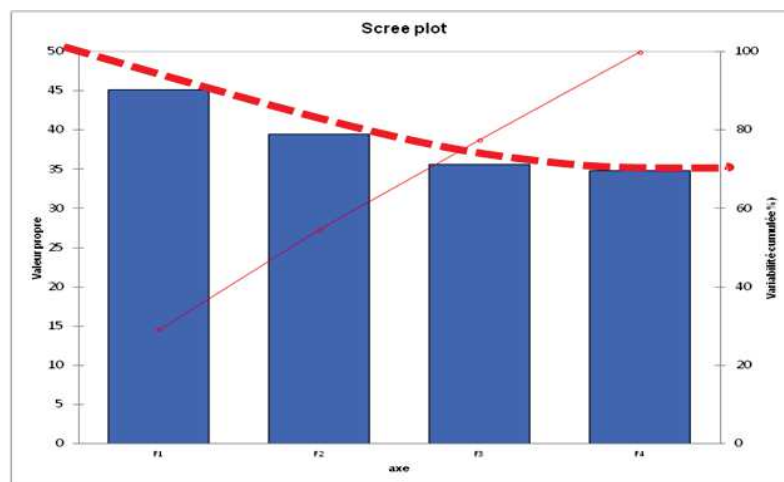


Fig.7.5 : Graphique des valeurs propres (Scree plot)

Source : Auteur, 2016

Ce tableau et ce graphe signifient que le premier axe conserve 29,114% de l'inertie du nuage, (il est peu probable qu'il soit dû au hasard). Il existe une structuration acceptable des données qui va se manifester sur le premier axe. Le second axe permet d'expliquer 25,466% de l'inertie totale. On peut décider de ne retenir que les deux premiers axes (le premier plan factoriel) car il est compréhensible par l'œil et ne déforme pas trop le nuage. L'ensemble explique 54.580% de l'inertie du nuage, on a donc une meilleure qualité de représentation acceptable possible dans notre cas.

IV-2-2// La matrice des corrélations

L'examen des résultats de l'analyse consiste à identifier les variables corrélées, les ressemblances entre les individus (les entrées de villes) et déposer les bases d'une typologie

fonctionnelle des entrées de ville, et déterminer les variables qui contribuent et influent d'une manière directe sur l'image de la ville de Biskra. (Voir annexe n° 01).

Cette analyse a donné en premier lieu une matrice des corrélations qui précise quelles sont les variables qui présentent de bonnes relations d'interdépendance quand elles sont prises deux à deux et celles qui évoluent indépendamment les unes des autres. On choisit 0.80 en valeur absolue, comme valeur minimum pour dire qu'un coefficient a une certaine signification. Toutes les corrélations sont significatives au risque 5%. Les plus forts coefficients de corrélation entre les variables considérées par paires sont positifs et sont au nombre de 55. Ils ont des valeurs comprises entre 1.000 et 0.8.

Ci-dessous un tableau récapitulatif de l'ensemble des variables fortement et parfaitement corrélées selon l'analyse de l'ACP.

Codes	Variable N°1	Variable N°2	Coefficient de corrélation « r »
D/AX	La présence de gazon à l'entrée de ville	L'entrée de ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes de Sahara	0,945
E/I	Embellissement de l'entrée de ville avec des bacs à fleurs	La contribution de la végétation à la valorisation de l'identité territoriale	0,912
E/FH	Embellissement de l'entrée de ville avec des bacs à fleurs	La perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée	0,892
G/AY	La végétation contribue à la valorisation de l'identité territoriale	L'entrée de ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes de Sahara	0,955
G/BE	La végétation contribue à la valorisation de l'identité territoriale	La présence des surfaces agricoles	0,917
V/I	L'état actuel de la végétation est bon	La végétation contribue à la valorisation de l'identité territoriale	1,000
I / FH	L'état actuel de la végétation est médiocre à l'entrée de ville	l'identité de la ville est peu perceptible à l'entrée de ville	0,913
M /AZ	Embellissement de l'image de l'entrée de ville avec la végétation	L'entrée de ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes de Sahara	0,885
M / FB	Embellissement de l'image de l'entrée de ville avec la végétation	L'absence des grands projets qui signalent l'entrée de ville	1,000
N/AE	Le végétal embellit l'image de l'entrée de ville	la présence de Panneau d'entrée à la ville de Biskra	0,990
Q/AS	La végétation (élément de repère, structure la voie de l'entrée, et ponctue les séquences)	L'entrée peut être marquée par une placette aménagée	0,907
V/AR	L'état actuel de la végétation est très bon	Les ronds-points à l'entrée de ville	0,905
V/FH	L'état actuel de la végétation est très bon	l'identité est peu perceptible dès les séquences d'entrée	0,913

Z /FG	L'état actuel de la végétation est très mauvais	l'identité de la ville est imperceptible dès les séquences d'entrée	0,968
AC/BJ	Panneau de sortie de la ville visitée	La présence des éléments vitrines (équipement et service)	0,982
AD/AQ	La présence des panneaux directionnels à l'entrée de ville	L'aménagement existant à l'entrée de ville échangeur autoroutier	1,000
AE /AJ	Panneau d'entrée à la ville Biskra	L'aménagement existant à l'entrée de ville (le portique d'entrée)	0,992
AE/BP	Panneau d'entrée à la ville Biskra	Largeur de la route est inadéquate pour tous types d'usagers	0,990
AF/DQ	Panneaux publicitaires des services	La présence de stèle de Chahid ou des tableaux avec les noms de Chaouhada à l'entrée	0,894
AJ/CC	L'aménagement existant à l'entrée de ville (le portique d'entrée)	Les panneaux de sécurité routière sont lisibles et visibles	0,915
AL/CV	L'aménagement existant à l'entrée de ville (candélabre)	La sécurité routière est assurée à l'entrée de la ville de Biskra	0,981
AM/BQ	L'aménagement existant à l'entrée de ville (terre plein)	le rétrécissement au niveau de la route à l'entrée de ville	0,921
AN/AP	L'aménagement existant à l'entrée de ville (trottoir)	L'aménagement existant à l'entrée de ville (l'arrêt de bus)	0,920
AN/BJ	L'aménagement existant à l'entrée de ville (trottoir)	La présence des éléments vitrines équipement et service	0,884
AN/CQ	L'aménagement existant à l'entrée de ville (trottoir)	La facilité de la circulation dans la route et l'homogénéité des matériaux utilisés	0,978
AP/BJ	L'aménagement existant à l'entrée de ville (arrêt de bus)	La présence des éléments vitrines équipement et service /usine	0,966
AQ/CB	L'aménagement existant à l'entrée de ville (échangeur autoroutier)	La présence de panneau de limitation de gabarit	0,944
AU/AZ	Le marquage de l'entrée par une placette aménagée	L'entrée de ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes	0,943
AX/EC	L'entrée de ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes de Sahara	la personnalité religieuse qui personnifie l'islam dans la région Okba ibn Nafaa	0,896
AX/EQ	L'entrée de ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes du Sahara	La présence des tableaux patrimoniaux de Biskra à l'entrée de ville	0,971
AX/FC	L'entrée de ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes de Sahara	Peu de présence des grands projets qui signalent l'entrée	0,922
BI/BO	La présence des établissements	Largeur de la route est inadéquate pour tous types d'usagers	0,926
BI/CX	La présence des établissements	La sécurité routière n'est pas assurée à l'entrée de la ville de Biskra	0,965
BL/CV	Largeur de la route est adéquate et pour tous types d'usagers	La sécurité routière est assurée à l'entrée de la ville de Biskra	0,949
BQ/FA	Le rétrécissement au niveau de la route à l'entrée de ville	La présence des grands projets signale l'entrée de ville	0,887
CE/CS	Les panneaux de sécurité routière sont lisibles et visibles	La facilité de la circulation et l'homogénéité des matériaux utilisés	0,981

CG/CW	Les panneaux de sécurité routière sont illisibles et invisibles	La sécurité routière n'est pas assurée à l'entrée de la ville de Biskra	1,000
CI/CQ	Les courbes existantes à l'entrée de ville	La facilité de la circulation dans la route et l'homogénéité des matériaux utilisés	0,895
CM/CY	L'absence des conditions de sécurité routière dans les courbes	La sécurité routière n'est pas assurée à l'entrée de la ville de Biskra	0,978
DI/FF	La présence de symboles culturels à titre d'exemple le Bernouse	La perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée	0,895
DN/FF	Le marché de la poterie à l'entrée de ville	La perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée	0,939
DP/ET	production de Saaf des palmiers	Les oasis et les ksour représentent l'image actuelle de l'entrée de ville de Biskra	0,918
EJ/FF	La présence d'une image de la production maraichère de Biskra	La perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée	0,953
EP/FA	La présence des tableaux patrimoniaux de Biskra identifié et signale l'entrée de ville	La présence des grands projets signale l'entrée autant que point de repère	0,969
EV/FH	Les oasis et les ksour représentent peu l'image actuelle de l'entrée de ville de Biskra	L'identité de la ville est peu perceptible dès les séquences d'entrée	0,939

Tableau 10 : Couples de variables présentant de bonnes corrélations positivement fortes
Source : Auteur, 2016

IV-2-2-1/ Les paires de variables fortement corrélées

- La présence de gazons à l'entrée de la ville est corrélée positivement avec l'image de marque de la ville avec ses portes ouvertes et accueillantes.
- L'embellissement de l'entrée de ville avec des bacs à fleurs d'essences locales est positivement corrélé avec l'identité marquée par la végétation d'un côté et avec la perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée.
- La végétation contribue à la valorisation de l'identité territoriale. Elle est positivement corrélée dans un premier point avec l'entrée de ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes de Sahara, et dans un deuxième point avec la présence des surfaces agricoles.
- Le bon état actuel de la végétation à l'entrée de la ville de Biskra est parfaitement corrélé avec la contribution de végétation à la valorisation de l'identité territoriale.
- La médiocrité de l'état actuel de la végétation à l'entrée de ville de Biskra est corrélée positivement avec l'identité peu perceptible à l'entrée de ville.
- L'embellissement de l'image de l'entrée de ville avec la végétation est corrélé positivement avec le concept des portes ouvertes et accueillantes du Sahara, et parfaitement corrélé avec l'absence des grands projets qui signalent l'entrée de ville.

- La notion d'embellissement avec le végétal à l'entrée de ville est positivement corrélée avec la présence de panneau d'entrée à la ville de Biskra.
- La végétation comme (élément de repère, et ponctue les séquences) est positivement corrélée avec le marquage de l'entrée avec une petite placette bien aménagée.
- Le bon état actuel de la végétation est positivement corrélé avec la présence de rond-point aménagé à l'entrée de ville, ainsi qu'avec l'identité de la ville peu perceptible à l'entrée.
- Lorsque l'état actuel de la végétation est très mauvais, il est fortement corrélé avec l'identité de la ville et est imperceptible dans les séquences d'entrée.
- La présence de panneau de sortie de la ville visitée est fortement corrélée avec la présence des éléments vitrines tel que : (équipement et service)
- La présence de panneaux directionnels à l'entrée de ville est parfaitement corrélée avec le fait qu'il y a un échangeur autoroutier à l'entrée de ville.
- L'existence d'un panneau d'entrée est fortement corrélée avec la présence d'un portique d'entrée comme élément de repère d'une part et avec la largeur de la route inadéquate et inconvenable pour ses usagers d'une autre part.
- La présence des panneaux publicitaires des services est corrélée positivement avec la présence de stèle de Chahid ou des tableaux de Chouhada à l'entrée de ville.
- L'aménagement existant à l'entrée de ville (le portique d'entrée) est corrélé positivement avec la lisibilité et la visibilité des panneaux de sécurité routière.
- L'existence des candélabres à l'entrée de ville est fortement corrélée avec la sécurité routière est bien assurée à l'entrée de la ville de Biskra.
- La présence de terre-plein dans le parcours d'entrée est corrélée positivement avec le rétrécissement au niveau de la route à l'entrée de ville
- Le parcours d'entrée doté d'un trottoir est corrélé positivement avec premièrement, l'existence d'un arrêt de bus au niveau d'itinéraire et deuxièmement, avec la présence des éléments vitrines (équipement et service) au niveau de la route, et troisièmement avec la facilité de la circulation dans la route et l'homogénéité des matériaux utilisés.
- L'aménagement existant à l'entrée de ville (arrêt de bus) est fortement corrélé avec la présence des éléments vitrines équipement, service et usine.
- La présence de l'échangeur autoroutier à l'entrée de ville est corrélée positivement avec la présence de panneau de limitation de gabarit.
- Le marquage de l'entrée par une placette bien aménagée est corrélé positivement avec l'entrée de la ville de Biskra qu'indiquent les portes ouvertes et accueillantes du Sahara.

- L'entrée de ville de Biskra indique, les portes ouvertes et accueillantes est corrélée avec la personnalité religieuse qui personnifie l'islam dans la région Okba ibn Nafaa.
- La variable « entrée de ville de Biskra indique, les portes ouvertes et accueillantes du Sahara » est fortement corrélée avec la présence des tableaux patrimoniaux de Biskra à l'entrée de ville et avec peu de présence des grands projets (usine, équipement) qui signalent l'entrée.
- La présence des établissements à l'entrée de ville est fortement corrélée avec la largeur de la route inadéquate à l'entrée et avec la sécurité routière non assurée à l'entrée de la ville.
- Largeur de la route est adéquate et pour tous types d'usagers est fortement corrélée avec la sécurité routière est assurée à l'entrée de la ville de Biskra.
- Le rétrécissement au niveau de la route à l'entrée de ville est corrélé avec la présence des grands projets qui signalent l'entrée de ville.
- Les panneaux de sécurité routière sont lisibles et visibles sont fortement corrélés avec la facilité de la circulation dans la route et l'homogénéité des matériaux utilisés
- Une corrélation parfaite égale à 1 entre l'illisibilité des panneaux de sécurité routière, et l'insécurité routière à l'entrée de la ville de Biskra.
- Les courbes existantes à l'entrée de ville sont corrélées avec la facilité de la circulation sur la route et l'homogénéité des matériaux utilisés.
- L'absence des conditions de sécurité routière dans les courbes est fortement corrélée avec l'insécurité routière à l'entrée de la ville de Biskra.
- La présence de symboles culturels à titre d'exemple, le Burnous à l'entrée de ville est corrélée avec la perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée
- Le marché de la poterie à l'entrée est corrélé avec la perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée.
- La production de Saaf des palmiers est corrélée avec les oasis et les ksour qui représentent l'image actuelle de l'entrée de ville de Biskra
- La présence d'une image de la production maraîchère de Biskra est fortement corrélée avec la perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée.
- La présence des tableaux patrimoniaux de Biskra identifié et signale, l'entrée de ville est fortement corrélée avec la présence des points de repère qui signale l'entrée.
- Les oasis et les ksour représentent peu, l'image actuelle de l'entrée de la ville de Biskra est fortement corrélée avec l'identité de la ville est peu perceptible dès les séquences d'entrée.

Ci-dessous un tableau récapitulatif de l'ensemble de corrélation des variables aux facteurs et leur contribution à la construction des axes principaux.

CHAPITRE N°7 : ÉVALUATION DE LA PERCEPTION DES USAGERS AUTOMOBILISTES

Variable	F1			F2		
	Corrélation	Contribution	Cosinus carré	Corrélation	Contribution	Cosinus carré
(D) La présence de gazon à l'entrée de ville	-0,460	0,469	0,212	0,283	0,203	0,080
(E) Embellissement de l'entrée de ville avec des bacs à fleurs	-0,103	0,024	0,011	0,882	1,971	0,778
(G) La végétation contribue significativement à la valorisation de l'identité territoriale	-0,243	0,131	0,059	-0,527	0,705	0,278
(I) La végétation contribue à peine à la valorisation de l'identité territoriale	0,217	0,104	0,047	0,955	2,310	0,912
(M) Le végétal embellit beaucoup l'image de l'entrée de ville	-0,137	0,042	0,019	-0,047	0,006	0,002
(N) Le végétal embellit légèrement l'image de l'entrée de ville	0,217	0,105	0,047	-0,262	0,174	0,069
(Q) La végétation (élément de repère structure la voie de l'entrée, et ponctue les séquences)	-0,415	0,382	0,173	0,669	1,135	0,448
(V) L'état actuel de la végétation est très bon	0,217	0,104	0,047	0,955	2,310	0,912
(Z) Le mauvais état actuel de la végétation	0,536	0,637	0,287	-0,470	0,560	0,221
(AB) La présence de panneau diagrammatique	-0,167	0,062	0,028	-0,099	0,025	0,010
(AC) Panneau de sortie de la ville visitée	-0,920	1,875	0,846	-0,064	0,010	0,004
(AD) La présence des panneaux directionnels	-0,556	0,684	0,309	-0,334	0,283	0,112
(AE) Panneau d'entrée à la ville Biskra	0,227	0,114	0,052	-0,243	0,150	0,059
(AF) Panneaux publicitaires des services	0,216	0,104	0,047	0,798	1,615	0,637
(AJ) La présence de portique d'entrée	0,162	0,058	0,026	-0,198	0,099	0,039
(AK) Le potence à l'entrée de ville	-0,950	1,999	0,902	-0,024	0,001	0,001
(AL) Les candélabres éclairent l'entrée	-0,518	0,595	0,268	0,533	0,721	0,285
(AM) Terre-plein divise le parcours d'entrée	0,859	1,635	0,738	0,103	0,027	0,011
(AN) La présence des trottoirs à l'entrée de ville	-0,706	1,104	0,498	-0,356	0,321	0,127
(AP) L'arrêt de bus à l'entrée de ville	-0,918	1,868	0,843	-0,165	0,069	0,027
(AQ) L'échangeur autoroutier à l'entrée	-0,547	0,664	0,300	-0,338	0,290	0,114
(AR) la présence d'un rond-point	0,320	0,227	0,102	0,899	2,046	0,808
(AS) La placette marque largement l'accès	-0,105	0,024	0,011	0,899	2,049	0,809
(AU) La placette marque peu l'entrée de ville	-0,230	0,117	0,053	-0,227	0,130	0,051
(AW) La placette ne marque, pas l'entrée de ville	-0,137	0,042	0,019	-0,047	0,006	0,002
(AX) L'entrée de ville de Biskra actuelle indique considérablement les portes ouvertes du Sahara	-0,437	0,423	0,191	0,269	0,184	0,072
(AY) L'entrée de ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes du Sahara	-0,021	0,001	0,000	-0,364	0,335	0,132
(AZ) L'entrée de ville de Biskra indique légèrement les portes accueillantes du Sahara	-0,447	0,443	0,200	-0,368	0,343	0,135
(BE) La présence des surfaces agricoles à l'entrée	-0,440	0,428	0,193	-0,703	1,251	0,494
(BG) Les habitations en arrière-plan de l'entrée	0,472	0,493	0,222	-0,270	0,184	0,073
(BH) Les usines en arrière-plan de l'entrée	-0,970	2,086	0,941	-0,154	0,060	0,024
(BI) La présence des établissements à l'entrée	0,419	0,390	0,176	-0,574	0,836	0,330
(BJ) les équipement et service	-0,857	1,626	0,734	0,023	0,001	0,001
(BL) Largeur de la route est adéquate et pour tous types d'usagers	-0,248	0,137	0,062	0,697	1,232	0,487
(BN) Largeur de la route est peu adéquate et convenable pour tous types d'usagers	0,158	0,055	0,025	-0,294	0,219	0,086
(BP) Largeur de la route n'est pas adéquate et convenable pour tous types d'usagers	0,217	0,105	0,047	-0,262	0,174	0,069
(BQ) le rétrécissement au niveau de la route à l'entrée de ville	0,676	1,011	0,456	0,242	0,149	0,059

Variable	F1			F1		
	Corrélation	Contribution	Cosinus carré	Co rrélation	Contribution	Cosinus carré
(BW) Le rétrécissement de la route n'oblige pas la réduction de la vitesse	0,217	0,105	0,047	-0,262	0,174	0,069
(CB) panneau de limitation de gabarit	-0,569	0,717	0,323	-0,011	0,000	0,000
(CC) Les panneaux de sécurité routière sont très lisibles et visibles pour les usagers	-0,244	0,132	0,059	-0,131	0,043	0,017
(CI) La courbe en C à l'entrée de ville	-0,879	1,714	0,773	-0,276	0,193	0,076
(CJ) La courbe en S à l'entrée de ville	-0,745	1,230	0,555	-0,121	0,037	0,015
(CM) l'absence des conditions de sécurité routière dans les courbes	0,689	1,051	0,474	-0,448	0,508	0,201
(CN) L'intégration du revêtement du sol avec le contexte Saharien	-0,943	1,972	0,890	-0,279	0,198	0,078
(CQ) La facilité de la circulation dans la route et l'homogénéité des matériaux utilisés	-0,670	0,995	0,449	-0,439	0,488	0,193
(CS) la difficulté de se déplacer dans le parcours d'entrée	0,493	0,538	0,243	-0,094	0,022	0,009
(CV) La sécurité routière est assurée à l'entrée	-0,514	0,585	0,264	0,639	1,035	0,409
(CX)l'insécurité routière existe à l'entrée de ville	0,292	0,189	0,085	-0,717	1,302	0,514
(CY) la sécurité routière n'est pas assurée de tout à l'entrée de la ville de Biskra	0,682	1,031	0,465	-0,598	0,907	0,358
(DI)Le vêtement qui signale Biskra (Bernouse)	-0,968	2,078	0,938	-0,017	0,001	0,000
(DN) La poterie à l'entrée de ville	-0,671	0,997	0,450	-0,323	0,264	0,104
(DP) production de Saaf des palmiers	-0,773	1,323	0,597	0,434	0,477	0,188
(DQ) La présence de stèle de Chahid ou des tableaux avec les noms de Chaouhada à l'entrée	0,536	0,637	0,287	0,577	0,843	0,333
(EC) Okba ibn Nafaa autant que symbole islamique de la région	-0,147	0,048	0,021	0,570	0,823	0,325
(EJ) La présence d'une image de la production maraichers de Biskra	-0,881	1,719	0,776	-0,266	0,179	0,071
(EL) La présence des indices qui valorisent le thermalisme à l'entrée de ville	0,136	0,041	0,018	0,955	2,309	0,912
(EP) La présence des tableaux patrimoniaux à l'entrée de la ville de Biskra	0,511	0,579	0,261	-0,347	0,305	0,120
(EQ) L'absence des tableaux patrimoniaux à l'entrée de la ville de Biskra	-0,511	0,579	0,261	0,347	0,305	0,120
(EV) Les oasis et les ksour représentent un peu l'image actuelle de l'entrée de ville de Biskra	-0,433	0,415	0,187	0,862	1,884	0,744
(FA) La présence des grands projets signale l'entrée autant que point de repère	0,557	0,687	0,310	-0,107	0,029	0,011
(FB) La présence des grands projets ne marque pas l'entrée de ville	-0,137	0,042	0,019	-0,047	0,006	0,002
(FC) La présence les grands projets signalent peu l'entrée de ville	-0,682	1,031	0,465	0,181	0,083	0,033
(FF) la perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée	-0,837	1,552	0,700	-0,162	0,067	0,026
(FG) L'identité est imperceptible à l'entrée	0,580	0,744	0,336	-0,561	0,798	0,315
(FH) L'identité est peu perceptible à l'entrée	-0,136	0,041	0,019	0,974	2,401	0,948

Tableau 11: corrélation des variables aux facteurs et leur contribution à la construction des axes principaux

Source : Auteur, 2016

PS : Les valeurs en gras correspondent pour chaque variable au facteur pour lequel le cosinus carré est le plus grand.
Total : (68 variables).

Une variable ou un point est dit bien représenté sur un axe ou un plan factoriel s'il est proche de sa projection sur l'axe ou le plan. S'il est éloigné, on dit qu'il est mal représenté. (Indicateur =angle formé entre le point et sa projection sur l'axe). Les variables mieux représentées sur les axes sont :

IV-2-2-2/ Les variables qui représentent et contribuent à l'axe 1

(BJ) la présence des équipements et services à l'entrée de ville / (AC) panneau de sortie de la ville visitée/ (AK) potence à l'entrée de ville / (BH) usine / (AP) arrêt de bus / (FF) la perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée / (CJ) courbe en S et (CI) courbe en C/ (CN) L'intégration du revêtement du sol avec le contexte Saharien / (FC) peu de présence des grands projets signale l'entrée autant que point de repère / (AM) Terre-plein divise le parcours d'entrée / (AN) la présence des trottoirs à l'entrée de ville/ (BQ) le rétrécissement au niveau de la route à l'entrée de ville / (CM) l'absence des conditions de sécurité routière dans les courbes/ (CY) la sécurité routière n'est pas assurée de tout à l'entrée de la ville de Biskra / (DI) le vêtement qui signale Biskra (Bernouse)/ (DP) production de Saaf des palmiers / (EJ) La présence d'une image de la production maraichers de Biskra.

IV-2-2-3/ Les variables qui représentent l'axe 2

(E) embellissement de l'entrée de ville avec des bacs à fleurs / (I) la végétation contribue à peine à la valorisation de l'identité territoriale / (Q) La végétation (élément de repère structure la voie de l'entrée, et ponctue les séquences) / (V) l'état actuel de la végétation est très bon/ (AF) panneaux publicitaires des services / (AR) la présence d'un rond-point à l'entrée / (AS) la placette marque largement l'accès de la ville / (BE) la présence des surfaces agricoles à l'entrée / (BL) largeur de la route est adéquate et pour tous types d'usagers / (CV) la sécurité routière est assurée à l'entrée / (CX) l'insécurité routière à l'entrée de ville/ (EL) La présence des indices qui valorisent le thermalisme à l'entrée de ville/ (EV) Les oasis et les ksour représentent un peu l'image actuelle de l'entrée de ville de Biskra (FH) L'identité est peu perceptible à l'entrée.

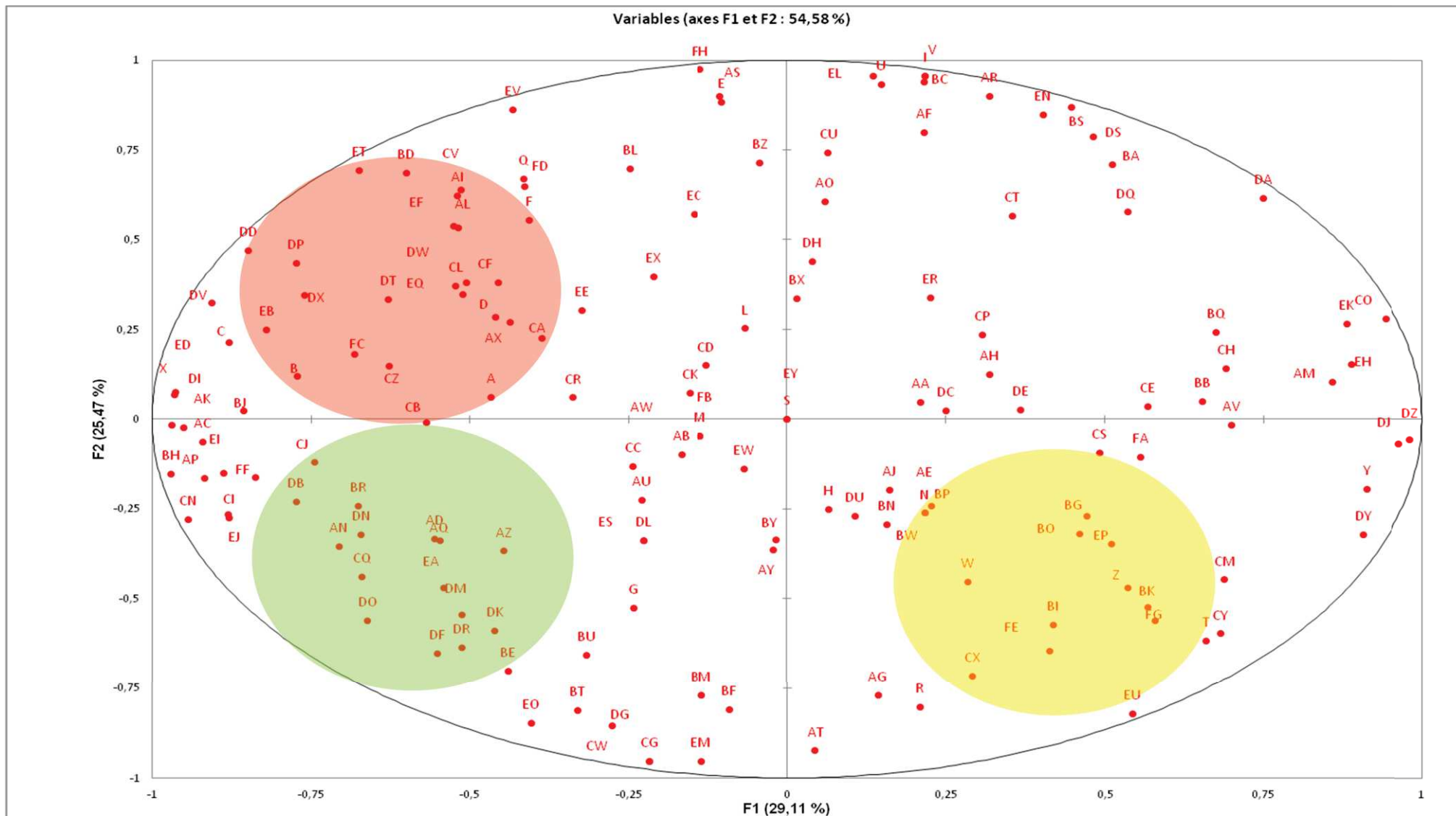


Fig.7.6 : Cercle des corrélations des variables de l'analyse avec les principaux axes F1 et F2
 Source : Auteur, 2016

On remarque dans ce graphe, un « effet forme » : il s'agit de deux groupes de variables opposées: celles qui contribuent positivement à l'axe F1 (qui contient la majorité d'information), et celles qui contribuent négativement (le côté gauche du cercle). Les variables qui sont corrélées négativement avec l'axe 1 sont plus nombreuses que celles qui contribuent positivement.

On prend en considération les variables assez éloignées du centre, et donc les angles qu'elles forment, n'ont pas été trop déformés dans la projection. Ce sont les variables qui sont proches du bord du cercle qui contribuent le plus, et qu'ils sont très bien représentés sur le mapping.

IV-2-2-4/ Les variables situées au bord du cercle des corrélations

(EU) Les oasis et les ksour ne représentent pas l'image actuelle de l'entrée de ville de Biskra, (CW) La sécurité routière est peu assurée à l'entrée de la ville de Biskra, (EM) l'absence des indices qui valorisent le thermalisme à l'entrée de ville, (CN) L'intégration du revêtement du sol avec le contexte saharien, (BH) La présence des usines à l'entrée de ville, (EX) l'absence des images qui reflète les ruines romaines à l'entrée de ville, l'identité de la ville est peu perceptible à l'entrée de ville, (DS) La personnalité historique symbolique (Larbi ben M'Hidi), (U) la végétation comme élément de repère, (EL) la présence des indices qui valorisent le thermalisme à l'entrée de ville, (DA) les ksour autant que type d'habitat représentatif de la ville de Biskra, (BS) Le rétrécissement de la route oblige la réduction de la vitesse, (AR) le rond-point à l'entrée de ville, (BC) les montagnes l'une des composantes de la façade vitrine, (AF) panneaux publicitaires des services à l'entrée de ville, (CO) largeur de la route est inadéquate et inconvenable pour tous types d'usagers.

IV-2-2-5/ Les variables un peu loin du cercle des corrélations

(FC) il y a peu de projets qui marquent l'entrée de ville, (DB) les oasis comme type d'habitat qui symbolise Biskra, (DQ) la présence de stèle de Chahid ou des tableaux avec les noms de Chouhada à l'entrée, (CT) la difficulté de se déplacer dans le parcours d'entrée, (BB) l'entrée de ville de Biskra ne représente pas les portes ouvertes et accueillantes de Sahara, (CX) la sécurité routière n'est pas assurée à l'entrée de la ville de Biskra, (AT) l'entrée peut être marquée par une placette aménagée, (BZ) panneau d'annonce de ralentisseurs à l'entrée de ville, (BQ) le rétrécissement au niveau de la route à l'entrée de ville, (T) La végétation ne représente pas un élément de repère dans la route, (B) la présence des arbres d'ornement à l'entrée de ville, (AL) les candélabres éclairent le parcours d'entrée,

(BL) Largeur de la route est adéquate et convenable pour tous types d'usagers. Ces variables sont un peu plus éloignées du cercle et donc moins bien représentées sur le mapping.

IV-2-2-6/ Variable proche du centre du graphique

Les variables qui se positionnent proches de 0 sont toutes négligées pendant l'analyse, car elles sont moins représentées sur les plans factoriels. Ce sont les variables loin du cercle et proche du centre du graphique à titre d'exemple : (AY) l'entrée de la ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes de Sahara, (BY) l'absence des ralentisseurs à l'entrée de ville, (ES) les oasis de ziban, les ksour ne font pas partie de patrimoine et de l'héritage de la ville de Biskra, (L) le végétal embellit l'image de l'entrée de ville, (CC) les panneaux de sécurité routière sont lisibles et visibles, (W) l'état actuel de la végétation est bon, (DH) Le type de matériau qui traduit l'architecture vernaculaire de la ville de Biskra est le textile de khiema (laine, poils) , (CP) la facilité de la circulation dans la route et l'homogénéité des matériaux utilisés, (AA) panneau de rond-point , (BP) Largeur de la route est inadéquate et inconvenable pour tous types d'usagers , (DU) Mohamed Chabani comme personnalité historique symbolique, (EY) l'image de la mosquée Okba Ibn Naffa est considérée comme un point de repère historique. (EW) la présence des images qui reflète les ruines romaines à l'entrée de ville, (H) La végétation contribue à la valorisation de l'identité territoriale, (M) le végétal embellit l'image de l'entrée de ville, , (ER) les oasis de Ziban, les ksour font partie de patrimoine et de l'héritage de la ville de Biskra.

IV-2-3/ Des fortes corrélations significatives dans le cercle des corrélations

-Deux variables séparées par un angle aigu sont corrélées positivement, (positivement liées).

-L'angle droit reflète l'indépendance (les variables ne sont pas liées).

-L'angle obtus représente une corrélation négative, (deux variables corrélées négativement).

*(Y-FF) l'angle obtus représente une corrélation négative entre le mauvais état actuel de la végétation et la perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée.

* (EK-FF) l'angle quasi plat montre, une corrélation négative entre la perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée et l'absence d'une image de la production maraîchère de Biskra

*(EK-FH) l'angle droit reflète l'indépendance entre la perception faible de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée et l'absence d'une image de la production maraichère de Biskra.

*(AS-FH) la faible perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée et le marquage de l'entrée par une placette sont fortement liées

* (BZ-FH) la présence routière des ralentisseurs à l'entrée de ville et la faible perception de l'identité de la ville et sont positivement liées.

*(FG-ET) l'angle plat exprime une corrélation négative entre l'identité de la ville imperceptible à l'entrée et la présence des oasis et des ksour dans l'image actuelle de l'entrée de ville de Biskra.

*(V-FF) l'angle obtus indique une corrélation négative entre l'état actuel de la végétation qualifiée «très bien», et la bonne perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée.

*(X-FF) l'angle aigu représente une forte corrélation entre l'état actuel de la végétation « assez bien » et la perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée.

*(V-DQ) l'angle aigu représente une corrélation positive entre la présence de stèle de Chahid ou des tableaux avec les noms de Chouhada à l'entrée de ville et le très bon état actuel de la végétation.

*(V-EH) l'angle quasi droit reflète l'indépendance entre la très bonne qualité de la végétation à l'entrée de ville et l'image des palmiers dattiers pour signaler le patrimoine phoenicicole de la ville de Biskra.

*(V-EJ) l'angle obtus exprime une corrélation négative entre la très bonne qualité de la végétation à l'entrée de ville et la présence d'une image de la production maraichère dans le parcours vers la ville de Biskra.

*(G-FF) l'angle aigu indique une corrélation positive entre l'utilisation des essences locales pour valoriser l'identité territoriale et la perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée.

*(G-EH) l'angle obtus représente une corrélation négative entre l'utilisation des essences locales pour valoriser l'identité territoriale et la présence des images des palmiers dattiers pour signaler le patrimoine phoenicicole de Biskra.

*(Q- FD) l'angle très aigu reflète une corrélation positive très forte entre la végétation comme un élément de repère et le marquage de l'entrée par un point de repère.

*(Q-ET) l'angle aigu montre que la végétation élément de repère et les oasis et les ksour représentent l'image actuelle de l'entrée de ville de Biskra sont corrélés positivement.

*(V-EH) l'angle aigu entre la très bonne qualité de végétation à l'entrée et la présence de l'image des palmiers dattiers pour valoriser le patrimoine phoenicicole de Biskra.

*(G-EJ) l'angle aigu indique une corrélation positive entre l'utilisation des essences locales pour valoriser l'identité territoriale et la présence d'une image de la production maraîchère dans le parcours menant vers la ville de Biskra.

*(EJ-FF) angle très aigu, c'est-à-dire une corrélation très forte et positive entre la présence d'une image de la production maraîchère dans le parcours menant vers la ville de Biskra et la bonne perception de l'identité de la ville de Biskra dès les séquences d'entrée.

*(CC-CY) l'angle obtus interprète une corrélation négative entre les panneaux lisibles et visibles dans la route et l'insécurité routière à l'entrée de la ville de Biskra.

*(BA-FF) l'angle obtus montre que la variable de l'aménagement de l'entrée de la ville de Biskra ne représente pas les portes ouvertes et accueillantes de Sahara n'est pas corrélée ni liée à la bonne perception de l'identité de la ville à partir de son entrée.

*(BL-CU) l'angle aigu qui sépare la largeur de la route est adéquate et convenable pour tous types d'usagers et la sécurité routière est assurée à l'entrée de la ville de Biskra d'accord, ces deux variables sont positivement liées.

*(CL-CV) l'angle aigu qui sépare la présence des conditions de sécurité routière dans les courbes et la sécurité routière bien assurée à l'entrée de ville, représente une corrélation positive.

*(AS-DS) le marquage de l'entrée avec une placette aménagée et la présence de stèle de Chahid ou des tableaux avec les noms de Chouhada à l'entrée sont positivement liée (angle aigu).

*(AF-EL) l'angle très aigu représente une corrélation positive très forte entre les panneaux publicitaires des services et la présence des indices qui valorisent le thermalisme à l'entrée de ville .

*(CN-FF) l'angle très aigu montre que l'intégration du revêtement du sol avec le contexte Saharien et la perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée sont fortement positivement liées.

*(AX-EP) l'angle plat indique, une forte corrélation négative entre l'aménagement de l'entrée de la ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes de Sahara et la présence des tableaux patrimoniales de Biskra pour signaler l'entrée de ville.

*(AF-EP) l'angle quasi droit reflète l'indépendance entre les panneaux publicitaires des services et la présence des tableaux patrimoniaux pour signaler l'entrée de la ville de Biskra.

*(CG-AG) l'angle aigu représente une corrélation positive entre les panneaux de sécurité routière invisibles et illisibles et la pollution visuelle par l'abondance des panneaux routiers.

*(DQ-AX) l'angle obtus interprète, une corrélation négative entre la présence de stèle de Chahid ou des tableaux avec les noms de Chouhada à l'entrée et l'aménagement de l'entrée de la ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes de Sahara.

*(EJ-AX) l'angle aigu représente que la présence d'une image de la production maraîchère de Biskra et l'aménagement de l'entrée de la ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes de Sahara sont positivement corrélés.

*(EL-AX) l'angle aigu indique une corrélation positive entre la présence des indices qui valorisent le thermalisme à l'entrée de ville et l'aménagement de l'entrée de la ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes de Sahara.

*(BJ-FF) l'angle aigu exprime une corrélation positive entre la présence des équipements et services à l'entrée et l'identité de la ville perceptible dès les séquences d'entrée.

*(BH-FF) l'angle très aigu indique que la présence des usines et l'identité de la ville perceptible dès les séquences d'entrée sont fortement positivement corrélées.

*(BI-FF) l'angle obtus entre la présence des établissements et l'identité de la ville perceptible exprime que ces deux variables ne sont pas liées, ni corrélées.

*(BE-FF) l'angle aigu représente une corrélation positive entre la présence des surfaces agricoles dans le parcours d'entrée et l'identité de la ville perceptible par des usagers.

*(BF-FF) l'angle aigu indique une corrélation positive entre la présence des surfaces forestières dans les séquences d'entrée et l'identité de la ville perceptible par des usagers.

*(Y-FF) l'angle obtus décrit une corrélation négative entre la perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée et le mauvais état de la végétation à l'entrée de ville.

*(V-FF) l'angle obtus sépare le très bon état actuel de la végétation et l'identité de la ville de Biskra perceptible par des usagers à l'entrée. Cet angle interprète une corrélation négative.

*(BC-FF) l'angle obtus représente, une corrélation négative entre la présence des montagnes en arrière-plan et la perception de l'identité dès l'entrée de ville

*(BD-FF) l'angle aigu montre une corrélation positive entre la présence des collines en arrière-plan et la perception de l'identité dès l'entrée de ville.

*(EL-FF) l'angle obtus exprime une corrélation négative entre les indices qui valorisent le thermalisme à l'entrée de ville, et la perception de l'identité dès l'entrée de ville.

*(E-FF) l'angle quasi droit montre l'indépendance entre l'embellissement de l'entrée par des fleurs d'essence locale et la perception de l'identité dès l'entrée de ville.

*(ET-FF) l'angle aigu entre la présence des oasis ou des ksour dans le parcours d'entrée et la perception de l'identité de Biskra chez usagers représente une corrélation positive.

*(FD-FF) l'angle aigu indique une corrélation positive entre le marquage de l'entrée avec un point de repère ponctuel et la perception de l'identité de Biskra chez usagers.

*(BL-AX) l'angle aigu décrit une corrélation positive entre la largeur de la route adéquate et convenable pour tous types d'usagers et le concept des portes ouvertes du Sahara.

*(FD-AX) l'angle aigu représente que le marquage de l'entrée avec un point de repère ponctuel et le concept des portes ouvertes et accueillantes du Sahara sont positivement liés.

*(Q-AX) l'angle aigu interprète une corrélation positive entre l'utilisation de végétal local pour marquer et ponctuer les séquences d'entrée et le concept des portes ouvertes du Sahara.

*(CV-AX) l'angle aigu décrit, une corrélation positive entre la sécurité routière assurée à l'entrée de la ville de Biskra et le concept des portes ouvertes et accueillantes du Sahara.

*(EQ-FF) l'angle aigu exprime une corrélation positive entre l'absence des tableaux patrimoniaux pour identifier et signaler l'entrée de ville et la perception de l'identité de la ville de Biskra dès les séquences d'entrée par ses usagers.

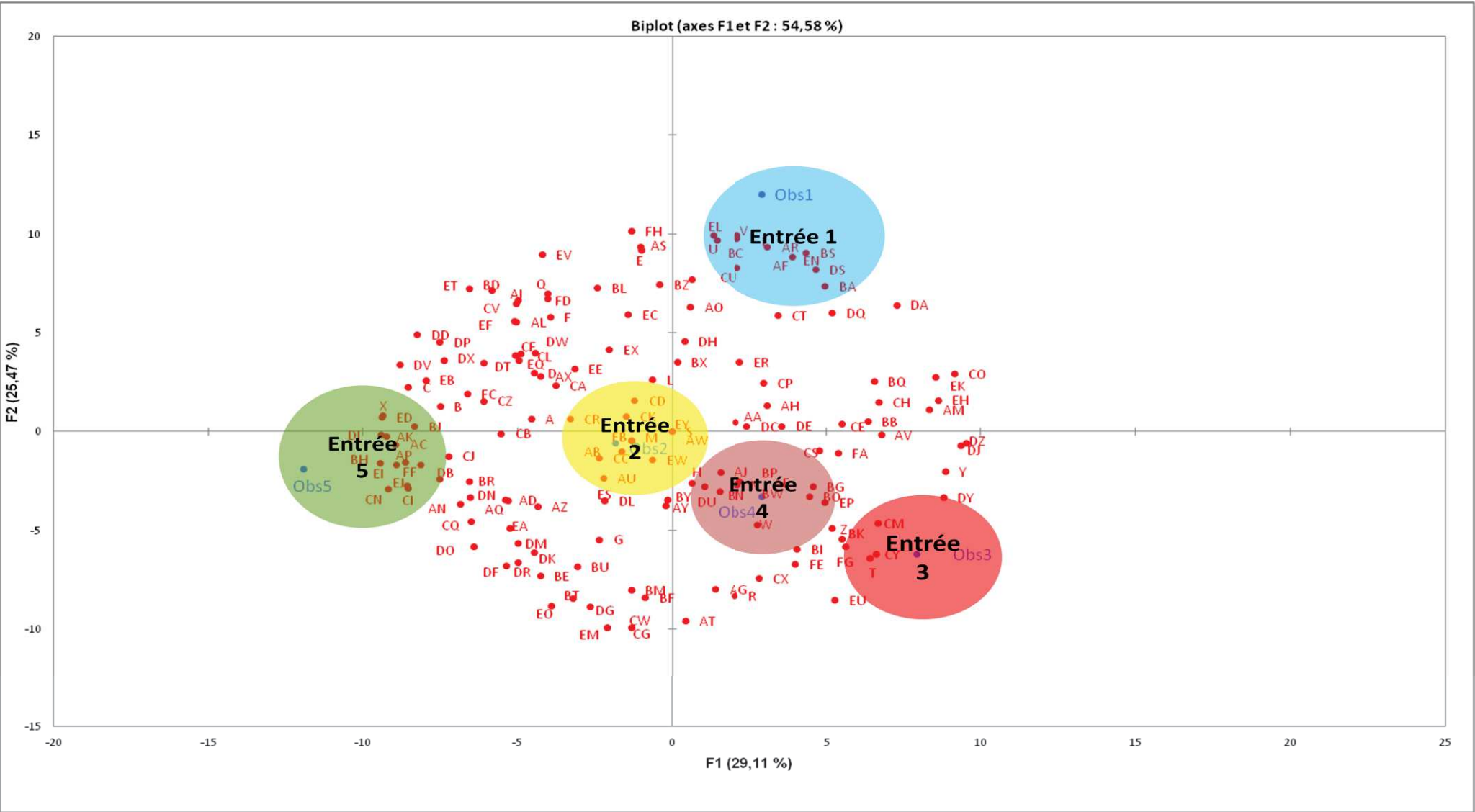


Fig.7.7 : Graphique des observations de toutes les variables
 Source : Auteur, 2016

IV-2-4/ Interprétation du graphique des observations

IV-2-4-1/ L'entrée n°1 en venant d'El Outaya /Branis

L'obs1 semble un peu éloignée du groupe de variables, mais on peut considérer que les variables suivantes sont fortement liées à cette entrée de ville. La présence des indices qui valorisent le thermalisme à l'entrée de ville ainsi que des panneaux publicitaires de services. On remarque un rond-point aménagé, la présence des montagnes en arrière plan, et l'état actuel de la végétation est qualifié de (très bien). Mais par contre la végétation ne représente pas un élément de repère dans ce cas là, et l'identité de la ville est peu perceptible à l'entrée par les usagers. Tandis que la sécurité routière est bien assurée à l'entrée de la ville de Biskra en venant d'El Outaya.

IV-2-4-2/ L'entrée n°2 en venant de Chetma

Cette entrée est marquée par le groupement de nombreuses variables tel que : l'absence des grands projets pour signaler l'entrée de ville (des points de repère), l'absence d'une placette, le manque des panneaux de signalisation routière et publicitaire à l'entrée de ville, panneau diagrammatique, touristique... par contre les panneaux de sécurité routière existants sont très lisibles et visibles pour tous types d'usagers. Le végétal embellit l'image de cette entrée de ville.

IV-2-4-3/ L'entrée n°3 en venant de Sidi Okba

Selon l'analyse des individus, il paraît que la sécurité routière n'est pas assurée du tout à l'entrée n°3 de la ville de Biskra. La végétation n'est pas considérée comme un élément de repère, car elle ne structure et ne limite pas la voie et les séquences d'entrée à la ville de Biskra. L'absence d'un point de repère ponctuel qui marque l'entrée signale que l'identité de la ville est imperceptible chez les usagers de la route.

IV-2-4-4/ L'entrée n°4 en venant d'Oumeche

Un ensemble d'indicateurs est parfaitement liés à l'entrée n°4. L'état actuel de la végétation est qualifié « bien », le concept des portes ouvertes et accueillantes du Sahara est concrétisé dans cette image selon le graphe . La largeur de la route n'est pas adéquate ni convenable pour tous les types d'usagers en l'absence des ralentisseurs. Les usagers constatent la présence d'un panneau d'entrée à la ville Biskra ainsi qu'un portique d'entrée, l'habitation éloignée mais notée dans le parcours d'entrée. L'unanimité des utilisateurs

proclame que la personnalité historique qui incarne la révolution algérienne est Mohamed CHABANI.

IV-2-4-5/ L'entrée N°5 en venant d'El Hadjeb

Le parcours semble riche en matière d'éléments qui composent l'entrée et son environnement au bord de la route, l'ensemble construit un paysage de qualité médiocre et une image qui attire certainement l'œil de l'utilisateur automobiliste. Les usagers remarquent la perception de l'identité à l'entrée de la ville en venant d'El Hadjeb, ainsi ils ont marqué une présence des éléments vitrine tels que les usines et l'arrêt de bus aux abords du parcours. Ainsi, quelques panneaux et indices qui valorisent le thermalisme à l'entrée de ville ici et là. L'intégration du revêtement du sol avec le contexte saharien, la courbe en C et la présence de potence, des panneaux de signalisation routière et publicitaire à l'entrée de ville, et quelques paysages de la production maraîchère de Biskra.

V/ L'IMPACT DE LA VÉGÉTATION SUR L'IMAGE DE LA VILLE

V-1/ L'influence de la dimension végétative sur la dimension identitaire

- Le type de végétal (essence locale) qui contribue à la valorisation de l'identité territoriale est positivement corrélé avec la bonne perception de l'identité de la ville de Biskra à ses entrées.
- L'embellissement de l'image de l'entrée avec de la végétation est positivement corrélé avec l'identité de la ville perceptible à l'entrée.
- L'utilisation du végétal comme point de repère pour signaler l'entrée n'est pas corrélée avec l'identité perceptible à l'entrée de ville.
- Il y a une forte corrélation entre les oasis comme type d'habitat qui reflète l'architecture vernaculaire de Biskra et la bonne perception de l'identité de la ville de Biskra à l'entrée. Donc l'embellissement de l'image de la ville et l'essence végétale local, influencent l'identité de la ville, par contre la végétation ne marque pas l'entrée comme point de repère mais plutôt comme accessoire à haute valeur ajoutée.

V-2/ L'influence de la dimension végétative sur la dimension historique

La présence des stèles de Chahid et des tableaux avec les noms de Chouhada à l'entrée est positivement corrélée avec les indicateurs de dimension végétative : l'embellissement de l'entrée de ville avec de la végétation, l'utilisation d'essence locale pour repérer l'entrée et le bon état actuel de la végétation à l'entrée de ville.

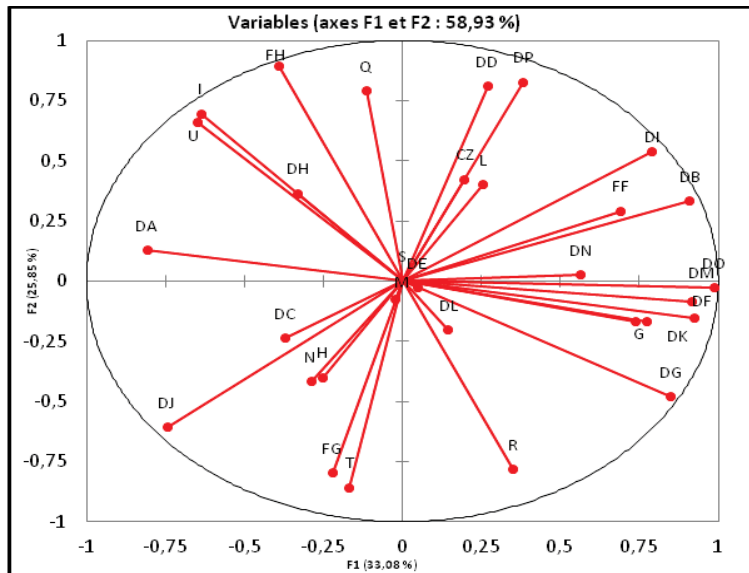


Fig.7. 8. L'influence de la dimension végétative sur l'identité de la ville
Source : Auteur, 2016

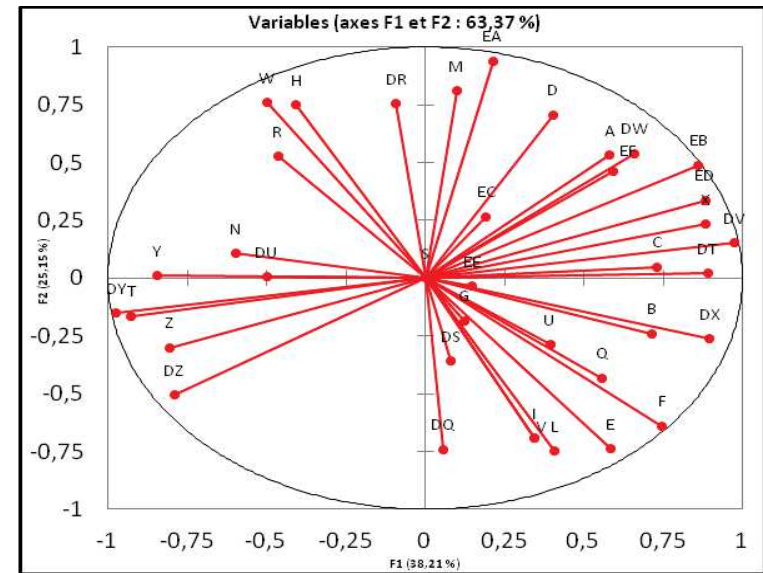


Fig.7.9. L'influence de la dimension végétative sur la dimension historique
Source : Auteur, 2016

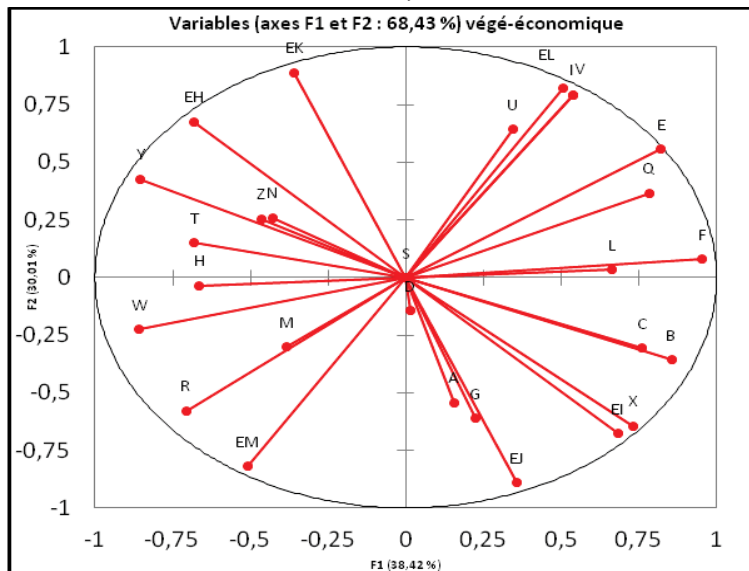


Fig.7.10. L'influence de la dimension végétative sur la dimension économique
Source : Auteur, 2016

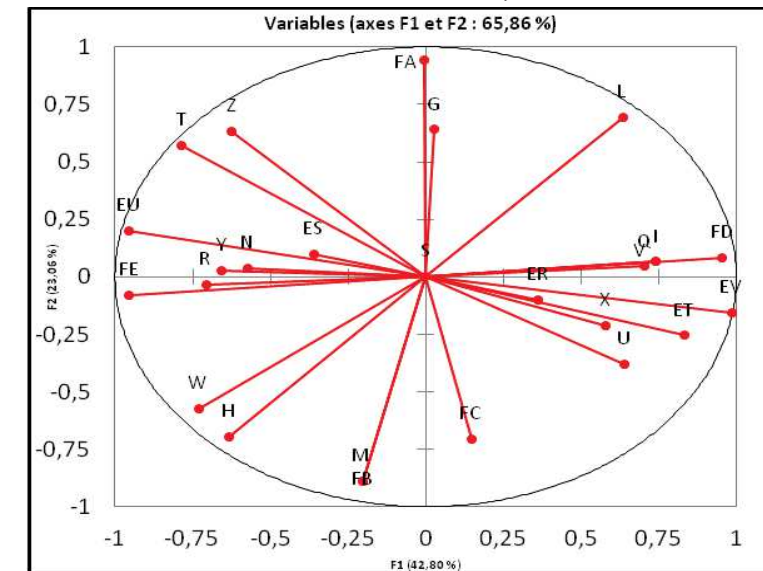


Fig.7.11. L'influence de la dimension végétative sur la dimension patrimoniale
Source : Auteur, 2016

V- 3/L'influence de la dimension végétative sur la dimension économique

- L'indicateur (G) lié à la végétation comme élément qui valorise et contribue à la construction de l'identité territoriale est fortement et positivement corrélé avec la présence d'une image de la production maraîchère de Biskra, donc le maraîchage à l'entrée de ville exprime et assure fortement la présence de l'identité de la ville. Néanmoins, l'indicateur (G) représente une corrélation négative avec l'image des palmiers dattiers (la production phoenicicole) à l'entrée de ville, cela veut dire que l'utilisation des essences et espèces locales ne marque pas l'héritage phoenicicole de la ville selon l'image collective des usagers.
- Les indices qui valorisent le tourisme et le thermalisme expriment une corrélation négative avec la présence de la bonne identité végétale à l'entrée de la ville de Biskra.
- La très bonne qualité végétale à l'entrée de la ville est négativement corrélée avec l'image de la production maraîchère d'une part, et l'image des palmiers dattiers d'une autre part. (Donc les deux éléments-clés qui composent l'économie régionale de la ville ne marquent pas une bonne qualité végétale aux entrées de ville).
- Les productions maraîchères et phoenicicole qui reflètent l'essor économique de Biskra sont corrélées négativement avec la présence de la végétation pour repérer, marquer et embellir les entrées de ville et leurs séquences visuelles.

V- 4/L'influence de la dimension végétative sur la dimension patrimoniale

La bonne qualité végétale à l'entrée de ville représente une corrélation positive forte avec la création d'un point de repère végétal qui peut structurer la voie de l'entrée, et ponctue les séquences visuelles. Ces deux indicateurs de la dimension végétative sont fortement liés à la dimension patrimoniale à travers la présence des oasis et des palmeraies à l'entrée de ville. Néanmoins, ces deux indicateurs végétatifs ne sont pas liés avec la présence des grands projets pour signaler l'entrée de ville.

La végétation contribue à la valorisation de l'identité territoriale grâce à l'utilisation des essences locales (G) exprime une corrélation négative avec la présence des palmeraies, des oasis et des ksour à l'entrée de ville de Biskra d'une part, et marque une indépendance avec le marquage de l'entrée par un point de repère d'une autre part. Cependant l'indicateur (G), lié à la végétation, est fortement corrélé avec la présence des grands projets qui peuvent signaler l'entrée comme point de repère

L'embellissement de l'image de l'entrée avec du végétal (L) est corrélé avec deux indicateurs de la dimension patrimoniale avec la présence des oasis et les ksour à l'image de l'entrée de ville de Biskra. Cet indicateur est moyennement corrélé avec la présence des grands projets à l'entrée, ainsi qu'avec le marquage de l'entrée de ville par un point de repère ponctuel.

On peut conclure que la bonne qualité végétale dans les séquences de l'entrée de ville peut créer un point de repère végétal ponctuel ou continu (pour structurer la voie de l'entrée, et ses séquences visuelles). On peut dire que les séquences de l'entrée sont de très bonne qualité végétale si elles font partie du patrimoine phoenicicole de la ville de Biskra (les palmeraies des oasis ou des ksour). Cependant, l'implantation des essences et des espèces locales végétales ici et là ne met pas en valeur l'héritage patrimonial de la ville de Biskra mais, elles servent uniquement dans les cas d'embellissement à l'entrée de ville. Le végétal de l'entrée pour la majorité des usagers ne reflète pas l'image et les ressources agricoles d'un côté et ne met pas en scène les potentiels patrimoniaux de la ville de Biskra d'un autre côté.

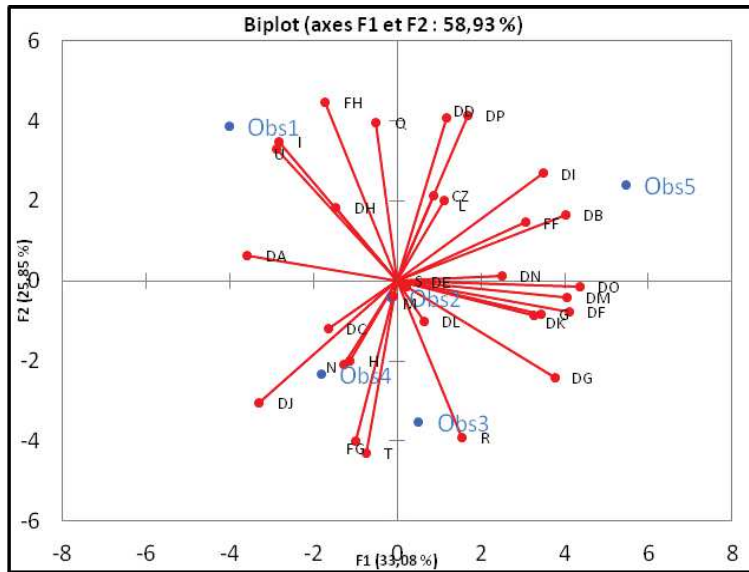


Fig. 7.12. Graphique des observations entre la dimension végétative et identitaire
Source : Auteur, 2016

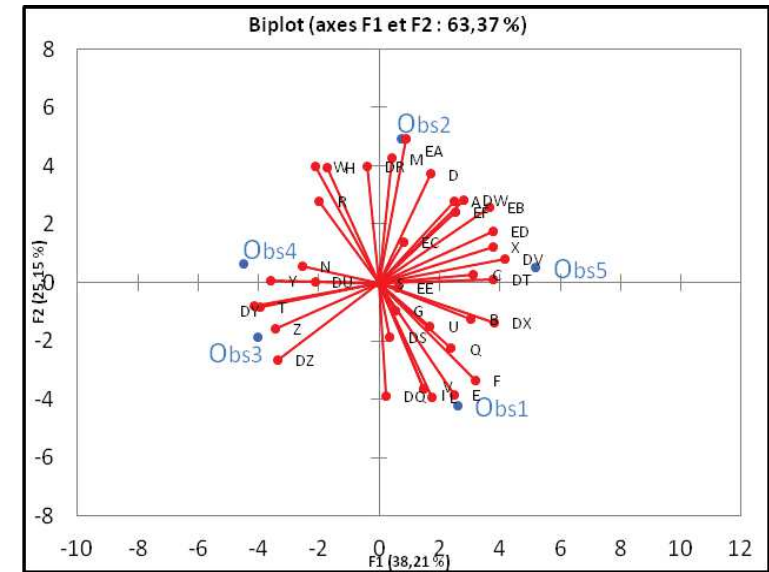


Fig. 7. 13. Graphique des observations entre la dimension végétative et historique
Source : Auteur, 2016

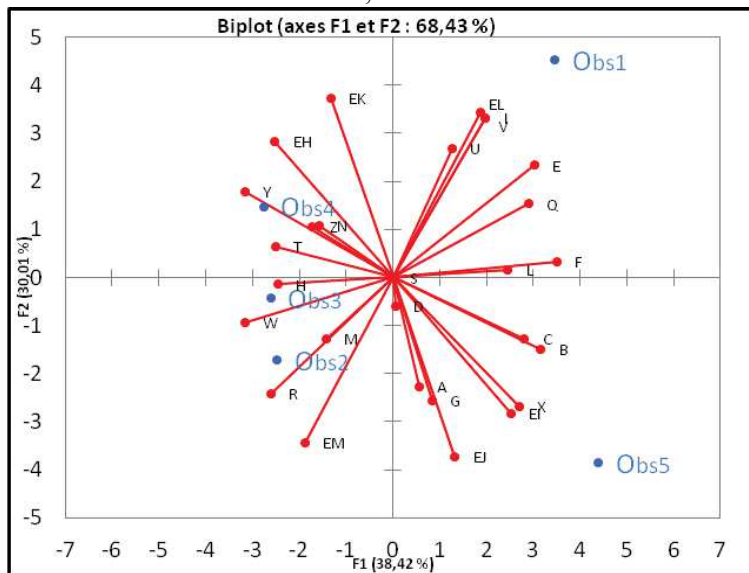


Fig. 7.14. Graphique des observations entre la dimension végétative et économique
Source : Auteur, 2016

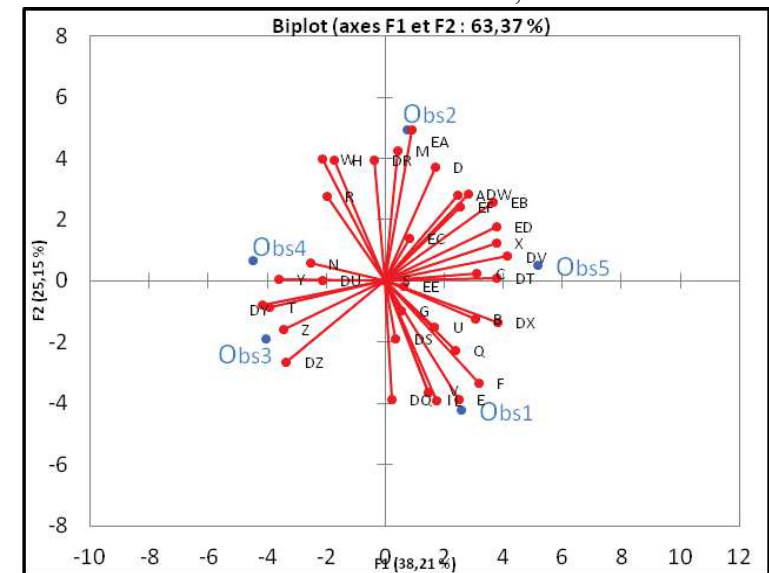


Fig. 7. 15. Graphique des observations entre la dimension végétative historique
Source : Auteur, 2016

V- 5/ Graphique des observations des dimensions végétative et identitaire

- L'observation 1 (entrée n°1 en venant d'El Outaya) montre que l'identité de la ville de Biskra est peu perceptible par ses usagers grâce à la présence du cimetière des martyrs et le rond-point aménagé avec les arcades et les tableaux avec le nom des Chouhada. La végétation seule ne marque pas l'image de l'entrée de la ville et ses séquences.
- L'observation 2 (entrée n°2 en venant de Chetma) : le végétal embellit l'image de l'entrée de ville. Les usagers pensent que le toub peut être utilisé pour marquer l'image de la ville.
- L'observation 3 (entrée n°3 en venant de Sidi Okba): l'entrée est marquée chez ses usagers par la végétation et les panneaux routiers (d'entrée et diagrammatique), la palmeraie de Feliache. Cependant l'identité de la ville n'est pas perceptible.
- L'observation 4 (entrée n°4 en venant d'Oumeche) : ses usagers déclarent que le type de végétal contribue à la valorisation de l'identité territoriale, ainsi que la végétation embellit l'image de l'entrée de ville. L'identité est non perceptible à cette entrée de ville, et l'absence d'un point de repère, sauf le portique d'entrée et l'échangeur autoroutier.
- L'observation 5 (entrée n°5 en venant d'El Hadjeb) : le graphe démontre une bonne perception d'identité de la ville grâce aux plusieurs points de repère comme (la SNTV, les panneaux routiers et l'échangeur autoroutier,..).

V- 6/ Graphique des observations des dimensions végétative et historique

L'Observation 1: l'état actuel de la végétation est très bien, le végétal embellit l'image de l'entrée de ville avec des (bacs à fleurs , arbustes) , la présence de stèle de Chahid ou des tableaux avec les noms de Chouhada à l'entrée . Par contre dans l'Observation 3, l'état actuel de la végétation est très mauvais, ainsi que pour l'Observation 4, la qualité végétale est mauvaise, cependant, la qualité est médiocre pour l'observation 5 car elle est marquée par des arbres d'ombrage.

Donc, la dimension végétative impacte la dimension historique, car la végétation dense et variée ornemente les stèles et tableaux de Chouhada, (Mohammed Khaïder, Chabani), les personnalités scientifiques (Ahmed Rida HOUHOU, Tayeb El Okbi...), et religieuse (Okba ibn Nafaa,..) et met en scène la façade vitrine riche de symboles historiques. La question d'influence ici est une affaire d'aménagement et de renforcement des valeurs des personnages liée à la culture, à l'identité et à l'histoire de la ville de Biskra.

V- 7/ Graphique des observations des dimensions végétative et économique

- L'Observation 1 : se distingue par la très bonne qualité végétale de ses séquences et son image de l'entrée et la présence des indices qui valorisent le thermalisme à l'entrée de ville.
- L'Observation 2 : la végétation se considère comme un élément de repère, qui structure la voie de l'entrée, et ponctue les séquences de l'entrée de la ville.
- L'Observation 4 est signalée par le mauvais état de la végétation et l'image des palmiers dattiers dans sa façade vitrine.
- L'Observation 3 : on remarque que l'indicateur « H » est très proche de l'entrée N°3, ce qui signifie que plusieurs usagers pensent que le type de la végétation contribue à la valorisation de l'identité. Ils déclarent aussi que l'état actuel de la végétation à l'entrée de la ville est qualifié de « bien ».
- L'Observation 5 ; bien qu'elle est un peu éloignée des indicateurs mais elle touche ces deux indicateurs liés à l'utilisation des essences locales de la végétation pour contribuer à la valorisation de l'identité de la ville et la présence des paysages de la production maraîchère de Biskra.

V- 8/ Graphique des observations des dimensions végétative et patrimoniale

- L'Observation 1 : la présence d'un grand projet comme (le cimetière des martyrs) est accompagnée par la végétation qui embellit, marque et met en valeur le concept de l'entrée de ville.
- L'Observation 2 : le graphique indique l'absence des grands projets qui signalent l'entrée comme un point de repère. le végétal embellit l'image de l'entrée de la ville grâce à sa qualité qualifiée de « très bien », les utilisateurs pensent que le choix de la végétation doit être réfléchi selon le contexte local et l'identité de la ville.
- L'Observation 3 : les usagers constatent le très mauvais état de la végétation existante à l'entrée, le végétal ici perd son rôle, son identité et sa valeur face à sa mauvaise qualité.
- L'Observation 4 : ici, on peut considérer l'état actuel de la végétation est « mauvais », et l'entrée de ville n'est pas marquée par un point de repère ponctuel.
- L'Observation 5 : l'état actuel de la végétation est qualifié par ses usagers de « très bien », dans ce cas aussi l'apport végétal joue le rôle d'embellissement et de repérage avec un fond riche d'éléments non patrimoniaux, ni identitaires, mais avec l'aménagement et les services nécessaires.

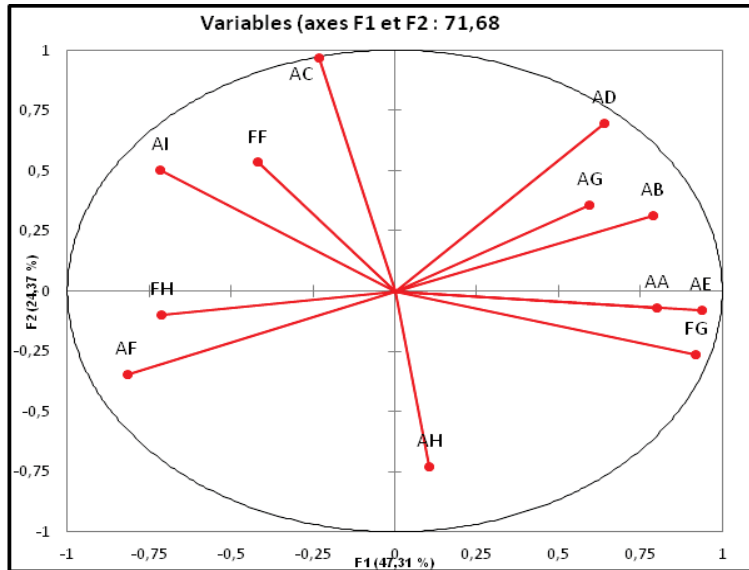


Fig. 7.16. L'impact de la dimension signalétique sur la dimension identitaire
Source : Auteur, 2016

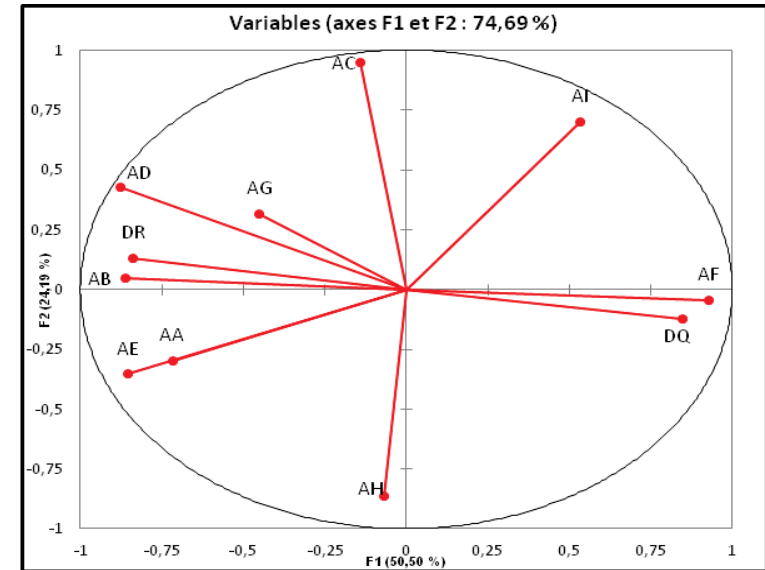
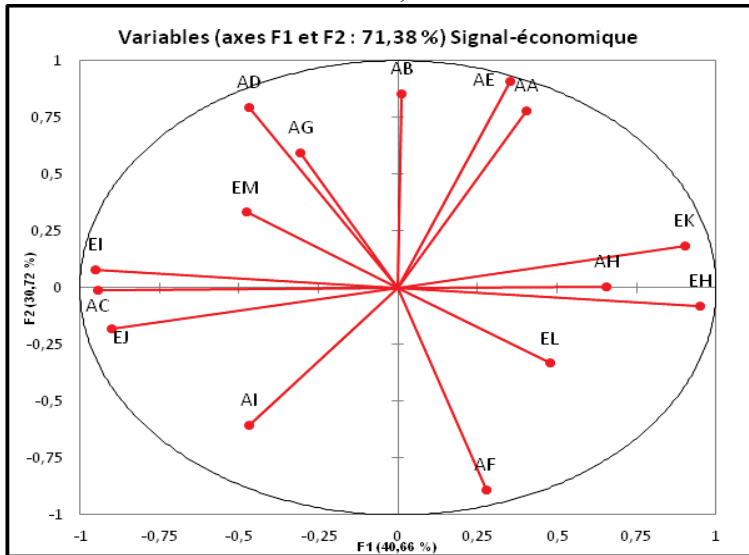


Fig. 7.17. L'impact de la dimension signalétique sur la dimension historique
Source : Auteur, 2016



7.18. L'impact de la dimension signalétique sur la dimension économique
Source : Auteur, 2016

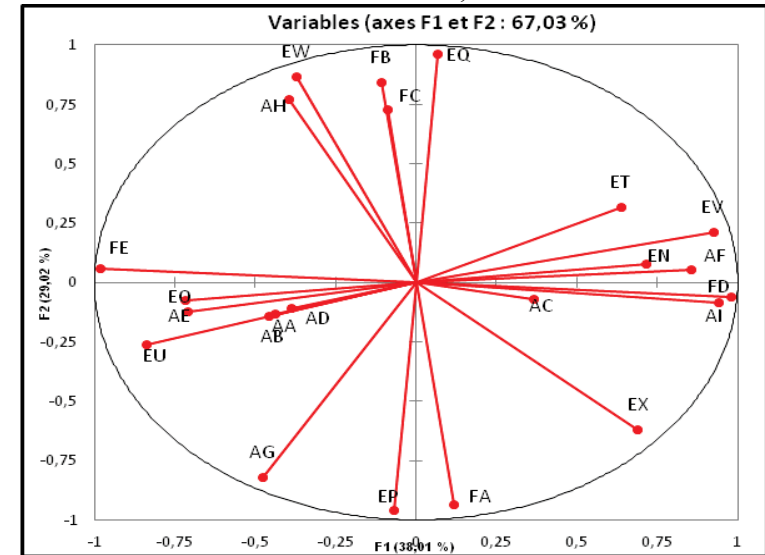


Fig. 7.19. L'impact de la dimension signalétique sur la dimension patrimoniale
Source : Auteur, 2016

VI/ LA CONTRIBUTION DE LA SIGNALISATION ROUTIÈRE DANS LA SIGNIFICATION DE L'IMAGE DE LA VILLE DE BISKRA

VI-1/L'impact de la dimension signalétique sur la dimension identitaire

Le panneau de sortie de la ville visitée marque une corrélation forte avec la perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée, par contre le panneau d'entrée à la ville de Biskra représente une corrélation positive avec l'absence de l'identité de la ville à l'entrée, donc le panneau d'entrée n'indique pas l'identité mais il sert comme une limite physique de la ville de Biskra, et il définit uniquement la ville pénétrée par l'utilisateur.

Les panneaux routiers (diagrammatique et de rond-point) expriment une corrélation négative avec la perception de l'identité de la ville à l'entrée. Ainsi que le panneau directionnel qui marque les différentes destinations possibles n'est pas lié à l'identité de la ville. La présence des panneaux publicitaires et des services signale un peu l'identité de la ville à l'entrée à l'aide des annonces et des affiches qui notifient le passage de l'utilisateur vers la ville.

VI-2/L'impact de la dimension signalétique sur la dimension historique

L'installation des panneaux publicitaires et des services à l'entrée est fortement corrélée avec la présence de stèle de Chahid ou des tableaux historiques avec les noms de Chouhada à l'entrée de ville. Cependant, les panneaux routiers tels que : le panneau diagrammatique, le panneau d'entrée à la ville et le panneau de sortie de la ville visitée représentent une corrélation négative avec la présence des monuments historiques, des stèles de Chahid et tableaux de Chouhada à l'entrée de ville.

La présence des panneaux publicitaires des services représente une corrélation négative avec le paysage défiguré avec les affiches routières et publicitaires à l'entrée de ville.

On peut distinguer que les stèles et les monuments historiques sont fortement liés avec les panneaux publicitaires et les annonces de services proposés pour l'utilisateur. Par contre les panneaux routiers (d'entrée, de sortie, diagrammatique, de rond-point.....) ne signalent pas l'histoire et ne révèlent pas le côté monumental de la ville de Biskra, ils aident et orientent uniquement l'automobiliste lors de son déplacement vers la ville. Pour la plupart des usagers questionnés, les panneaux et les notifications publicitaires ne les gênent absolument pas car ces annonces ne créent pas un paysage chaotique, par contre ces publications peuvent mieux présenter la ville de Biskra comme (usine de Guedila, deglet Nour de Tolga, l'aquaparc,).

VI-3/L'impact de la dimension signalétique sur la dimension économique

La présence de panneau de sortie de la ville visitée comme (El Hadjeb ou Oumeche) est fortement corrélée avec l'image des palmiers dattiers et avec la présence de la production maraîchère dans le parcours d'entrée.

On comprend que dans les périphéries de la ville de Biskra (la limite entre la ville de Biskra et commune avoisinante), où on peut apercevoir les silhouettes de patrimoine phoenicicole et maraîcher (le socle économique de Biskra).

Le panneau d'entrée à la ville Biskra n'est pas lié à l'image des palmiers dattiers qui représentent le patrimoine phoenicicole de Biskra, et la présence des indices qui valorisent le thermalisme à l'entrée de ville, et il est encore négativement corrélé avec la présence d'une image de la production maraîchère à l'entrée. D'une autre part, les panneaux de publicité et les annonces de services sont corrélés avec la présence des signes qui présentent le thermalisme à l'entrée de ville, et expriment une liaison indépendante (pas de corrélation) avec la présence d'une image de la production maraîchère et phoenicicole dans les séquences d'entrée à la ville. Donc les affiches publicitaires et les notifications de services vont de pair avec le thermalisme (hammams,...) ce qui renforce tourisme et développe l'image économique de la ville de Biskra.

VI-4/L'impact de la dimension signalétique sur la dimension patrimoniale

Le panneau d'annonce de carrefour giratoire ou de (rond-point) dégage une corrélation négative avec la présence des images qui représentent le patrimoine architectural de la ville de Biskra (ksour, oasis,...). Le rond-point doit avoir une liaison forte avec le patrimoine et l'image de la ville par son aménagement identitaire et significatif.

D'une autre part, la présence de rond-point à l'entrée ou de (carrefour giratoire) n'est pas considérée comme point de repère ponctuel qui sert à marquer l'entrée de ville, ou pour signaler la présence des grands projets qui s'étalent aux abords du parcours d'entrée.

Le panneau d'entrée de la ville de Biskra est fortement corrélé avec l'absence des images qui représentent les ksour et les oasis de Biskra. Il n'est pas lié avec la présence des tableaux patrimoniaux pour identifier et signaler l'entrée, et avec la présence des images qui incarnent les ruines romaines, et les sites historiques de la ville à l'entrée, ainsi qu'avec la présence des grands projets pour signaler l'entrée, et aussi ce panneau est corrélé

négalement avec l'entrée de ville marquée par un point de repère ponctuel, et avec les oasis et les ksour qui représentent l'image de la ville de Biskra. Donc le panneau d'entrée ne reflète certainement pas la dimension patrimoniale qui compose l'image de la ville de Biskra.

Les panneaux publicitaires manquent souvent d'intérêt et d'objectifs pour promouvoir le patrimoine architectural et culturel de la ville de Biskra. On remarque une corrélation négative claire entre ces deux paramètres clés qui devraient être complémentaires afin d'offrir une bonne image de la ville de Biskra.

La présence des affiches publicitaires et des panneaux de services sont positivement corrélés avec le marquage de l'entrée par un point de repère ponctuel, et expriment une indépendance avec la présence des grands projets dans le parcours d'entrée. Alors, on peut considérer les panneaux de services et de publicités comme un point de repère ponctuel, lorsque ces annonces portent l'identité, la culture de la ville avec ses designs et tailles et offrent aux automobilistes des services (hébergements, restaurants, points touristiques,...). Et à éviter les panneaux de publicité classiques (produits cosmétiques et alimentaires temporaires, aléatoires) car les usagers de la route ne les observent généralement pas lors de leurs déplacements.

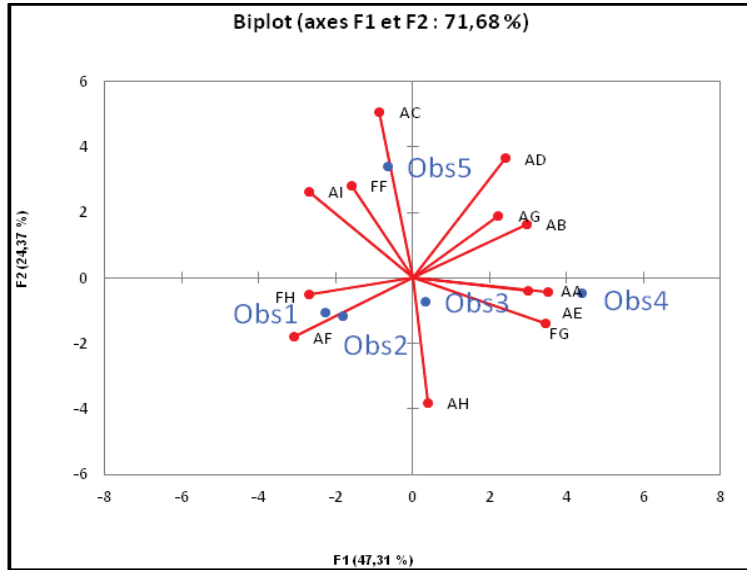


Fig.7.20. Graphique des observations entre la dimension signalétique et identitaire
Source : Auteur, 2016

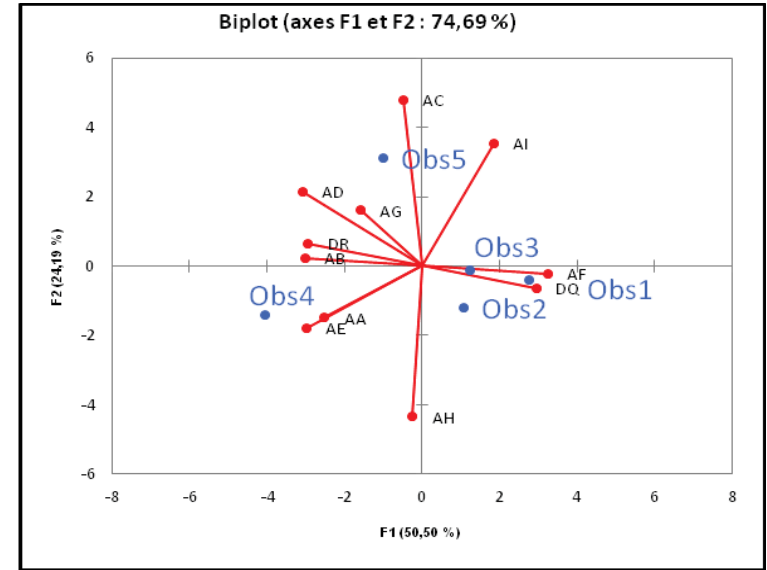


Fig.7.21. Graphique des observations entre la dimension signalétique et historique
Source : Auteur, 2016

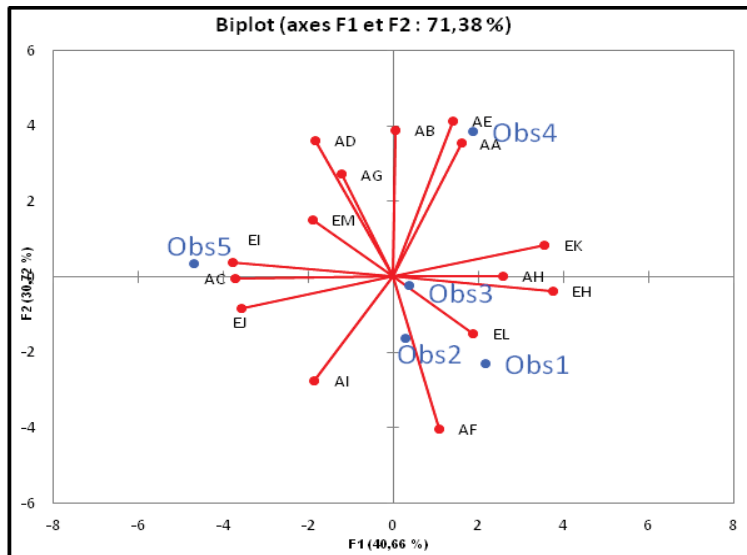


Fig.7.22. Graphique des observations entre la dimension signalétique et économique
Source : Auteur, 2016

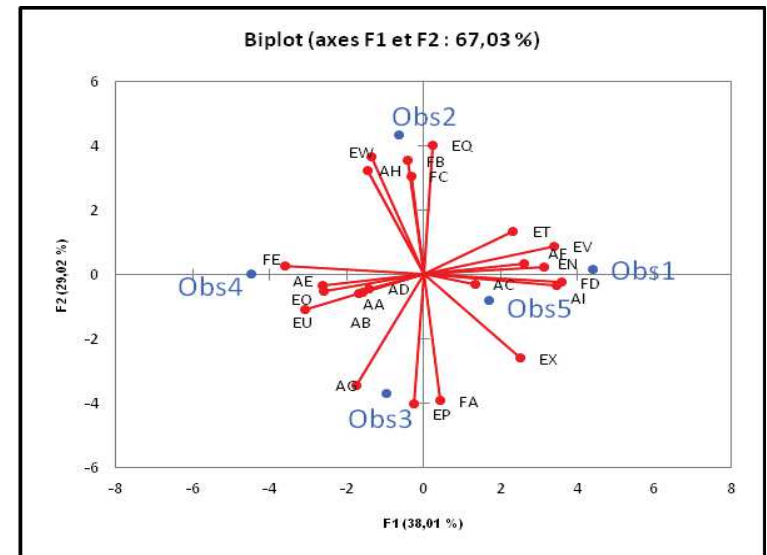


Fig.7.23. Graphique des observations entre la dimension signalétique et patrimoniale
Source : Auteur, 2016

VI-5/Graphique des observations des dimensions signalétique et identitaire

Pour l'Observation 1 : les usagers marquent la présence d'un rond-point aménagé non accompagné avec panneau d'annonce, quelques panneaux publicitaires, ainsi qu'ils perçoivent un peu l'identité de la ville à l'entrée.

À l'Observation 2 : le graphique montre la présence des panneaux publicitaires ici et là dans le parcours d'entrée à la ville. Dans ce graphe on estime que l'identité est peu perceptible grâce à ces panneaux publicitaires.

L'Observation 3 : la présence de panneaux d'entrée à la ville, le panneau d'annonce de rond-point et des panneaux publicitaires de (restaurants, produits alimentaires et cosmétiques,...) ne favorisent pas la perception de l'identité de la ville à l'entrée.

L'Observation 4 : la présence de panneau d'annonce de rond-point et un panneau d'entrée à la ville Biskra, panneaux directionnels liés à l'échangeur autoroutier, et un portique d'entrée, cependant l'identité de la ville de Biskra n'est pas perceptible pour les usagers.

L'Observation 5 : les usagers perçoivent un panneau de sortie de la ville visitée (El Hadjeb), panneau d'entrée à la ville de Biskra, quelques panneaux directionnels (vers différentes destinations liées à l'échangeur autoroutier), et ils constatent ainsi l'identité de la ville de Biskra dans les séquences d'entrée.

VI-6/Graphique des observations des dimensions signalétique et historique

La signalisation routière qui valorise l'histoire de la ville de Biskra, qui honore et glorifie ses personnalités historiques et rend hommage à ses Chahid est absente aux entrées de la ville de Biskra. à l'exception de l'entrée n°1 RN 3 Nord (Triq Batna), ses usagers soulignent la présence de stèle de Chahid et des tableaux avec les noms de Chouhada à l'entrée. Ces éléments réunissent les deux dimensions signalétique et historique pour offrir aux usagers une âme et une essence afin de concrétiser le concept de l'entrée de la ville, et de fournir une image significative de la ville de Biskra loin de la banalisation qui règne dans ces endroits fragiles.

VI-7/Graphique des observations des dimensions signalétique et économique

L'Observation 1 : le graphe indique la présence des indices qui valorisent le thermalisme à l'entrée de ville à l'aide des panneaux publicitaires et de services liés au tourisme selon différentes échelles.

L'Observation 2 : ses usagers prétendent la présence des panneaux publicitaires qui valorisent les stations thermales de Biskra à l'entrée de la ville.

L'Observation 3 : le graphique dévoile la présence des paysages de la production agricole phoenicicole sans aucune publicité accompagnée, quelques panneaux publicitaires qui valorisent le thermalisme à l'entrée de ville. La domination des panneaux publicitaires le long du parcours d'entrée ne semble pas gênante pour la majorité des utilisateurs.

Pour l'Observation 5 : le graphique des individus montre que l'image des palmiers dattiers est détachée de l'entrée de la ville et ne fait pas partie de l'image publicitaire que cette dernière offre, contrairement à la production maraîchère qui occupe de larges surfaces le long du parcours d'entrée et vers le centre-ville.

VI-8/Graphique des observations des dimensions signalétique et patrimoniale

L'Obs 1 : l'entrée de ville est marquée par quelques points de repère dans la mémoire collective des usagers comme, la montagne Boumangouche ou (Tal3at Boumengouche comme les Biskris l'appelle), le rond point aménagé avec les stèles, tableaux signalétiques, historiques et patrimoniaux, et la présence de projets patrimoniaux (Makbarat el Chouhada).

L'Obs 2 : l'absence des tableaux des martyres, des stèles monumentales et patrimoniales, des points de repère ponctuels qui notifient l'entrée et des projets identitaires qui marquent l'héritage et histoire de Biskra. La majorité des usagers préfèrent la présence des panneaux routiers, publicitaires et de service le long parcours d'entrée pour compenser le manque des points de repère et couvrir la banalité des paysages.

L'Obs 3 : la plupart des usagers considèrent que l'entrée n°3 banale, mais riche d'éléments de repère pour souligner l'itinéraire comme, le complexe touristique, les palmeraies de Feliache, le complexe sportif 18 février, l'université de Mohammed Khaider et le statut de Okba Ibn Nafaa. Tous ces éléments ensemble ponctuent et accentuent les séquences visuelles sauvegardées dans l'image mentale collective des usagers.

L'Obs 4 : les usagers expriment l'absence de point de repère ponctuel que ce soit patrimonial, identitaire, signalétique publicitaire ou historique,..... À l'entrée de ville.

L'Obs 5 : L'entrée de la ville ici est marquée par un grand projet (la gare routière de Biskra), animé par plusieurs panneaux publicitaires et sécuritaires (la potence de l'entrée de ville). Un échangeur ou diffuseur autoroutier accompagné par un ensemble des panneaux (directionnels et diagrammiques, limitation de hauteur,.....). Ces éléments matérialisent le concept de l'entrée de la ville avec aucune dimension patrimoniale ou identitaire ajoutée.

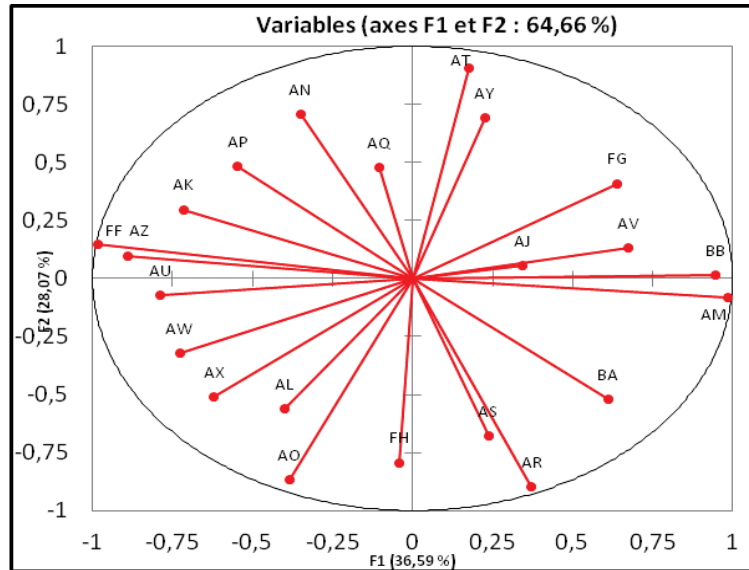


Fig.7.24. L'influence de la dimension d'aménagement sur la dimension identitaire
Source : Auteur, 2016

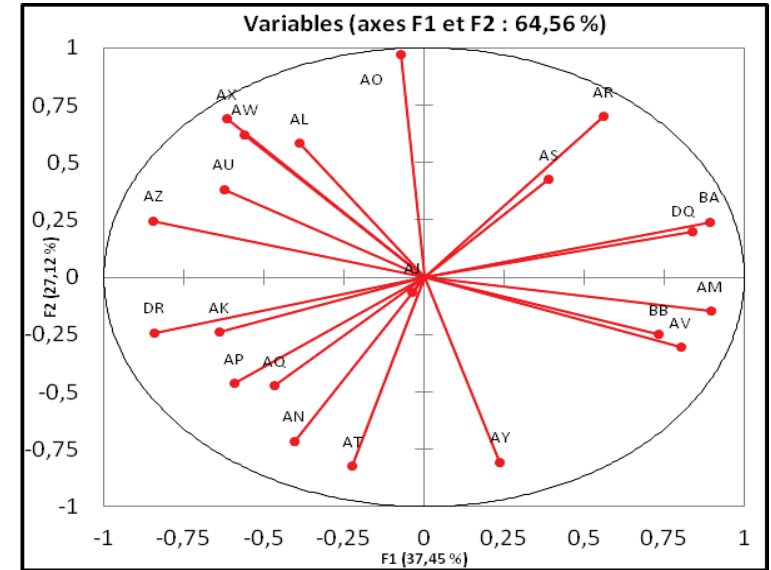


Fig.7.25. L'influence de la dimension d'aménagement sur la dimension historique
Source : Auteur, 2016

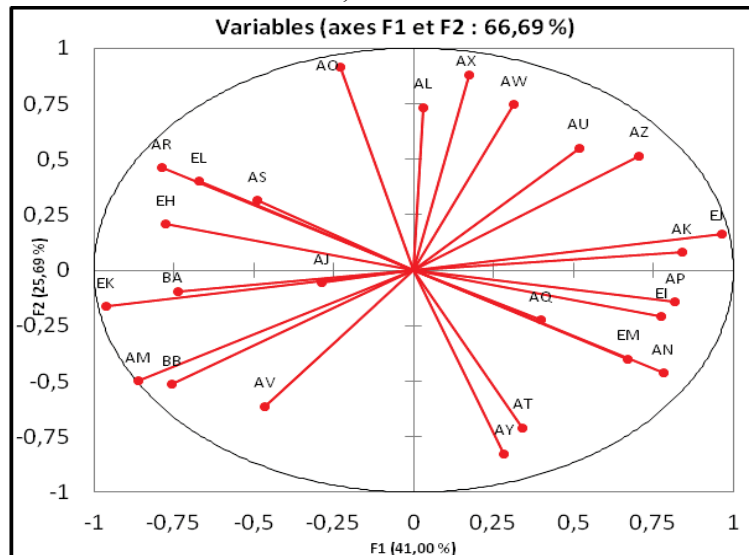


Fig.7.26. L'influence de la dimension d'aménagement sur la dimension économique
Source : Auteur, 2016

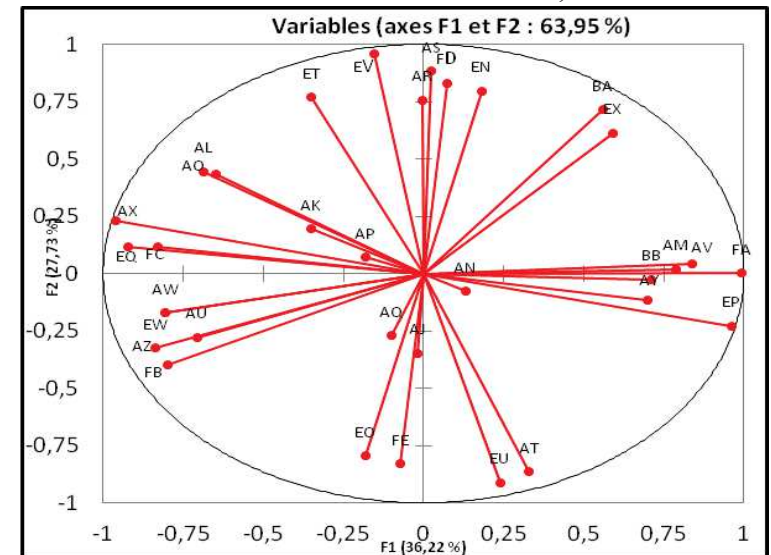


Fig.7.27. L'influence de la dimension d'aménagement sur la dimension patrimoniale
Source : Auteur, 2016

VII/ LE RÔLE DE L'AMÉNAGEMENT DANS LA CONSTRUCTION DE L'IMAGE DE LA VILLE DE BISKRA

VII-1/L'influence de la dimension d'aménagement sur l'identité de la ville

L'installation d'une potence et d'un arrêt de bus à l'entrée de la ville est fortement corrélée avec la bonne perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée. Néanmoins, l'aménagement de l'entrée avec des candélabres et de terre-plein exprime une corrélation négative avec la bonne perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée. L'échangeur autoroutier n'est pas lié du tout avec l'identité perçue à l'entrée. L'implantation du rond-point et d'une placette liée à l'identité de la ville est peu perceptible à l'entrée.

VII-2/L'influence de la dimension d'aménagement sur l'histoire de la ville

La présence d'un rond-point, du terre-plein et d'une placette aménagée à l'entrée représente une corrélation positive avec la présence de monuments historiques comme la stèle de Chahid ou des tableaux avec les noms de Chouhada à l'entrée.

La présence des monuments historiques à l'entrée ne signifie pas que l'aménagement de l'entrée de ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes du Sahara.

VII-3/L'influence de la dimension d'aménagement sur l'essor économique

L'aménagement de l'entrée avec un rond-point et une placette bien aménagée représente une corrélation positive avec la présence de l'image des palmiers dattiers qui représente l'impulsion économique de la ville de Biskra. Par contre, l'image de la production phoenicicole à l'entrée n'est pas corrélée avec le concept des portes ouvertes et accueillantes du Sahara.

D'une autre part, la présence d'une placette et d'un rond-point est fortement corrélée avec la présence des indices qui valorisent le thermalisme à l'entrée de ville, quoique que ces indices touristiques ne signalent pas le concept d'accueil.

Équiper l'entrée avec une potence et un arrêt de bus révèle une corrélation positive forte avec la présence d'une image de la production maraîchère dans le parcours d'entrée. Néanmoins les paysages de maraîchage ne sont pas corrélés avec le concept des portes ouvertes et accueillantes du Sahara que doit assumer l'entrée de la ville de Biskra.

La présence d'une placette ouverte au public, riche d'éléments historiques, identitaires et végétatifs à l'entrée renforce le concept d'accueil au Sahara à l'entrée de la ville.

VII-4/L'influence de la dimension d'aménagement sur le patrimoine

Le marquage de l'entrée par une placette aménagée, des images des anciens ksour et oasis et la présence d'un rond-point à l'entrée de ville, sont fortement liés entre eux et corrélés à la signalisation de l'entrée par un point de repère ponctuel.

L'implantation d'un portique d'entrée représente une corrélation négative avec la présence d'un point de repère ponctuel à l'entrée.

L'existence de rond-point et la placette aménagée à l'entrée ne sont pas corrélées avec la présence des grands projets comme points de repère pour matérialiser l'entrée de ville.

La présence d'une placette aménagée, d'éclairage public et la manifestation de concept d'ouverture et d'accueil sont fortement corrélés avec peu de présence des grands projets pour signaler l'entrée comme point de repère.

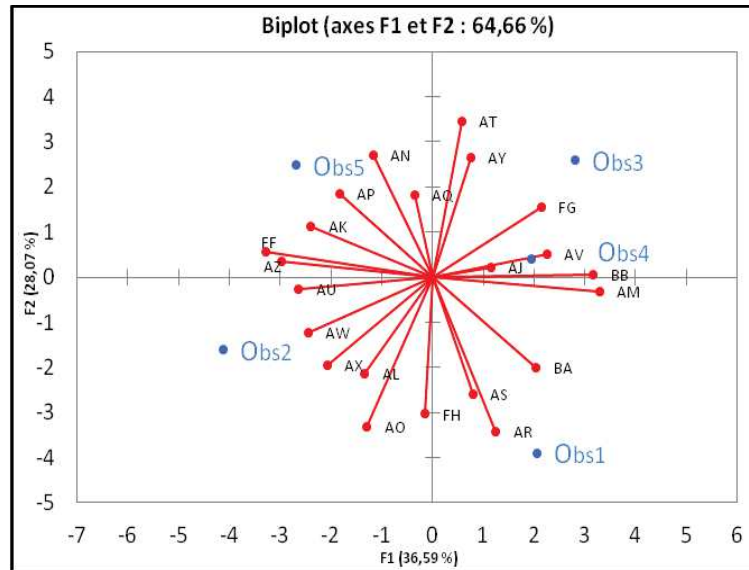


Fig.7.28. Graphique des observations entre la dimension d'aménagement et identitaire
Source : Auteur, 2016

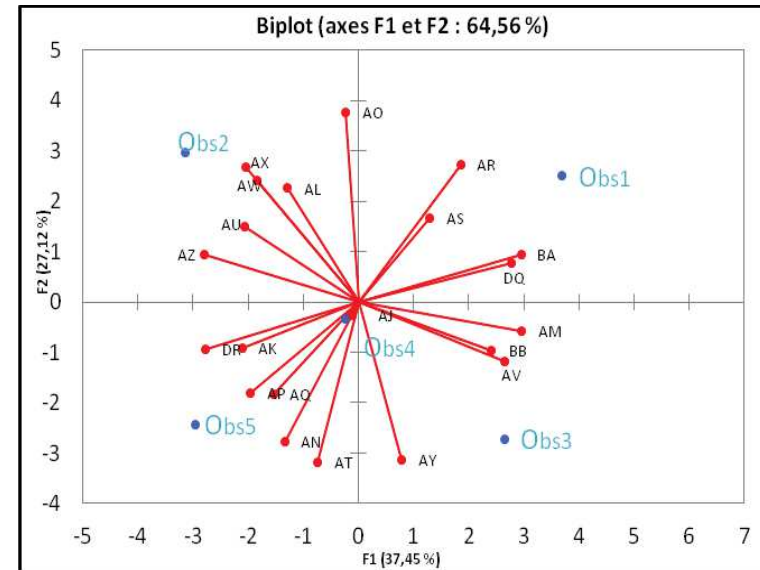


Fig.7.29 Graphique des observations entre la dimension d'aménagement et historique
Source : Auteur, 2016

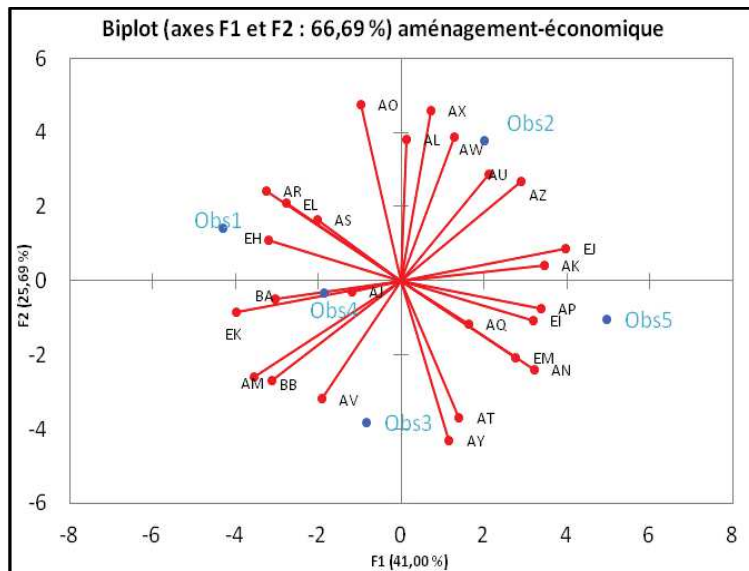


Fig.7.30. Graphique des observations entre l'aménagement et économique
Source : Auteur, 2016

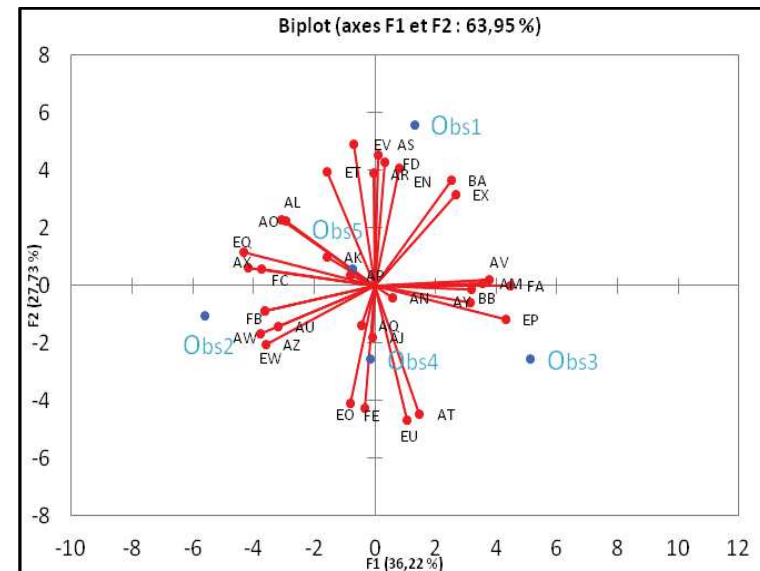


Fig.7.31. Graphique des observations entre la dimension d'aménagement et patrimoniale
Source : Auteur, 2016

VII-5 /Graphique des observations de la dimension d'aménagement et de la dimension identitaire

L'Observation 1 : le graphique des individus affiche la présence de rond-point marqué par une placette aménagée liée à l'identité de la ville est peu perceptible.

Pour l'Observation 2 : L'entrée n'est pas marquée par une placette, ni un large rond-point, mais uniquement avec des trottoirs, terre-plein central, et lampadaires. Cependant, ses usagers perçoivent que cette entrée indique les portes ouvertes et accueillantes du Sahara.

L'Observation 3 : l'absence totale de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée. Par contre, ses usagers réclament la présence des concepts d'ouverture et d'accueil vers la ville de Biskra à l'entrée.

L'Observation 4 : L'entrée est marquée par rond-point non aménagé, un portique, terre plein central, candélabres, échangeur autoroutier, par contre on note l'absence de l'identité et des concepts d'accueil et d'ouverture vers une ville Saharienne comme Biskra.

L'Observation 5 : l'entrée est dotée de quelques éléments d'aménagements, comme les trottoirs, la potence d'entrée, et la gare routière, l'éclairage public, terre-plein central, et l'échangeur autoroutier, l'espace de l'entrée de la ville est considéré pour plusieurs comme une placette.

VII-6 /Graphique des observations de la dimension d'aménagement et des dimensions historique et patrimoniale

L'absence d'aménagement historique et monumental, pour accentuer le concept d'entrée, valoriser et promouvoir l'image historique et l'héritage patrimonial de la ville ne sont pas apparents dans les entrées de la ville de Biskra à l'exception de l'entrée N°1 où on remarque la présence de Makbaret chouhada, les stèles de Chahid et les tableaux des martyrs à l'entrée de la ville.

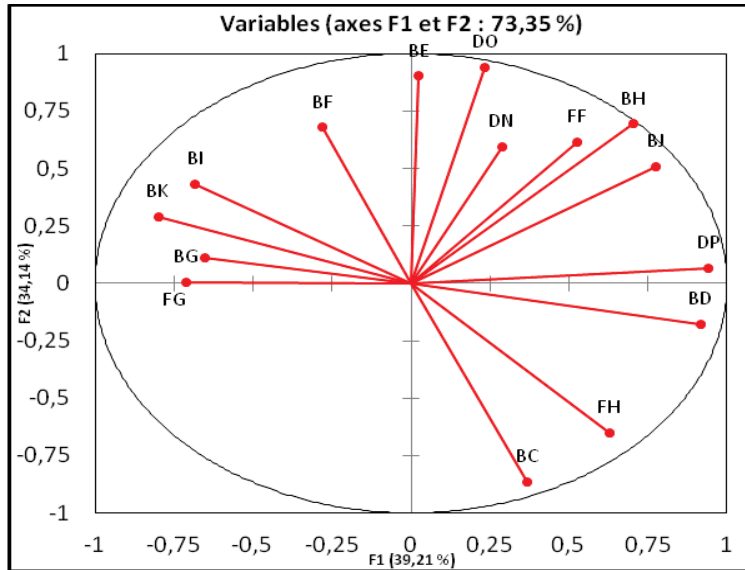


Fig.7.32. L'influence de la dimension vitrine sur la dimension identitaire
Source : Auteur, 2016

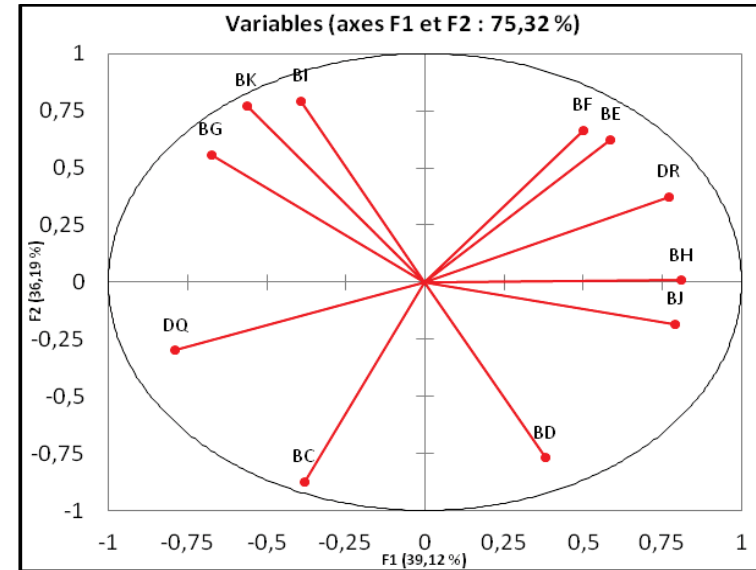


Fig.7.33. L'influence de la dimension vitrine sur la dimension historique
Source : Auteur, 2016

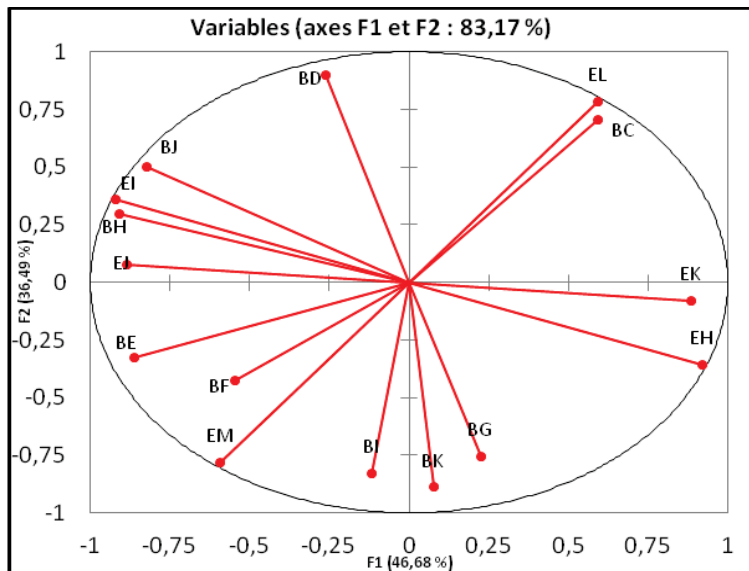


Fig.7.34. L'influence de la dimension vitrine sur la dimension économique
Source : Auteur, 2016

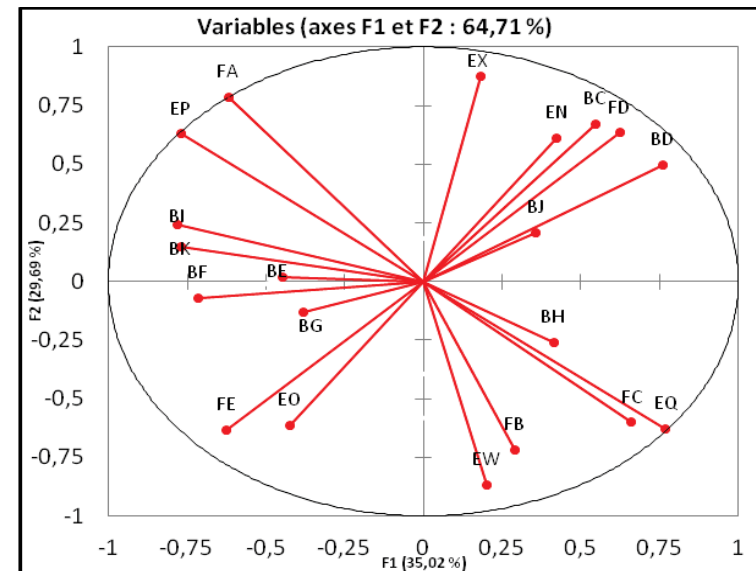


Fig.7.35. L'influence de la dimension vitrine sur la dimension patrimoniale
Source : Auteur, 2016

VIII/ L'EFFET DE LA FAÇADE VITRINE SUR L'IMAGE DE LA VILLE DE BISKRA

VIII-1/L'influence de la dimension vitrine sur la dimension identitaire

La perception des habitations et des établissements dans la toile de fond est négativement corrélée avec la perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée. Cependant, la présence des silhouettes des usines, équipements et des services sont fortement liés à l'identité de la ville perçue à l'entrée. Les éléments naturels comme les surfaces agricoles et forestières sont moyennement liés à la perception de l'identité. L'artisanat local qui symbolise le mieux l'identité de la ville n'est autre que la poterie, le tissage des tapis et des Burnous,....

VIII-2/L'influence de la dimension vitrine sur la dimension historique

L'absence d'une corrélation forte et significative entre les indicateurs-clés qui déterminent les deux dimensions vitrine et historique.

VIII-3/L'influence de la dimension vitrine sur la dimension économique

Les silhouettes des habitations sont moyennement corrélées à l'image des palmiers dattiers à l'entrée de ville. Par contre, la présence des usines, équipements et services est négativement liée à la présence de l'image de la production phoenicicole. La présence des habitations, usines, équipements, services, établissements, surface agricoles et forestière, représente une corrélation négative avec la présence des indices qui valorisent le thermalisme à l'entrée de ville.

Les silhouettes des équipements et service, des surfaces forestières et agricoles sont corrélées positivement avec la présence d'une image de la production maraîchère à l'entrée de ville. Par contre les habitations, usines, et établissements sont négativement corrélés avec l'image de maraîchage à l'entrée.

VIII-4/L'influence de la dimension vitrine sur la dimension patrimoniale

L'habitation, les usines, et les établissements ne sont pas corrélés au marquage de l'entrée avec un point de repère ponctuel. Néanmoins, les équipements et services, les montagnes et collines sont corrélés à la présence d'un point de repère marquant à l'entrée de ville. La présence des monuments historiques et stèle de Chahid est liée à l'implantation des grands projets pour signaler le parcours d'entrée. Ainsi que les surfaces agricoles et forestières ne se considèrent pas comme point de repère à l'entrée de ville.

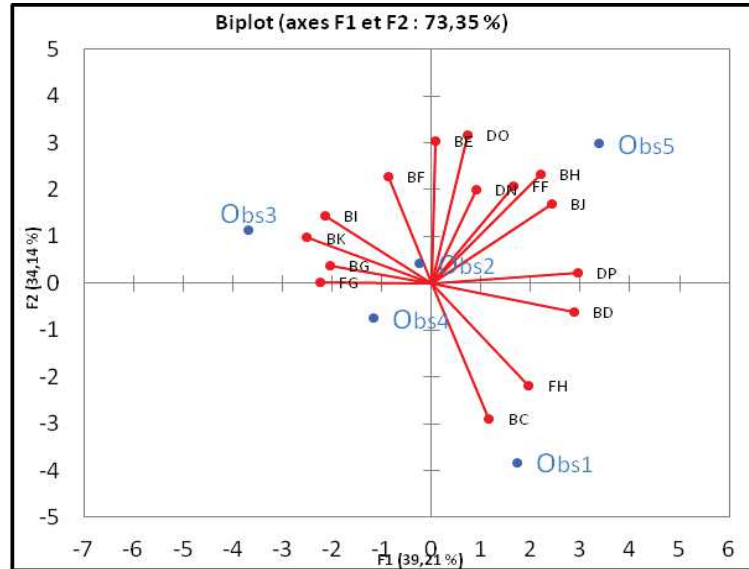


Fig.7.36. Graphique des observations entre la dimension vitrine et identitaire
Source : Auteur, 2016

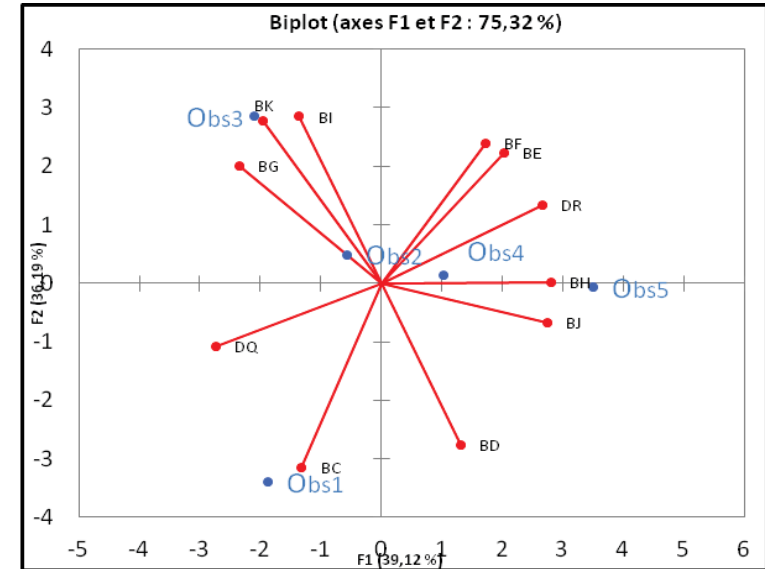


Fig.7.37. Graphique des observations entre la dimension vitrine et historique
Source : Auteur, 2016

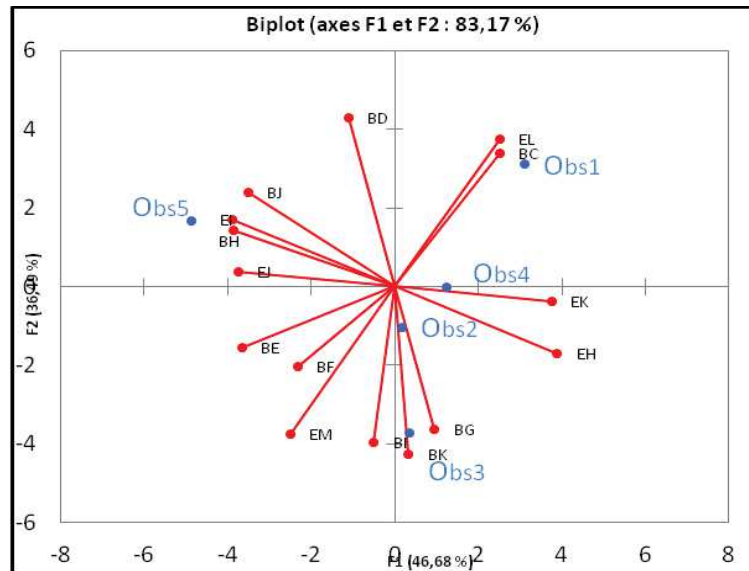


Fig.7.38. Graphique des observations entre la dimension vitrine et économique
Source : Auteur, 2016

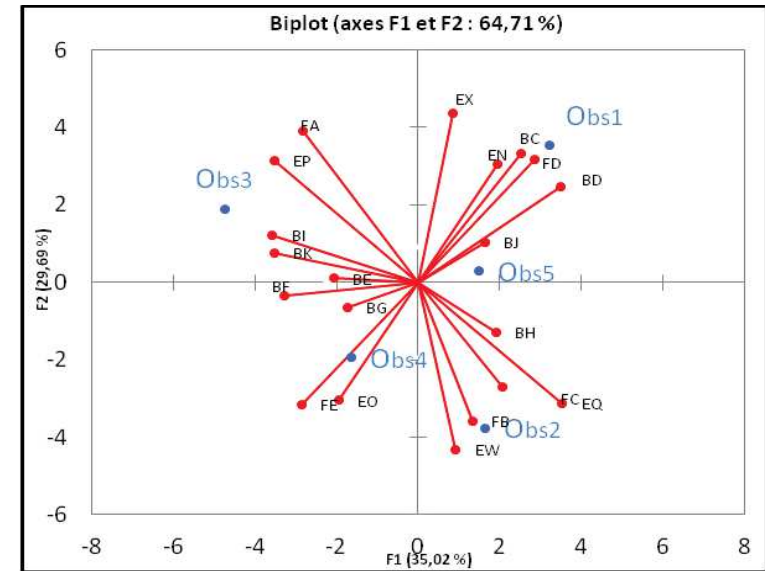


Fig.7.39. Graphique des observations entre la dimension vitrine et patrimoniale
Source : Auteur, 2016

VIII-5/ Graphique des observations de la dimension vitrine et la dimension identitaire

L'Observation 1 (entrée de ville RN 3 Nord) : on note dans ce graphe, la présence des montages dans la façade vitrine, et l'identité de la ville est peu perceptible à l'entrée.

L'Observation 2 (entrée de ville RN 31) : le graphique indique la présence des surfaces forestières, des établissements et des habitations qui entourent l'entrée de la ville sans aucune empreinte identitaire pour marquer la ville de Biskra.

L'Observation 3 (entrée de ville RN 83) : ses usagers déclarent la présence des établissements, des habitations, et autres éléments en arrière-plan. Ainsi, ils trouvent que l'identité est imperceptible à cette entrée aussi.

L'Observation 4 (entrée de ville RN 83) : ce graphique ne montre que ces deux indicateurs liés à cette entrée de ville, les montagnes et l'identité de la ville imperceptible.

Pour l'Observation 5 (entrée de ville RN 46) : on remarque la présence des usines, des équipements et services (SNTV) à l'entrée de ville. Ainsi, on peut percevoir l'identité de la ville dès les séquences d'entrée.

VIII-6/ Graphique des observations des dimensions vitrine et historique

L'Observation 1 (entrée de ville RN 3 Nord) : les usagers perçoivent la présence des stèles de Chahid, des tableaux avec les noms de Chaouhada, et le cimetière des martyrs (Makbaret el Chouhada) à l'entrée de la ville, ce sont ses éléments vitrines (qui font partie de la façade vitrine et marquent l'image de la ville).

Mis à part l'entrée N°1, on constate une rupture entre la dimension vitrine et historique dans les autres cas des entrées à cause de l'absence des éléments historiques qui composent la façade vitrine de l'entrée comme (les monuments, stèles, statuts, ...)

VIII-7/ Graphique des observations des dimensions vitrine et économique

Pour l'Observation 1 : le graphique indique la présence des collines, des panneaux pour le thermalisme (hammams), ainsi qu'une absence de la production agricole à l'entrée de la ville.

Pour l'Observation 2 : outre les indicateurs qu'on a déjà cité, les usagers marquent la présence des paysages de palmiers dattiers dans le parcours et à l'entrée de ville.

L'Observation 3 : on déclare aussi la présence d'une image des palmiers dattiers qui représente le patrimoine phoenicicole et l'image économique de Biskra.

L'Observation 4 : on note la présence de larges surfaces consacrées à la production phoenicicole et l'absence de la production maraîchère à l'entrée de ville.

L'Observation 5 : on remarque dans la façade vitrine des paysages agricoles des palmiers dattiers et de maraîchage dans le parcours d'entrée de la ville.

VIII-8/ Graphique des observations des dimensions vitrine et patrimoniale

La façade vitrine de l'entrée de ville doit être riche avec ses éléments vitrines d'une nature patrimoniale, identitaire et culturelle (sites archéologiques, des sculptures et des monuments historiques, des fresques et des murales artistiques, une placette animée par les designs et les expositions artisanales locales de la poterie, de tissage,.....). Afin de transmettre le cachet patrimonial et identitaire de la ville de Biskra à l'utilisateur à travers ses entrées triomphales.

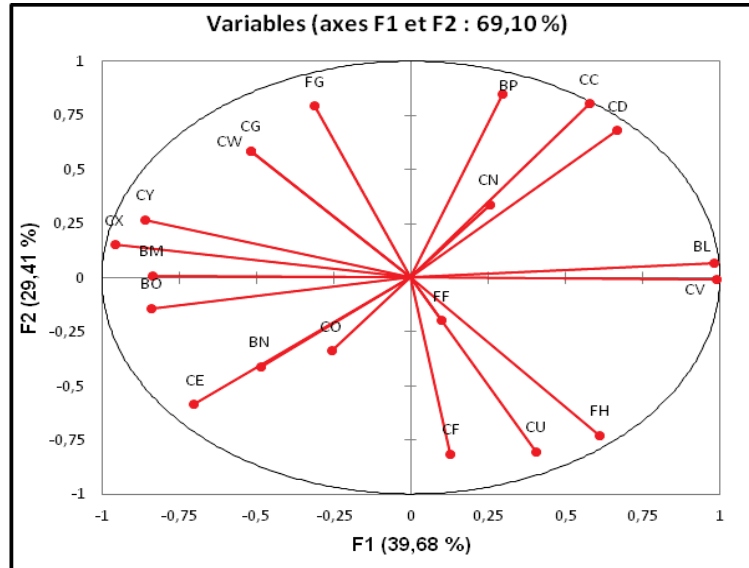


Fig.7.40. L'impact de la dimension sécuritaire sur la dimension identitaire
Source : Auteur, 2016

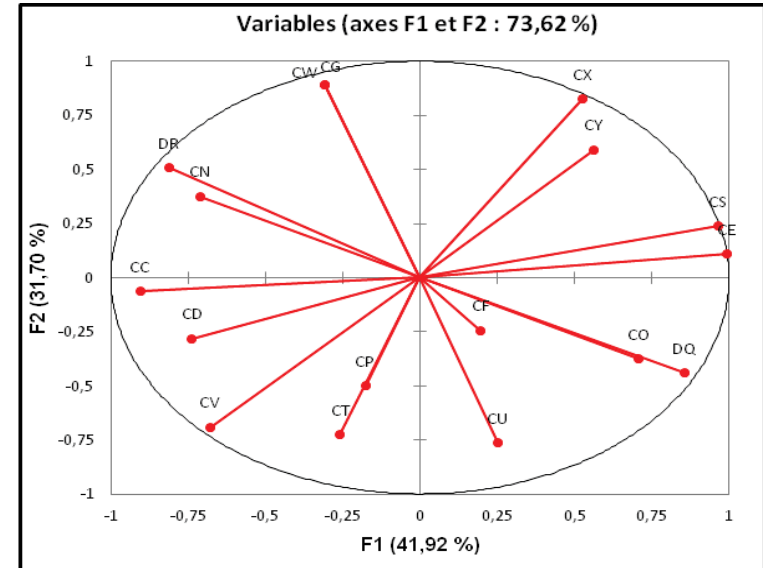


Fig.7.41. L'impact de la dimension sécuritaire sur la dimension historique
Source : Auteur, 2016

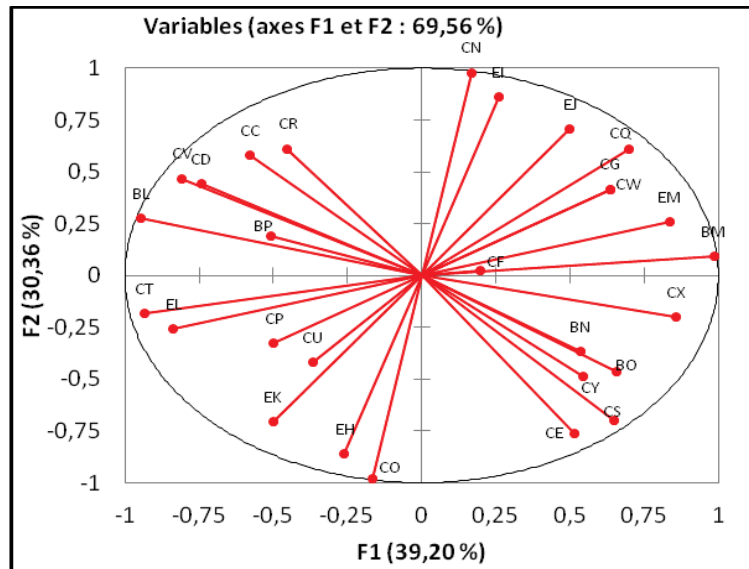


Fig.7.42. L'impact de la dimension sécuritaire sur la dimension économique
Source : Auteur, 2016

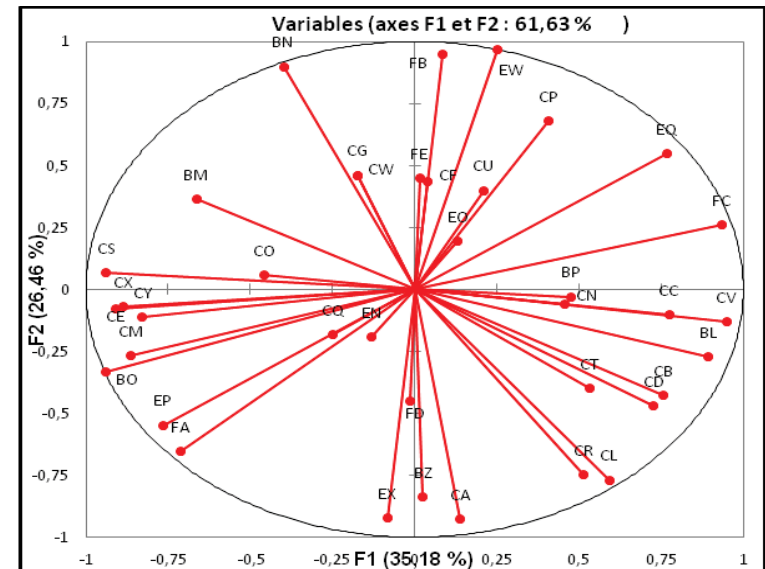


Fig.7.43. L'impact de la dimension sécuritaire sur la dimension patrimoniale
Source : Auteur, 201

IX/ L'IMPACT DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DES USAGERS SUR L'IMAGE DE LA VILLE DE BISKRA

IX-1/ L'impact de la dimension sécuritaire sur la dimension identitaire

Vu le manque des similitudes entre les deux dimensions, on remarque seulement :

- L'intégration du revêtement du sol avec le contexte Saharien est bien corrélée avec la perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée.
- La largeur de la route est adéquate et convenable pour tous types d'usagers. Elle est fortement corrélée à la sécurité routière assurée à l'entrée de la ville de Biskra, et cette dernière va de pair avec l'identité de la ville perceptible à l'entrée.

IX-2/ L'impact de la dimension sécuritaire sur la dimension économique

La facilité de la circulation dans la route et l'homogénéité des matériaux utilisés est moyennement liée avec l'image économique qu'offre la ville de Biskra avec ses palmiers dattiers et ses vergers aux usagers.

La largeur de la route adéquate est effectivement liée à la facilité de la circulation à l'entrée de ville, ces deux indicateurs influencent l'image touristique de la ville (lisibilité des panneaux, assurance de sécurité routière, la visibilité des indices touristique,.....)

IX-3/ L'impact de la dimension sécuritaire sur la dimension patrimoniale

- La présence des tableaux patrimoniaux de Biskra qui identifie l'entrée de ville est corrélée avec la présence des grands projets à l'entrée comme point de repère.
- La largeur de la route est adéquate. Elle est négativement corrélée avec la présence des grands projets à l'entrée de ville.
- Les panneaux d'annonces de ralentisseurs, et les panneaux de limitation de vitesse sont corrélés positivement avec le marquage de l'entrée de ville par un point de repère ponctuel.

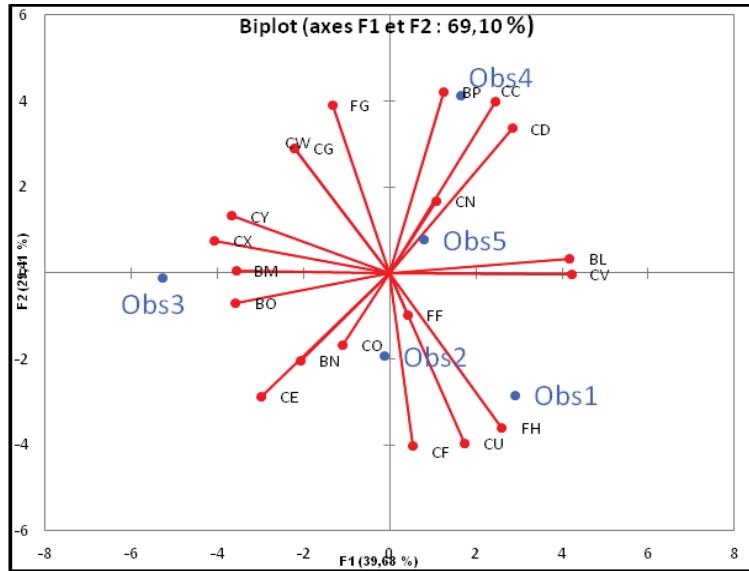


Fig.7.44. Graphique des observations entre la dimension sécuritaire et identitaire
Source : Auteur, 2016

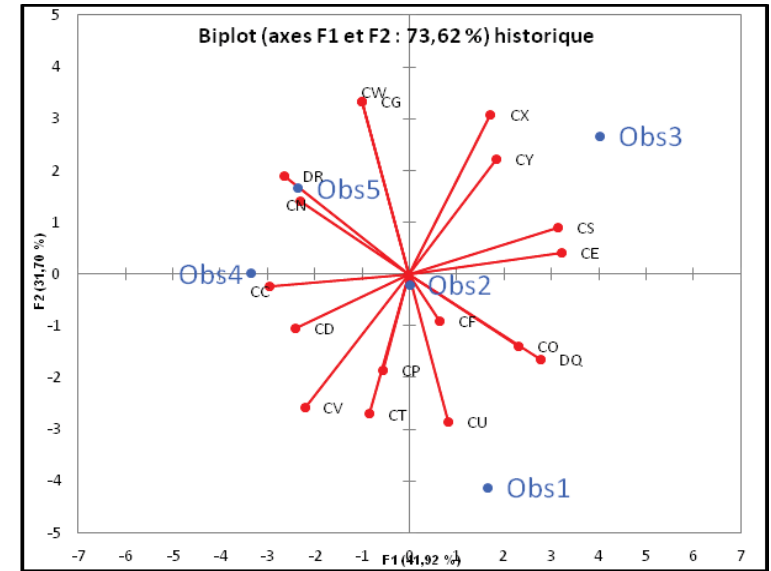


Fig.7.45. Graphique des observations entre la dimension sécuritaire et historique
Source : Auteur, 2016

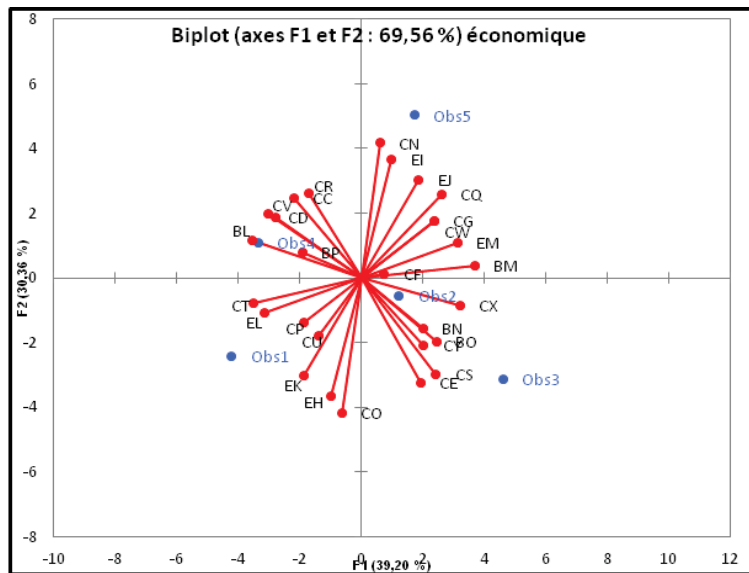


Fig.7.46. Graphique des observations entre la dimension sécuritaire et économique
Source : Auteur, 2016

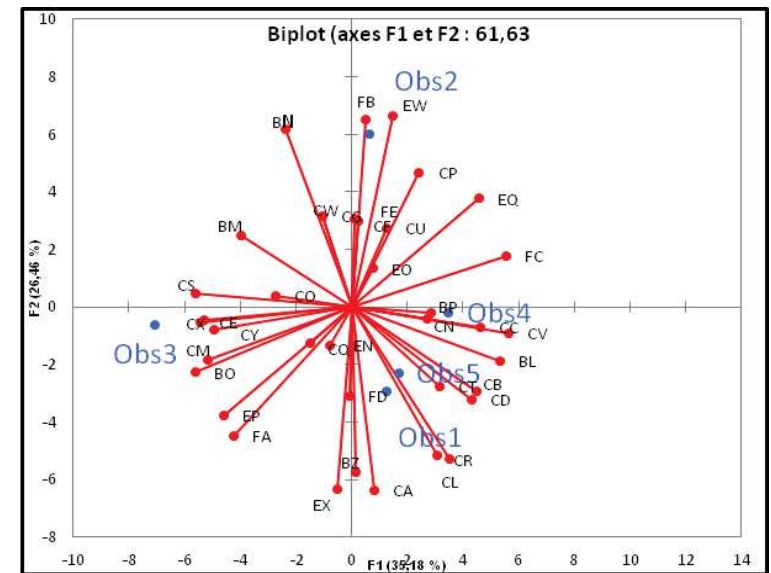


Fig.7.47. Graphique des observations entre la dimension sécuritaire et patrimoniale
Source : Auteur, 2016

IX-4/ Graphique des observations des dimensions sécuritaire et identitaire

Pour l'Observation 1 : (entrée de ville RN 3 Nord), le graphique des individus montre que les usagers perçoivent un peu l'identité de la ville dans les séquences d'entrée. La sécurité routière est bien assurée à l'entrée de la ville, mais les panneaux de sécurité routière sont illisibles et invisibles pour l'automobiliste.

À propos de l'Observation 2 (entrée de ville RN 31), ses usagers déclarent que les panneaux routiers sont aussi invisibles et illisibles avec une mauvaise qualité de revêtement du sol (non intégré et non marquant au niveau de la couleur et la texture). Cependant, la sécurité est moyennement assurée à l'entrée grâce au barrage routier régulièrement installé.

À l'Observation 3 (entrée de ville RN 83) : on remarque que la largeur de la route est adéquate et convenable pour tous types d'usagers par contre la sécurité routière n'est pas assurée à l'entrée de la ville. On constate aussi que l'identité de la ville manque à l'entrée.

L'Observation 4 (entrée de ville RN 3 Sud) : le graphique indique une absence des éléments identitaires à l'entrée de ville. La largeur de la route n'est pas adéquate pour ses utilisateurs, néanmoins l'ensemble des panneaux routiers sont lisibles et visibles pour les usagers de la route (panneau d'entrée de ville, portique d'entrée, panneau directionnel,...).

L'Observation 5 (entrée de ville N 46) : les usagers marquent une bonne qualité de revêtement du sol bien intégré au contexte de l'entrée (trottoirs en béton). Ils prouvent aussi que la largeur de la route est adéquate et convenable pour eux et la sécurité routière est bien assurée à cette entrée de ville.

IX-5/ Graphique des observations des dimensions sécuritaire et historique

Dans ce graphique des individus, on voit l'absence de corrélation entre les deux dimensions sécuritaire et historique. Ainsi, on remarque l'absence des sites et des éléments historiques qui marquent l'image de la ville de Biskra et identifient ses entrées, mis à part les éléments historiques déjà cités de l'entrée RN 3 Nord de (Trik Batna).

IX-6/ Graphique des observations des dimensions sécuritaire et économique

L'Observation 1 (entrée de ville RN 3 Nord): les usagers expriment une facilité dans la circulation sur le parcours d'entrée et donc la sécurité routière est bien assurée ici. Ils marquent la présence des indices qui valorisent le thermalisme à l'entrée de ville et l'absence d'une image de production agricole, notamment les productions maraîchère et phoenicicole.

L'Observation 2 (entrée de ville RN 31): le graphe indique que la largeur de la route n'est pas adéquate pour ses usagers. Et ils constatent la présence des images de la production agricole de long de parcours routiers.

L'Observation 3 (entrée de ville RN 83): les usagers souffrent d'une insécurité routière à l'entrée et dans la courbe d'entrée à la ville. L'image des palmiers dattiers signale l'entrée de la ville sans l'identifier.

L'Observation 4 (entrée de ville RN 3 Sud): le graphique indique que la sécurité routière est assurée à cette l'entrée avec l'image des palmiers qui constitue un élément de la façade vitrine

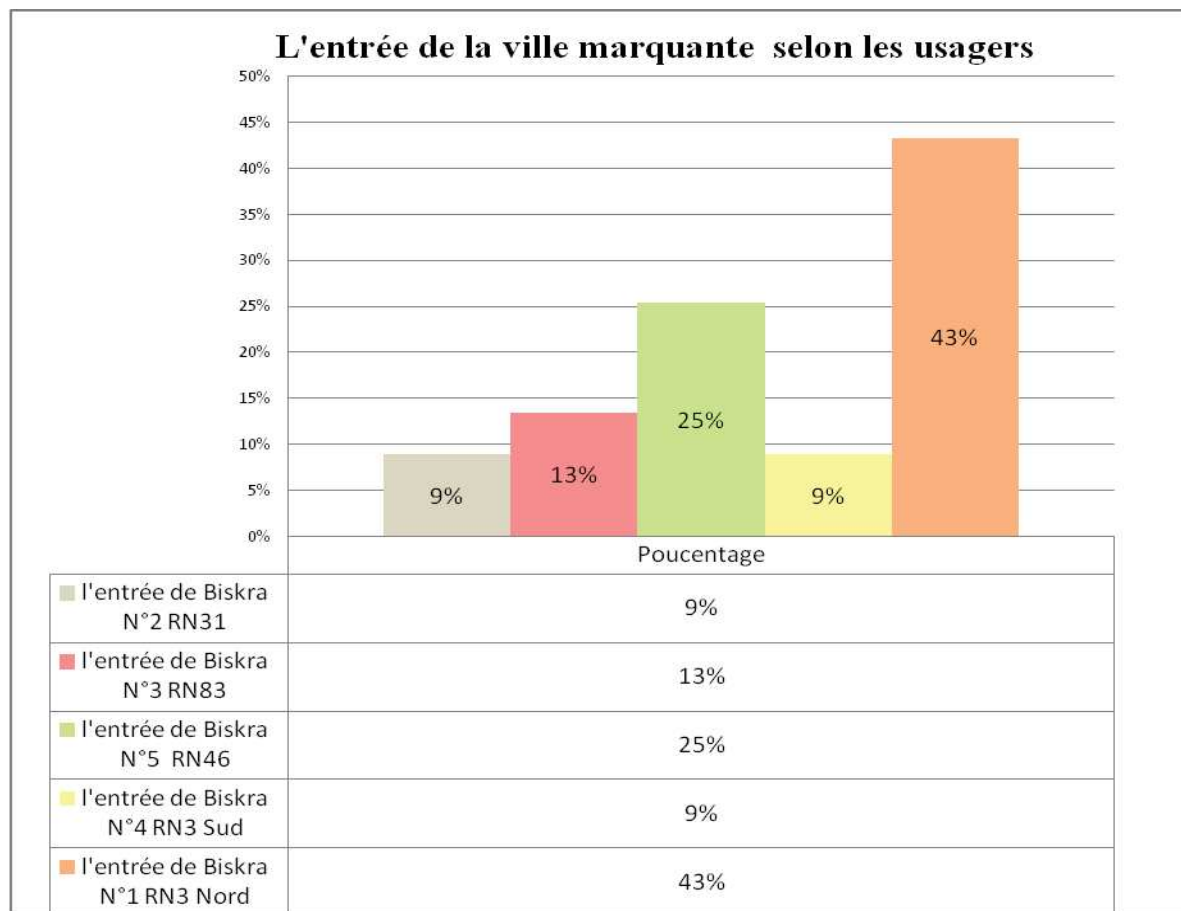
L'Observation 5 (entrée de ville N 46): on remarque la facilité de la circulation dans la route et l'homogénéité de revêtement, la présence des paysages de patrimoine phoenicicole avec des images de la production maraîchère à l'entrée de la ville.

IX-7/ Graphique des observations des dimensions sécuritaire et patrimoniale

La dimension patrimoniale est étroitement liée à la sécurité routière, le lien qu'on peut apercevoir, c'est que la largeur de la route et la présence des ralentisseurs et des panneaux de limitation de vitesse à l'entrée aident les usagers à ralentir et percevoir les composantes de l'environnement immédiat comme les éléments patrimoniaux, des tableaux et des stèles de Chahid à l'entrée, des grands projets notamment patrimoniaux (cimetière, mosquée,.....).

La dimension sécuritaire est beaucoup plus liée à la signalisation routière, le positionnement, la visibilité et la lisibilité des panneaux routiers, à la largeur de la route, et au revêtement homogène de parcours d'entrée qui facilite le déplacement des usagers. Le bon agencement des paramètres de la route influence la bonne sécurité routière des usagers.

X/ ÉVALUATION DES ENTRÉE DE LA VILLE DE BISKRA PAR SES USAGERS



Graph 18 : Le choix de l'entrée la plus marquante selon les usagers

Source : Auteur, 2016

Les usagers ont choisi l'entrée N° 1 (RN 3 nord) communément appelée (Triq Batna) comme l'entrée la plus appréciée, la plus favorable et la plus agréable en matière d'aménagement, d'identité, et de repérage avec un pourcentage très élevé (43% de l'échantillon).

L'entrée N°5 (RN 46) communément connue (Triq Dzair), a été choisie en seconde position par plus du quart de l'échantillon (25%).

Vient en troisième position l'entrée N°3 (RN 83) ou bien (l'entrée de Triq Sidi Okba), se distingue par seulement 13% des usagers qui approuvent ses qualités paysagères et identitaires appréciables.

En fin, on retrouve l'entrée N°31 (RN 31 de Chetma) et l'entrée N°4 (RN°3 Sud d'Oumeche), qui s'identifient par un très faible pourcentage d'usagers (9%) à cause de multiples raisons liées à la mauvaise qualité végétative et à la façade vitrine, l'absence de l'identification du concept d'entrée et le manque de la signalisation routière.....

CONCLUSION

Ce chapitre a été consacré à la présentation du travail d'investigation sur terrain suivant la méthode d'enquête, et par la technique du questionnaire de recherche. Des formulaires de questions ont été distribués aux usagers des différentes entrées de la ville de Biskra, les résultats recueillis sont analysés à l'aide des logiciels en deux (02) étapes démonstratives distinctes. La première concerne l'analyse uni variée et bi variée à l'aide d'Excel 2007. cette analyse nous a permis de cibler premièrement les questions factuelles comme le sexe, âge, les fonctions des usagers, leurs niveaux scolaires, la durée et le rythme de déplacement vers la ville de Biskra, les causes du déplacement, l'accompagnement, le lieu de travail, Etc. Toutes ces questions de connaissances générales introduisent, non seulement, l'utilisateur peu à peu dans le vif du sujet, mais sert aussi à mieux définir le profil ou le background de l'utilisateur (intellectuel, observateur, indifférent, attentif, vigilant, négligent ...) en liant le niveau de compréhension des usagers avec le niveau scolaire, la fonction, l'âge,...etc. et en testant le degré de la perception et de mémorisation de l'environnement immédiat par ses usagers.

Les questions d'opinions ont été traitées avec le même logiciel dans le but d'évaluer l'image mentale collective des usagers à travers la qualité et le type de végétation (arbres d'ornement, arbres fruitiers, arbustes, bacs à fleurs,...), la présence de l'aménagement (rond-point, trottoir, candélabres,...), et les éléments de l'arrière-plan ou plutôt la façade vitrine avec (ses usines, habitations, surfaces agricoles,...). Les signalisations routière et publicitaires, les éléments identitaires, ...etc.

Le deuxième volet de la démonstration concerne l'analyse multi variée. Cette étude est faite à l'aide du logiciel de statistique (Xlstat, 2016). Elle se base sur l'ACP (analyse en composante principale). Cette dernière comporte plusieurs paramètres comme la matrice des corrélations. On a donc regroupé les couples de variables présentant de bonnes corrélations dans un tableau afin de faciliter l'interprétation. À l'aide d'un autre tableau, on a essayé d'obtenir les différentes corrélations des variables et leur contribution à la construction des axes principaux. Après, l'interprétation des cercles de corrélations de toutes les variables a été opérée.

L'analyse de l'ACP avec toutes les variables regroupées ensemble a permis d'atteindre les objectifs dans le but d'infirmer ou de confirmer la prédiction énoncée dans l'hypothèse de manière claire et déterminante. On doit cibler les facteurs de la qualité paysagère contribuant

à la valorisation de l'image de la ville. Les résultats généraux sont différents d'une entrée de ville à une autre selon plusieurs paramètres et diverses données.

L'impact de la végétation sur l'image de la ville

L'embellissement de l'image de la ville avec les essences locales marque une influence sur l'identité de la ville perçue par les usagers. La végétation ne constitue pas un point de repère marquant pour la plupart des usagers, mais un élément d'embellissement et un facteur de structuration des séquences, si la qualité végétale était très bonne. On peut dire que les séquences de l'entrée sont de très bonnes qualités végétales, si elles font partie du patrimoine agricole de la ville de Biskra (palmeraie, maraîchage, arboriculture...). Cependant, l'utilisation des espèces locales végétales à elles seules, ne représente pas l'essor économique de la ville, mais elles servent uniquement dans le cas d'embellissement et d'ornement à proximité des grands projets à l'entrée de ville. Le végétal de l'entrée pour la majorité des usagers ne reflète pas l'image récente de la ville et ses ressources naturelles présentes.

L'influence de l'aménagement sur l'image de la ville

La bonne qualité d'aménagement et le choix adéquat du mobilier urbain marquent l'entrée et signalent l'image de la ville. La présence du mobilier urbain « le stricte nécessaire » comme les candélabres, le terre-plein et les trottoirs ne marquent pas l'entrée et ses séquences. Cependant, la présence des éléments, les aménagements identitaires et symboliques peuvent contribuer à la lecture de l'image de la ville par ses entrées (placette d'exposition artisanale ouverte, des fontaines, ou des surfaces d'eau, arrêt de bus, rond-point aménagé par des points de repère historiques et symboliques comme les statuts, les stèles des martyrs,...).

Le choix des textures, des couleurs et des matériaux doivent fournir une image emblématique de la ville de Biskra et refléter son contexte Saharien.

L'effet de la façade vitrine sur l'image de la ville

La perception des habitations et des établissements dans la toile de fond ne signale pas l'identité de la ville dès les séquences d'entrée par ses usagers. Cependant, la présence des silhouettes des usines, équipements et des services signale l'identité de la ville perçue à l'entrée grâce à l'image de marque économique qu'elle offre à ses usagers loin de la fameuse

réputation économique agricole de la ville de Biskra. Les paysages naturels comme les surfaces agricoles et forestières sont moyennement attachés à l'image de la ville.

Les habitations, les usines, les établissements, les surfaces agricoles et forestières ne se considèrent pas comme un point de repère ponctuel pour les usagers à l'entrée de la ville. Néanmoins, les équipements et service (restaurants, cafétéria, hôtel, marché, jardin...) se distinguent comme un point de repère marquant qu'évoque l'image de la ville de Biskra.

L'impact de la sécurité routière sur l'image de la ville

La présence des panneaux sécuritaires (de ralentisseurs, de limitation de vitesse,...), et la largeur de la route adéquate influencent la sécurité routière des usagers d'une part et sur la perception de l'entrée de la ville d'autre part. La facilité de la circulation à l'entrée de la ville marque une bonne image touristique et identitaire de la ville de Biskra (lisibilité des panneaux, la visibilité des indices touristiques, sécurité routière bien assurée.....).

L'impact de la dimension signalétique sur l'image de la ville

La présence des panneaux de signalisation routière (d'entrée à la ville, diagrammatique et de rond-point, panneau directionnel) ne marque pas l'identité de la ville à l'entrée. Cependant, la présence des panneaux publicitaires de services signale un peu l'identité et l'image de la ville de Biskra à l'aide des annonces et des affiches qui notifient le passage de l'utilisateur vers la ville avec des publicités ciblées (hammams, expositions, mosquées, cinéma, complexe touristique, site archéologiques...). Les affiches et les notifications publicitaires de services, de patrimoine et d'histoire renforcent le tourisme, l'économie et présente une bonne image de la ville de Biskra.

Les affiches publicitaires et les panneaux de services peuvent marquer l'entrée comme un point de repère ponctuel, lorsque ces annonces portent l'identité, la culture de la ville avec ses designs, ses tailles, ses couleurs, ses animations et offrent aux automobilistes des services (hébergement, restaurants, points touristiques, Souks...). À éviter les panneaux de publicité classiques (produits cosmétiques et alimentaires temporaires et aléatoires).

CONCLUSION GÉNÉRALE

CONCLUSION GÉNÉRALE

L'impact de l'image des entrées de la ville de Biskra sur leurs usagers est l'intitulé de notre recherche. Afin de découvrir cet impact, diverses questions de recherche ont été posées, une hypothèse a été formulée et des objectifs à atteindre ont été tracés. À travers l'analyse conceptuelle, on a dégagé des dimensions et des indicateurs qui constituaient la colonne vertébrale de la partie théorique de notre étude, suivie par une partie analytique qui s'appuie non seulement sur l'investigation sur terrain, mais aussi sur les relations de prédiction qui lient les différents concepts de l'hypothèse. L'investigation se compose de deux volets de perception, l'expérience du chercheur et celle des usagers de la route.

La présente recherche a pour principal objectif de mener une réflexion à la fois méthodologique et analytique sur les images et les séquences des entrées de la ville de Biskra. Le travail porte sur l'évaluation des images mentales collectives des usagers de la route en tant qu'automobilistes que ce soit le conducteur ou les passagers accompagnés par l'œil analytique et critique du chercheur. En concluant notre étude, nous allons tout d'abord présenter les synthèses retenues de chaque chapitre de ce mémoire.

À travers la partie théorique, considérée comme le support bibliographique de notre recherche, on a pu extraire, définir et éclaircir les notions de base, tout en mettant l'accent sur les interactions entre ces notions et notre thème de recherche « les entrées de la ville ».

Le premier chapitre met en exergue tout ce qui concerne le terme « entrée de la ville », qui a évolué de l'idée ponctuelle « de la porte » vers « le passage transitoire » menant vers la ville contemporaine. Ce concept renvoie à plusieurs définitions qui peuvent être communes, en présentant alors ses significations, sa genèse à travers le temps, ses différentes dimensions, ses enjeux de sécurité et cadre de vie, la détermination des facteurs liées à la dégradation de l'image des entrées de la ville, la classification des types d'itinéraires perçus à l'entrée de ville, ses différents types d'usagers (dynamique et statique), les typologies des entrées de la ville, l'embellissement des entrées de la ville,...etc. plusieurs dimensions et indicateurs ont été traités dans ce chapitre afin de concevoir une vision globale sur cette notion.

Le but de ce chapitre est de mentionner les éléments qui font la réussite d'une entrée de ville. Selon la configuration des lieux. Une entrée de ville peut prendre des formes très variées. Quel que soit le contexte, l'entrée d'une ville ne doit pas se résumer au simple lieu de positionnement du panneau d'agglomération mais à la séquence constituant l'espace de transition entre le territoire agricole ou périurbain et le tissu bâti de la ville.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Dans le deuxième chapitre, on peut synthétiser tout ce qui concerne le concept de « paysage » en commençant avec des différentes définitions émanant de différents chercheurs multidisciplinaires pour démontrer l'ampleur du « paysage » et ses différentes typologies, ses écoles de pensées et ses démarches de lecture et d'évaluation

Le but de ce chapitre vise à déterminer la bonne qualité paysagère des entrées de la ville, ainsi que les principaux enjeux à prendre en compte pour l'aménagement de ces nœuds fragiles comme le rapport végétal et ses catégories qui peuvent influencer le paysage, repérer l'entrée ou masquer les façades banales et rudimentaires. Les différents types de la signalisation routière tels que les panneaux de sécurité routière, les enseignes, et les pré enseignes publicitaires. Le mobilier urbain de la route (candélabres, terre-plein central, trottoir, portique,...). La richesse de la façade vitrine aussi enrichit l'image mentale collective des usagers. Tous ces facteurs sont intimement liés à la bonne qualité paysagère des entrées de la ville, car ils jouent un rôle primordial dans la construction de l'image d'accès et favorisent le concept de l'entrée de ville, en créant des paysages de bonne qualité visuelle et de haute imagibilité pour marquer les limites, signaler l'accès, identifier l'entrée, et accueillir les visiteurs.

Le troisième chapitre a été consacré à la définition du concept de l'image de la ville, et quelques-unes de ses notions de base (la lisibilité, l'image de l'environnement, la notion d'imagibilité...). Les différentes composantes de l'image mentale (identité, structure, signification). Les cinq éléments-clés de l'image de la ville (voie, limite, quartier, nœud et point de repère). On a déterminé ensuite les différents facteurs liés à l'image de la ville comme le type d'habitat, le style vestimentaire, les matériaux de construction, l'artisanat, le savoir-faire local, les éléments historiques comme les stèles, les monuments commémoratifs, les monuments aux morts, le volet économique, la production agricole et les différents types de patrimoine que ce soit patrimoine culturel, religieux, funéraire, etc. La présence de tous ces indicateurs influence l'image de la ville, garantit sa valeur et augmente sa signification.

On a pris en considération la liaison de l'identité, l'histoire, l'économie et le patrimoine sur l'image symbolique de la ville. Ce chapitre vise d'une part, l'étude de l'image de la ville, et d'autre part la représentation mentale sauvegardée par les observateurs d'un objet visé. Cette partie a pour but de valoriser les côtés esthétiques et paysagers de l'image de l'entrée et de la ville, et dévoiler sa relation avec la construction identitaire des symboles représentatifs de la ville.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Afin de faire en sorte que l'entrée agisse comme une introduction à la ville abordée, des éléments patrimoniaux, architecturaux, paysagers, artistiques, des matériaux, des textures, des couleurs, des formes, des styles ou des ambiances qui composent le paysage peuvent exprimer l'histoire, l'identité, et l'âme de la ville et la mémoire du lieu. Les séquences et les percées visuelles sur les éléments de grande valeur pour la ville et ses habitants peuvent être également créées pour bonifier l'image de la ville et renforcer les piliers du passé. Elles ne sont pas seulement de simples corridors de transport, les entrées de ville contribueront aussi à la construction de l'identité et de l'image de la ville.

La deuxième partie concerne la méthodologie suivie, elle englobe les chapitres relatifs à l'état de l'art et positionnement épistémologique et la présentation du contexte d'étude.

Concernant le quatrième chapitre « état de l'art et positionnement épistémologique », on a essayé d'étaler une panoplie de recherches et de travaux élaborés par nombreux adeptes connus mondialement. On a présenté brièvement, les visions et les études des chercheurs et auteurs au fil des siècles. Ensuite, on a entamé l'approche perceptuelle qui a été fondée par Kevin Lynch dans les années soixante. Elle a mûri au sein de l'école américaine, développée essentiellement par lui et ses collaborateurs, Donald Appleyard, et John R. Myer. Elle considère l'espace, selon un rapport de communication de l'homme et de l'espace, celui de la perception visuelle. L'image de la ville est le pivot de sa théorisation, et elle se base sur les perceptions visuelles des utilisateurs de l'espace et repose sur les méthodes qualitatives cherchant à déterminer leurs réactions, opinions et préférences. Le but de ce chapitre est d'extraire la méthode d'analyse adéquate qui convient à notre recherche « le positionnement épistémologique ». La méthode qui semble le mieux adaptée à notre contexte d'étude et à nos objectifs de recherche est celle qui a été développée par le trio Appleyard, Lynch, et Myer, et qui se base sur la comparaison des séquences visuelles combinée à la temporalité de la promenade architecturale.

Le cinquième chapitre aide à mieux définir le contexte d'étude, à partir des données spatiales, des visions sur les potentialités et les carences de la ville de Biskra en matière d'aménagement, de tourisme, de production agricole et artisanale. La ville de Biskra propose une palette variée et riche de différentes composantes. Car, Biskra est célèbre par ses dattes, ses paysages panoramiques, ses produits maraîchers, ses sources thermales (les hammams), et le savoir-faire local notamment la céramique, la poterie et les ornements traditionnels. En prenant compte des aléas naturels durs de la ville (température élevée, taux de précipitation

CONCLUSION GÉNÉRALE

faible, vent,...etc.). Vers la fin de ce chapitre, le corpus d'étude a été présenté, en délimitant l'aire d'étude par les cinq entrées de la ville de Biskra (RN 3 Nord, RN 3 Sud, RN 83, RN 46, RN 31).

La troisième partie de ce mémoire « l'étude analytique » est consacrée à la vérification de l'hypothèse de recherche. Cette partie se compose de deux chapitres :

Le sixième chapitre a été consacré à la perception du chercheur automobiliste. Ce chapitre représente les cinq entrées de la ville de Biskra, RN 3 Nord communément connue de (l'entrée de Trik Batna) , RN 3 Sud communément appelée (l'entrée de Trik Sahara) , RN 83 surnommée (l'entrée de Trik Sidi Okba) , RN 46 souvent nommée (l'entrée de Trik El Hadjeb) , RN 31 communément appelée (l'entrée de Trik Arris). La perception et la prise des vues des entrées de la ville de Biskra ont été faite selon les principes de l'approche perceptuelle de trio (Lynch, Appleyard et Myer).

Le chercheur élabore dans cette perspective un système de représentation originale qui lui permet de retranscrire graphiquement ce que celui-ci perçoit grâce à des dessins, des croquis, mais surtout des séquences photographiques prises depuis la voiture. Les objectifs de ce chapitre sont : approfondir les connaissances et l'expérience du chercheur pour se servir comme un plan référentiel dans la recherche car la perception est un phénomène complexe, subjectif et difficile à saisir en l'absence de l'expérience visuelle et perceptive des images et des séquences qui composent les entrées de la ville de Biskra, nécessaire à l'évaluation de la qualité paysagère et de l'image de la ville d'une façon méthodique, scientifique et sans distorsion, en apportant un regard qui tend à l'objectivité sur lequel se basent notre analyse, nos interprétations et nos évaluations.

Les résultats de ce chapitre montrent que les entrées de la ville de Biskra se distinguent par la présence d'un aménagement médiocre (échangeur, rond-point, trottoir, candélabre...), par la signalisation routière (panneau d'entrée à la ville, panneau de limitation de vitesse, panneau directionnels...) ou bien par la signalisation à l'aide d'une structure métallique clairement identifiable (la potence, le portique), et par une végétation locale discontinue (palmier d'ornement, ficus, eucalyptus,...). Les entrées de la ville de Biskra manquent d'ordonnement de bâti et non bâti, elles se caractérisent par un rythme maladroit de la végétation, une hiérarchisation banale des éléments qui composent la route, et un positionnement mal réfléchi au niveau de la signalisation publicitaire. On peut dire que l'image de la ville de Biskra est concrètement absente au niveau des entrées de la ville, les

CONCLUSION GÉNÉRALE

images des entrées souffrent d'une absence totale au niveau des éléments identitaires, patrimoniaux, historiques, économiques qui sont liés à l'image de la ville de Biskra.

Les entrées de la ville de Biskra ont besoin de se manifester avec des éléments, architecturaux, naturels, culturels, historiques et identitaires pour identifier et signaler l'image de marque de la ville de Biskra.

Le chapitre sept a été consacré à la présentation du travail d'investigation sur terrain suivant la méthode d'enquête, tout en s'appuyant sur la technique de questionnaire de recherche. Des formulaires de questions ont été distribués aux usagers des entrées de ville, cette technique nous a permis de récolter toutes les informations et données à propos de notre corpus d'étude.

L'enquête dévoile aussi l'évaluation des cas d'études par leurs usagers. Les données recueillies lors du travail sur terrain ont été traitées et analysées. Avec les données uni variées et bi variées, on a utilisé le logiciel d'« Excel, 2007 », qui traite les activités et les informations générales pour classer les différentes catégories des usagers. Les données multi variées sont traitées par le logiciel « Xlstat 2016 » afin de cibler les évaluations des images mentales, l'état actuel de la végétation, les appréciations, les préférences des usagers, leurs aspirations et désirs, selon deux niveaux d'analyse l'ACP (analyse en composante principale) qui réunit l'ensemble des indicateurs de l'analyse. Et la deuxième analyse ACP est faite pour figurer l'influence de chaque dimension du premier concept (la qualité paysagère des entrées de ville) sur chaque dimension de deuxième concept (image significative de la ville).

Le but majeur de l'analyse de l'ACP est de confirmer ou infirmer la prédiction de l'hypothèse de notre recherche, et d'extraire les atouts et les potentiels de chaque entrée de ville selon l'image mentale collective de ses usagers, de savoir les influences et les fortes corrélations entre toutes les variables même si elles appartiennent à la même dimension ou au même concept.

La perception du chercheur et la perception des usagers sont presque identiques au niveau de l'ordre et du classement des préférences ainsi qu'au niveau du choix des entrées les plus appréciées. Les entrées marquantes sont l'entrée N°1 et l'entrée N° 5 dans les deux perceptions, grâce à la présence d'une bonne palette d'aménagement, de végétation et de mobilier accompagné par une mixité limitée des fonctions. Ces deux cas offrent à l'utilisateur des points de repère qu'identifient les accès comme la présence de cimetière des martyres, et les stèles de Chouhada à l'entrée N°1.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Ces éléments font partie du patrimoine funéraire historique et identitaire de la ville de Biskra, ainsi que l'aménagement de l'entrée avec un large rond-point embelli avec des arcades, des drapeaux et de la végétation qui captent certainement l'attention de l'utilisateur automobiliste. Cependant à l'entrée N°5, on note le marquage de l'entrée avec un point de repère (la gare routière), la présence de l'échangeur autoroutier près de la SNTV provoque chez l'utilisateur un effet de porte décorée avec de la végétation, signalée avec des panneaux de signalisations routières et publicitaires, et munie d'une panoplie de mobiliers urbains (candélabre, terre-plein, trottoir, potence, panneau directionnel, panneau d'entrée et de sortie d'El Hadjeb).

L'entrée N°3 prend une place intermédiaire dans les deux classements. Elle se distingue par un pourcentage assez faible. Seulement 13% des usagers approuvent ses qualités paysagères et identitaires appréciables (quelques panneaux signalétiques, un mobilier urbain très modeste, un végétal non marquant, présence de l'université de Mohamed khaidar Biskra, ...).

L'entrée N°2 et l'entrée N°4 demeureront les entrées les moins favorables pour les usagers de la route et pour le chercheur car elles souffrent d'un grand manque au niveau de l'identité de l'accueil, de la valeur et de la mise en scène des séquences paysagères. Elles servent uniquement comme corridor routier de transport et de déplacement, ou une bande de transition banale et sans âme, à cause des multiples raisons liées à la mauvaise qualité végétative, la pauvreté de la façade vitrine, l'absence de l'identification du concept d'entrée et le manque de la signalisation routière. Comme dans l'entrée de ville N°2 (Chetma), elle est ambiguë, l'utilisateur ne peut pas identifier la limite de l'accès, car elle est insérée dans un long corridor routier, qui est délimité par quelques arbres de différentes tailles et espèces sans aucun ordre précis.

Les résultats de la perception du chercheur automobiliste et de la perception des usagers confirment simultanément l'hypothèse engagée dans le chapitre introductif. Donc la bonne qualité paysagère des entrées de ville influence et contribue largement et manifestement sur la signification de l'image de la ville. Toutes les dimensions qui constituent le concept de la qualité paysagère (végétative, signalétique, aménagement, vitrine, sécuritaire) marquent un impact significatif mais un peu différentiel sur la signification de l'image de la ville, déterminée par les dimensions suivantes (identitaire, patrimoniale, économique et historique).

CONCLUSION GÉNÉRALE

Recommandations :

Utiliser une palette végétale riche, luxuriante, locale et symbolique aux entrées de ville:

- Favoriser les plantations persistantes, monumentales et symboliques pour marquer les entrées de ville et créer un effet de porte végétale (deux grands palmiers, platanes, pin parasol...).
- Aménager les entrées de la ville de Biskra (rond-point, trottoir, allées, terre-plein central, ...) avec des bacs à fleurs, des plantations ornementales, et des arbustes vivaces. Ainsi que favoriser les prairies fleuries au bord des routes.
- Mettre en valeur le rôle paysager des espaces agricoles, en favorisant la préservation des boisés existants et les surfaces forestières qui améliorent l'ambiance et la qualité des milieux de vie, et qui contribuent à la préservation de la biodiversité locale et régionale en participant à l'aménagement des paysages des entrées de ville.
- Utilisation de végétaux d'une hauteur moyenne, pour créer une ambiance, encadrer les vues et les percées visuelles, réduire les vitesses des usagers et limiter le problème de l'éblouissement des automobilistes.
- Créer des séquences végétales paysagères claires qui permettent une transition entre le paysage périurbain et celui de la ville en marquant une interface ou une transition agricole.
- Requalifier une partie des terrains en friche en créant des séquences paysagères claires, définies et repérables.
- Choisir les espèces locales les mieux adaptées au milieu qui sont résistantes aux vents, aux conditions hivernales et qui nécessitent peu d'entretien, aussi utiliser des végétaux qui contribuent à atténuer l'effet de la chaleur et des vents aux abords des corridors routiers.
- Utiliser les végétaux pour cacher les façades rudimentaires, non désirables ou banales pour créer des interfaces somptueuses (exemples : parc industriel, usines, surfaces de stationnement, etc.)
- Choisir les espèces d'arbres en fonction du gabarit et de l'effet paysager recherché.
- Harmoniser entre les espaces verts et les espaces bâtis en utilisant des liaisons vertes comme des zones tampons et intermédiaires aux endroits nécessaires.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Utiliser des textures cohérentes et des matériaux locaux :

- S'occuper de la propreté publique à travers l'installation des corbeilles de propreté.
- Être vigilant à la cohérence et l'intégration avec le contexte local au niveau du choix de mobilier urbain en matière de qualité, matériaux utilisés, texture et couleur.
- Concevoir un mobilier urbain durable de manière cohérente avec le milieu, sans le surcharger afin d'avoir une pérennité des installations.
- Opter pour un mobilier urbain distinctif participant à la signature et à l'identité Saharienne.
- Utiliser des textures au sol, des pavages extérieurs, des dénivellations et des pentes permettant de réduire la vitesse de déplacement des automobilistes.
- Concevoir un mobilier urbain utilisable aussi bien en période estivale qu'hivernale (des bans à l'abri du soleil et du froid, des arrêts de bus protégés,).

Enrichir la façade vitrine des entrées de ville :

- Favoriser l'implantation des bâtiments de bonne qualité en termes d'architecture, de qualité des façades, de couleurs, et de matériaux, ces derniers doivent participer à l'encadrement de la rue qui mène vers le centre ville.
- Avantager les façades animées plutôt que les façades aveugles.
- Concevoir des rues conviviales (trottoir large, des esplanades, encadrement bâti ou végétal, animation, mobilier et luminaire adapté, etc.) qui invitent à la marche plutôt qu'à la voiture.
- Éviter l'intégration des zones industrielles et commerciales (usines, parcs de stationnements.) dans la façade vitrine.
- Limiter la présence des grandes surfaces de stationnement aux entrées de ville.

Le marquage de l'entrée de ville :

- Mettre en place un milieu de vie animé par diverses activités combinées avec une variété de fonctions compatibles (commerces, artisanat, hôtellerie, distractions, jeux....).
- Revitaliser et revivifier les entrées de ville par des places, placettes ou bien des espaces publics, avec différentes configurations, différentes tailles, différentes fonctions et aménager ces derniers avec une variété de matériaux, de végétation, de mobilier, aires de jeux, de création artisanale, de détente, ou de rassemblement, décoré avec des fontaines ou bassin d'eau pour les fêtes et les événements artistiques, culturels, religieux,.....
- Faire en sorte que la place reflète l'identité, et le caractère du lieu avec des panneaux accueillants, des fresques murales artisanales, khaima, des affiches directionnelles qui

CONCLUSION GÉNÉRALE

localisent les points touristiques de la ville (Hammam salhine, mosquée Okba, les oasis, les ksour de Chetma, de Khanget sidi Nadji, les ruines de Thouda,...).

Assurer l'éclairage public et la sécurité routière à l'entrée de ville

- L'éclairage public doit participer à cette volonté de cohérence et de mise en valeur de l'entrée de ville.
- Réserver la mise en lumière aux éléments emblématiques de la ville.
- Concevoir des installations sécuritaires pour le piéton et les cyclistes (espaces protégés et dédiés) et porter une attention aux intersections pour favoriser les traversées piétonnes.
- Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation (*traffic calming*) pour diminuer la vitesse de circulation.
- La présence de ces repères proches est nécessaire pour que le conducteur puisse avoir une vue perspective et évaluer sa vitesse de déplacement.
- Concevoir des systèmes d'éclairage efficaces et dirigés vers les surfaces à éclairer uniquement pour éviter l'éblouissement, ou l'éclairage inutile et installer des lampadaires moins énergivores dont l'intensité lumineuse est moindre (lampes au sodium ou LED).

La préservation et la mise en valeur de patrimoine de la ville de Biskra

- Mettre en valeur le patrimoine culturel bâti avec des symboles et des fresques murales artisanales, ériger et glorifier les chahids de la région avec des stèles, sculptures ou statuts.
- Préserver et conserver les bâtiments et les ensembles patrimoniaux en enrichissant et en bonifiant leur environnement.
- Mettre en valeur les éléments patrimoniaux (mise en lumière, interprétation, parcours, des guides avec des visites.) et respecter leur gabarit, leur volume et leur mode d'implantation.
- Sensibiliser la population avec des programmes d'aide à la restauration et la préservation de leur patrimoine bâti et non bâti.
- Construire des locaux et des magasins pour encourager l'artisanat traditionnel ; la poterie, le tissage, production de saaf, la vente des dattes dans le parcours d'approche à la ville.
- Signaler l'entrée avec des aménagements historiques (statuts, designs,) liés à l'image de la communauté mettant en valeur le costume traditionnel (Burnous, Chèche, Gandoura,...).

La mixité des fonctions et services fournis :

- Favoriser les développements mixtes pour limiter les secteurs monofonctionnels et favoriser la cohabitation harmonieuse entre les milieux de travail et les milieux de vie.
- Mettre en place des kiosques et des abris de transport en commun.

CONCLUSION GÉNÉRALE

- Éviter la privatisation des points de vue remarquables, de points de repère et de projet touristique.

Favoriser l'aménagement paysager aux entrées de ville :

- Aménager les entrées de ville, en gardant une vue d'ensemble et en respectant l'esprit du lieu dans toutes interventions (nouvelle construction, aménagement, rénovation).
- Contrôler l'affichage publicitaire non ciblé et enfouir les réseaux aériens.
- Mettre en place une stratégie d'aménagement paysager et établir une planification globale.
- Éviter la densification de l'entrée de la ville projet à côté de projet (boîtes aux chaussures) et favoriser l'aménagement des espaces verts, des galeries, des aires de détente et de jeux....
- Réduire l'impact du projet sur le site et minimiser les interventions (excavation ou remblai comme dans le cas de l'entrée Sidi Okba).
- Limiter les surfaces réduites (largeur de rue plus petite, station plus petite, etc.).
- Aménager les bâtiments de manière à les rendre accessibles et conviviaux aux automobilistes, piétons et aux cyclistes, et favoriser les espaces de stationnement cachés à l'arrière ou sur le côté des bâtiments de la façade vitrine.
- Concevoir des stationnements qui ont des usages variés (place publique, marché, etc.)
- Mettre en scène les qualités spatiales du paysage. (ex. : repères, vues, attraits touristiques, panoramas, percées visuelles,....)
- Traiter les structures métalliques (portique et potence) comme des éléments significatifs.
- Mettre en relation les corridors routiers, les séquences paysagères et les lignes de force du paysage (reliefs, montagnes, collines, surface d'eau, palmeraie, plaines,).

Difficultés rencontrées :

- Le terme « entrée de ville » est inexistant dans les règlements et lois de l'urbanisme, autant que lieu isolé ou objet d'étude, l'entrée fait tout simplement une partie négligente de la route nationale menant vers la ville de Biskra » réclament certains cadres administratifs à la DTP.
- L'absence de documentation et de données officielles concernant le sujet, la rareté de documentation cartographique, qui nous permet d'effectuer une bonne analyse des transformations survenues tout le long des parcours d'entrées et au fil du temps.
- Lors de la distribution du formulaire de questions, certains usagers ont refusé de répondre à nos questions, d'autres usagers ont répondu seulement aux questions factuelles laissant les questions d'opinion inachevées, ça nous a obligé à refaire le questionnaire.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Futurs axes de recherche :

- La perception de l'automobiliste dans la période nocturne
- Évaluation des entrées de ville à travers la perception des touristes
- L'expérience du piéton en entrée de ville
- Réhabilitation et aménagement durable des entrées de ville
- L'analyse des entrées de ville dans le cadre juridique et législatif
- L'impact du phénomène de l'étalement urbain sur les entrées de ville
- L'étude des typologies et les qualités des façades de tissu existant à l'entrée de ville
- Encadrement de l'urbanisation aux entrées de ville
- L'approche morphologique pour effectuer une analyse des entrées de ville

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

LES OUVRAGES

ABDULAC.S et al, 2002. Charte départementale pour l'environnement, composer son paysage communal, les entrées de bourg organisation et mise en valeur.

ALISTER. S., 2002. Assessing public perception of landscape: the LANDMAP experience. Landscape research.

ALLOA. E , DUPEYRAT.J., 2011. Penser l'image Dijon, Les presses du réel, coll. « Perceptions ».

ARROUYE.J , BETHEMONT. J, et al., 1983. Lire le paysage, lire les paysages: acte du colloque des 24 et 25 novembre 1983.

BAILLE, O. 2008. FICHE n°14, Les chicanes urbaines implantées en entrée d'agglomération, Savoirs de base en sécurité routière (Certu).

BAILLY.A-S. Cahiers (1974) de géographie du Québec, vol. 18, n° 45, 1974, p. 525-540. « Perception de la ville et déplacement. L'impact de la mobilité sur le comportement ».

BAILLY .A-S , DEBARBIEUX. B , (1991). « Géographie et représentations spatiales ». Les Concepts de la géographie humaine. *Paris : Masson*

BAILLY A. et al, 1995. Représenter la ville, Paris, Economica.

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

BISHOP, K.R. 1989. Designing Urban Corridor, American Planning Association, Chicago.

BOUCHIER. A , 2006. L'analyse des données à l'usage des non mathématiciens. AGRO.M - INRA - Formation Permanente .L'analyse en composantes principale- Montpellier.

BRUNET. R, 1992, Les mots de la géographie. Dictionnaire critique, Paris, La documentation française/Reclus.

BUREL. F et BAUDRY. J, 1999. Écologie du paysage. Concepts, méthodes et applications Paris, TEC & DOC.

CHOAY.F, 2007. L'allégorie du patrimoine, édition du seuil 1992,1996, 1999, nouvelle édition revue et corrigé en 2007.

CHOAY. F et BANHAM. R et al , le sens de la ville Seuil, 1972.

CÔTE. M , 1983. L'espace algérien, les prémices de l'aménagement . Office des publications universitaire.

- DORMOY. C, PALUD. M, TREJBAL. S, MARGAUX. F, BRILLAUD. V**, 2012. Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle DDT du Cher CETE.
- DUPONT, A.** *Les entrées de ville ou redonner le goût de l'urbanisme*, rapport Dupont, Centre de documentation de l'urbanisme (CDU), [En ligne] 1994.
- FONTAINE. J**, 2005. Infrastructures et oasis-relais migratoires au Sahara algérien, annales de géographie Armand colin.
- FREMONT. A.**, La région espace vécu. *In: L'information géographique*, 1976.
- FROBERT. S.**, 1999. *Entrées de ville*, dossier bibliographique, « Certu » Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques ,Lyon.
- FURRTIERE. A.**, 1690 . Le dictionnaire universel académique.
- GALLETY, J.C.** 1994 ,« France : situation critique », *Métropolis*.
- GARIEPY.M, LEWIS. P, VALOIS. N, DESJARDINS .L**, 2006 . Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal . Université de Montréal bibliothèque nationale du Québec.
- GOSSELIN. O**, 2010. La traversée de bourg Pour construire un lieu partagé. Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement de la Seine-Maritime.
- GOURDON, J. L., A.-C. WESQUIN et A., DEMANGEON.**2000. Boulevards, rondas, parkways - des concepts de voies urbaines, CERTU, Lyon.
- GUY.D. et al**, 1993. Végétal et entrée de ville. Ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, centre d'étude des transports urbains (Cetur).
- HENRIET. F**, 2011. MONUMENTS AUX MORTS. CPAIEN Pontarlier 2011.
- JOUDIOU. B , MENDE .J et al**, 2008. LES MONUMENTS AU MORTS DE LA GRANDE GUERRE. http://www.archives.cg19.fr/telechargements/activites_ligne_art_memoire.pdf.
- LAUGIER, M.A**, 1755. *Essai sur l'architecture*, Paris, 1966.
- LEDRUT.R**, Les images de la ville. Paris, Ed. Anthropos, 1973.
- LENOIR-ANSELME . C.**, 2008. Mises en scènes des villes : métropolisation et construction de l'image de la ville. Analyse de la théâtralité de l'espace public élargi de Toulouse.
- LESSARD. G , et BOULFROY, E.**2008 . Les rôles de l'arbre en ville . Centre collégial de transfert de technologie en foresterie de Sainte-Foy (CERFO).
- LESSARD. M et COLL**, 2003. « Entrées de ville : sécurité, paysage et identité », in P. Poullaouec-Gonidec, S. Paquette and G Domon (éditeurs), Les temps du paysage, Montréal. Les Presses de l'Université de Montréal.

- LESSARD, M, et COLL.** 1999 « Entrées de ville : Sécurité, paysage et identité », dans **POULLAOUEC-GONIDEC, P., S. PAQUETTE et G. DOMON.** *Les temps du paysage*, Les Presses de l'Université de Montréal, Montréal
- LEVY J., LUSSAULT J** , 2000. Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographies à Cerisy. Paris, Belin, « Mappemonde ».
- LEVY. J et LUSSAULT. M,** 2003. Le Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés. <http://www.espacestems.net/articles/dictionnaire-de-la-geographie-et-de-lespace-des-societes/>.
- LYNCH. K .,** 1969. L'image de la cité, Paris, Dunod.
- LYNCH. K, MYER. J, APPLEYARD, D.** 1964. « The view from the Road ». Cambridge : Édition M.I.T. Press, 64 p.
- MACKEY, P.** 2003. «Tendances nord-américaines dans la conception des routes», in Routes et paysages villageois. Québec : Conseil du paysage québécois.
- MICHEAU-FREJAVILLE F. et al.,** 2006. Entrer en ville, Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- MOLLIE. C,** 2008. Des arbres dans la ville. L'urbanisme végétal. ACTES SUD-CITE VERTE.
- MUSSEAU. P,** 2014. Quelles politiques pour la France périurbaine ? <http://tnova.fr/> .
- MUMFORD .L,** 1964. La cité à travers l'histoire, Paris, Editions du Seuil.
- OHTA. H.,** 2001. A phenomenological approach to natural landscape cognition », Journal of environmental psychology.
- PANERAI. Ph,** 1999. L'étude de Panerai sur les paysages urbains.
- PANERAI. Ph, DEPAULE J.-Ch., DEMORGON M.,** 1999, Analyse urbaine, Ed. Parenthèses.
- PAQUETTE.S, DOMON.G, et al** 2012 Enjeux de paysage et sécurité routière en contexte de traversée d'agglomération (EPSR) .
- RACINE. J-B,** 1993. La ville entre Dieu et les hommes, Genève, Presses Bibliques et Universitaires.
- ROCHER. S,** 2013. L'expérience du piéton en entrée de ville : Le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec. Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal.
- PRATS. M** , 2013. Experte ICOMOS France, le 13 e Concours National des entrées de villes et des reconquêtes des franges urbaines.

SCARIATI. R., 1990 Paysages imaginaires , in Bailly A., Scariati R. (eds), L'humanisme en géographie, Paris, Anthropos.

TEXIER. L. & VALLA. J.P., 1992, Le marketing territorial et ses enjeux, Revue française de gestion, n°87.

TUNNARD, C et PUSHKAREV.B. 1963. Man-made America : Chaos or Control ? An Inquiry into Selected Problems of Design in the Urbanized Landscape, Yale University Press, New Haven.

VAN DEN BERG, AGNES. E , VLEK, CHARLES. A. J, COETERIER, J. (1998) « Group differences in the aesthetic evaluation of nature development plans: A multilevel approach », *Journal of environmental psychology*.

VENTURI. R, SCOTT BROWN. D, IZENOUR .S., 1977.*L'enseignement de Las Vegas ou le symbolisme oublié de la forme architecturale*. Bruxelles : Pierre Mardaga.

WATERMAN. T, 2010. Les fondamentaux de l'architecture du paysage. PYRAMYD.NTCV

WILLIAMS, RON, LESSARD, MARIE et COLL. 2001. Concepts d'aménagements d'entrées d'agglomération en vue d'une amélioration de la sécurité routière et de leur qualité paysagère (CAEA).

ZAITZEVSKY, C. 1982. Frederick Law Olmsted and the Boston Park System, The Belknap Press of Harvard University, Cambridge.

ARTICLES ET PUBLICATIONS

AMICHI. F et al 2015. Des serres et des hommes : des exploitations motrices de l'expansion territoriale et de l'ascension socioprofessionnelle sur un front pionnier de l'agriculture saharienne en Algérie. https://agritrop.cirad.fr/575353/1/document_575353.pdf

BEN ABDALLAH.A, 1990. Les systèmes agricoles oasiens, la phoeniciculture. Centre de Recherche Phoenicicole .Institut National de la Recherche Agronomique de Tunisie .

BERNARD. G, 2010 . Les carrefours giratoires urbains- FICHE n° 24 (CETE) Normandie, centre savoirs de base en sécurité routière.

CORVAISIER.B , 1994. Les entrées de l'agglomération stéphanoise, éléments pour une méthode d'évaluation des paysages -Revue de géographie de Lyon vol. 69, n°4, 1994.

COUPEY.S et VIGNE. S, 2012.Guide de bonnes pratiques. Améliorons et valorisons nos entrées de bourgs. Les Parcs des Pyrénées françaises

CRAQUELIN. S, 2010., Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement de la Seine-Maritime, La traversée de bourg / C.A.U.E .www.caue76.org

FARHI. A, 2002 Biskra : de l'oasis à la ville saharienne (Note). In: Méditerranée, tome 99, 3-4-2002. pp. 77-82.Percée.

GUICHET.B. 2010. Savoirs de base en sécurité routière. Les carrefours giratoires urbains – Certu FICHE n°24 - Centre d'Études sur les réseaux les transports l'urbanisme et les constructions publiques.

MARCHAND .B, 1999, Matière, « The view from the road, le paysage de route à l'âge du chaos », DA Lausanne, numéro 3.

MAZOYER.M et ROUDART. L, Histoire des agricultures du monde. Du néolithique à la crise contemporaine, 1998 Volume 39, Numéro 153 pp. 211-212

MAX ANTONI.R, 2012.Vocabulaire français de l'Art urbain Séminaire Robert Auzelle Certu.

RAMDANI-SALLEB. S, 2013. Article sur : le haïk algérien, entre reconnaissance et indifférence.(<http://cdp.pasctunisie.org/wp-content/uploads/2016/04/36.pdf>).

RENAU. C, 2011. Article sur l'image de la cité et ses cinq composantes

THÈSES ET MÉMOIRES

ALKAMA. D, 1995. Analyses typologiques de l'habitat, cas de Biskra. Thèse de magistère Université de Biskra

AMROUNI.H, 2013.Mémoire du groupe El DjazairCom. Biskra et son patrimoine.

BENAMMAR. A, 2011. Les approches de l'analyse urbaine, cours d'architecture, l'université MHB, Oran.

GELINAS. M , 2013. Essai présenté au Centre universitaire de formation en environnement en vue de l'obtention du grade de maître en environnement (M.env).

HASSOUN.K, 2009. La typo morphologie. Méthodes d'analyse du cadre bâti. Département d'études urbaines et touristiques ESG-UQAM.

KAUCHE. I, 2011. Valorisation des espaces publics du tissu historique de la ville de Biskra.

NAIDJA. A, 2014. La croissance urbaine, et son influence sur la continuité, et la discontinuité typomorphologique. Cas des tissus urbains de la ville de Biskra.

ROUILLOT. M, 2014. Points ou centres d'intérêts du Biskra.

SCHNEEBERGER. L, 2007. Mémoire de licence. Pour une géographie des entrées de ville, les leçons du contexte lausannois.

REVUES :

Bayard , 2009. La revue interactive Mobiclic n°80, rubrique Toutédit, 2009. <http://blogs.crdp-limousin.fr/23-ecole-et-cinema/files/2011/12/Diff%C3%A9rents-types-dhabitat.pdf>.

Instruction interministérielle sur la signalisation routière, 1^{re} partie, généralités, novembre 2008, article 13. http://www.equipementsdelaroute.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/IISR_4ePARTIE_VC20120402_cle5682aa.pdf.

Les cahiers du fleurissement, Mars 2012 , <https://www.yvelines.fr/wp-content/uploads/2014/10/CNVVF-Entrees-de-communes.pdf>.

Signalisation de prescription, novembre 2008, article 49. http://www.equipementsdelaroute.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/IISR_4ePARTIE_VC20120402_cle5682aa.pdf

APPORTS ORGANISMES

ADEME, agence de l'environnement et maîtrise de l'énergie en France, 2013

CCNQ, 2011. Commission de la capitale nationale ». http://www.capitale.gouv.qc.ca/commission/En_ligne_27_octobre_2011.

Détraigne. M. Yves ,2015 . Question écrite n° 14733 (Marne - UDI-UC) <https://www.senat.fr/questions/base/2015/qSEQ150214733.html>

DPAT direction de planification et de l'aménagement du territoire Biskra, 2014.

DTP. Direction des travaux publics. (L'infrastructure de la ville de Biskra 2015).

DUC. Direction d'urbanisme et de construction de Biskra . (Monographie de Biskra 2014).

Guide technique «Modération de la vitesse en agglomération 1990 ».

La Wilaya de Biskra, 2016. (Les données agricoles, culturelles, artisanales,...).

LUR 2000, La Ligue Urbaine et Rurale. (La définition du concept des entrées de la ville).

Norme NF P 98-532-4 - Caractéristiques typologiques des panneaux directionnels - juin 1991.

Projet de loi no 82, Loi sur le patrimoine culturel, Mémoire du Conseil du patrimoine religieux du Québec, Novembre 2010.

SETRA. Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements ,1994

SITES WEB

Indicateurs UNESCO 2013 de la culture pour le développement. <http://cdp.pasctunisie.org/wp-content/uploads/2016/04/36.pdf> .

https://fr.wikipedia.org/wiki/Artisanat_alg%C3%A9rien/2016

<http://kalinagoterritory.com/fr/work-art/crafts/>

<http://www.cnrtl.fr/definition/st%C3%A8lecic-lavaladjoint-ia53.ac-nantes.fr/patrimoine/upload/dossier12.pdf>

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Mara%C3%AEchage>

<http://www.cnrtl.fr/definition/mara%C3%AEchage>

http://colleges.ac-rouen.fr/lecedre/SPIP/IMG/pdf/Artisanat_russe.pdf

https://fr.wikipedia.org/wiki/Patrimoine_culturel

https://fr.wikipedia.org/wiki/Wikip%C3%A9dia:Lumi%C3%A8re_sur/P%C3%A9tra/2015

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Tipi/>, 2016

https://fr.wikipedia.org/wiki/Arbre_fruitier / 22 novembre 2016

http://www.huffingtonpost.fr/sebastien-goelzer/vergersurbains_b_8508262.html (Goelzer. Sébastien, 2016).

<http://jardinage.lemonde.fr/dossiers-cat2-43-arbres-ornementaux.html>, 2016

<https://amenagement-de-jardin.ooreka.fr/fiche/voir/299407/choisir-et-planter-des-arbres-d-ornement>, 2016

<http://jardinage.lemonde.fr/dossier-325-taille-arbustes.html>

<http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/R131/documents/DA17-1.pdf>/23/07/2007

<http://www.lacroix-city.com/fr/france/produits/signalisation-routiere/signalisation-directionnelle-et-supports/pphm/>

<http://voyagerloin.com/18-styles-vestimentaires-venus-du-monde-entier-34.ht>.(Vilsalmon. C, 2015)

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Sarafane/2016>

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

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Ch%C3%A8che>

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

https://fr.wikipedia.org/wiki/Mat%C3%A9riau_de_construction /2016

<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>

<http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/>

<http://www.cnrtl.fr/>

<https://2010atelier02.files.wordpress.com/2010/09/pc3a9riode-03-approche-04-analyse-sc3a9quentielle-et-plan-masse.pdf>

<https://labyrinthe.revues.org/470>. (Lebois.V, 2008)

ANNEXES

ANNEXE 01

La matrice de corrélation
Source : Auteur, 2016

ANNEXE 02

EXEMPLE DE FORMULAIRE DE QUESTIONS

Cas d'étude N° : RN 3 Nord reliant (l'Outaya/Branis)-Biskra

Formulaire N°:.....

Sujet : l'impact de l'image des entrées de la ville de Biskra sur leurs usagers

Bonjour

Je suis étudiante en architecture et je prépare un mémoire de magistère concernant les entrées de la ville de Biskra, j'ai besoin de votre collaboration pour accomplir et réussir cette recherche, si vous voulez, vous pouvez m'aider à remplir le formulaire. Il suffit de bien répondre aux questions qui suivent, cela ne prendra que quelques minutes de votre temps. En mettant une croix (X) dans la case de votre réponse choisie.

Toutes vos réponses seront traitées dans l'anonymat.

Merci à l'avance

I/ Des questions factuelles :

1/ le sexe : Femme Homme

2/ l'âge : de 18 à 28 de 29 à 38 ans de 39 à 48 ans

De 49 à 58 ans plus que 58 ans

3/ le niveau scolaire :

Sans primaire moyen secondaire universitaire

4/ Que faites-vous dans la vie ?

Etudiant employeur libre fonctionnaire retraité chômeur

5/Où travaillez-vous ?

A Biskra à Loutaya ailleurs -à

-Depuis combien de temps ?

Moins de 5 ans entre 5 ans -10ans entre 11ans – 15ans

entre 16ans – 20ans plus que 20 ans

6/Où habitez-vous ?

A Biskra à l'Outaya ailleurs -à

-Depuis combien de temps ?

Depuis l'enfance plus de 30 ans entre 30 ans – 20ans
entre 20ans – 10ans moins de 10 ans

7/ Depuis quand vous faites le parcours (loutaya/ ou Branis) - Biskra ?

Moins de 5ans de 5 -10 ans De 11-15 ans
De 16-20 ans depuis l'enfance

8/ Faites-vous ce parcours ?

Quotidiennement hebdomadairement mensuellement
Occasionnellement autre

9/ Quand visitez-vous la ville de Biskra ?

Le matin l'après midi le soir
La nuit Horaire non fixe

10/ Quel moyen de transport utilisez-vous ?

Automobile transport universitaire transport en commun

-Autant que :

Conducteur passager parfois Conducteur/ parfois passager

11/ Pour quelles raisons visitez-vous la ville de Biskra ? (Quelles sont les causes qui vous poussent à visiter la ville) ?

L'étude Travail nécessite un service
Rendre visite à quelqu'un habitation

12/ Avec qui visitez-vous la ville ?

Seul en couple avec les enfants avec les amis
Avec la grande famille autre

II/ Questions d'opinion concernant la qualité paysagère de l'entrée de ville

Dimension végétative

13/ Existe-t-il des arbres fruitiers à l'entrée de la ville de Biskra ?

Oui Non

Si oui passez à la question suivante

-De quel genre s'agit-il ?

Palmier dattier olivier Grenadier Citronnier
Autre

14/Existe-t-il des arbres d'ornement à l'entrée de la ville de Biskra ?

Oui Non

Si oui passez à la question suivante

-De quel genre s'agit-il ?

Les bougainvillées violacées le ficus eucalyptus
Palmier d'ornement autre

15/Existe-t-il des arbres majestueux d'ombrage à l'entrée de la ville de Biskra ?

Oui Non

16/Ya-t-il du gazon à l'entrée de la ville ?

Oui Non

Si oui passez aux questions suivantes

-De quel type s'agit-il ?

Herbe sauvage et naturel tapis artificiel Herbe cultivé
Gazons fleuris autre

-Ou se situe-t-il ?

Les bordures de la route le carrefour le terre plein
Les friches/ terrains délaissés Autre

17/Ya-t-il des bacs à fleur à l'entrée de la ville ?

Oui Non

-Ou se situent-ils ?

Les bordures de la route le carrefour le terre plein
Les trottoirs Autre

18/Existe-t-il des arbustes à l'entrée de la ville de Biskra ?

Oui Non

Si oui passez à la question suivante

Où se situent-ils ?

Les bordures de la route le carrefour le terre plein

Les trottoirs Autre

19/ Est-ce-que le type de végétal participe-t-il à valoriser l'identité d'un territoire ?

Tout à fait d'accord ++ + 0 - -- pas du tout d'accord

20/Est-ce-que l'utilisation des essences locales tel que le palmier dattier Peut signaler l'identité de territoire, ponctuer les séquences et renforcer le concept de l'entrée dans un contexte saharien ?

Tout à fait d'accord ++ + 0 - -- pas du tout d'accord

21 /Est-ce-que le végétal améliore l'image de l'entrée de la ville ?

Tout à fait d'accord ++ + 0 - -- pas du tout d'accord

22/Est-ce-que la végétation peut influencer ou repérer le paysage de l'entrée ?

Tout à fait d'accord ++ + 0 - -- pas du tout d'accord

23/Est-ce-que la végétation de séquence d'entrée est dense, significative et variée ?

Tout à fait d'accord ++ + 0 - -- pas du tout d'accord

24/Comment qualifiez-vous l'état actuel de la végétation à l'entrée de ville ?

Très bien bien assez bien mauvais très mauvais

Dimension signalétique

25/Ya-t-il un panneau de carrefour / ou carrefour giratoire dans le parcours d'entrée à la ville ?

Oui Non

26/Ya-t-il un panneau diagrammatique, schématisant le parcours vers le centre ville ?

Oui Non

27/Ya-t-il un panneau de sortie de la ville visitée (Branis /ou l'Outaya) ?

Oui Non

28/Ya-t-il des panneaux directionnels (sous forme des flèches) indiquant les différentes destinations (gare routière/ aéroport...) à l'entrée de la ville ?

Oui Non

29/Ya-t-il un panneau d'entrée à la ville de Biskra qui vous souhaite la bienvenue (panneau d'entrée) ?

Oui Non

30/Ya-t-il des panneaux publicitaires qui marquent les services, les hôtels, les restaurants, les cafétérias ?

Oui Non

31/ Est-ce-que les enseignes et pré-enseignes publicitaires nuisent à l'image de l'entrée de ville ?

Oui non un peu

Si oui passez à la question suivante

-Sur quel niveau vous gêne les enseignes et pré-enseignes publicitaires ?

Gêne la visibilité du parcours paysage chaotique attire le regard au détriment des éléments patrimoniaux et identitaire de la ville autre

Dimension d'aménagement

32/ Ya t-il une structure routière marquante à l'entrée de la ville de Biskra ?

Oui non

Si oui passez à la question suivante

-Quel type de structures routières ou autoroutières existante à l'entrée?

1/Potence 

2/ Portique 

3/ 

33/L'entrée de ville est-elle menée par l'éclairage public (des candélabres) ?

Oui non

34/La voie de l'entrée de ville est-elle menée par les trottoirs pour la circulation des riverains et les usagers piétons ?

Oui non

35/ La voie de l'entrée est-elle menée par un séparateur /un terre plein centrale qui sépare les deux voies roulables ?

Oui non

36/Existe-t-il une placette aménagée avec (bancs, pergolas, cabine téléphonique, poubelles et corbeilles....) pour accueillir tous types d'usagers à l'entrée de ville ?

Oui non

37/Est-ce-que l'emplacement et l'aménagement d'une placette à l'entrée de la ville peut repérer l'image et signaler le paysage de l'entrée?

Tout à fait d'accord ++ + 0 - -- pas du tout d'accord

38/ L'entrée de ville est-elle menée par des arrêts de bus qui vous mène au centre ville ?

Oui non

39/L'aménagement de l'entrée est-il en adéquation avec le concept des portes ouvertes et accueillantes de Sahara ?

Tout à fait d'accord ++ + 0 - -- pas du tout d'accord

Dimension vitrine

40/Quelque vous apercevez derrière l'image de l'entrée de ville (la toile de fond) ? Ya-t-il :

Des montagnes des collines Surface agricole
surface forestière autre

41/Ya-t-il des silhouettes de bâti ?

Des habitations équipements usines établissement
Autre

Dimension sécuritaire

42/La largeur de la chaussée de parcours d'entrée est-elle convenable et adéquate pour tous types d'usagers ?

Tout à fait d'accord ++ + 0 - -- pas du tout d'accord

43/Ya-t-il un rétrécissement de la voie de l'entrée, une hiérarchisation du parcours de la route à la rue ?

Oui non

Si oui passez à la question suivante

-Est-ce-que ce rétrécissement vous marque l'entrée de ville et vous incite à réduire la vitesse ?

Tout à fait d'accord ++ + 0 - -- pas du tout d'accord

44/Est-ce-qu' il existe des ralentisseurs dans le parcours d'entrée à la ville ?

Oui non

45/Sont-ils accompagnés par des panneaux d'annonce de ralentisseur et panneau de limitation de vitesse (50-60 km/h) ?

Oui non

46/Ya-t-il des panneaux de limitation de gabarit (cas d'un pont, échangeur, portique...) à l'entrée de la ville ?

Oui non

47/Les panneaux sont-ils visible et bien positionnés pour les usagers ?

Tout à fait d'accord ++ + 0 - -- pas du tout d'accord

48/Ya-t-il des courbes / et des virages à l'entrée de la ville ?

Oui non

-Quel type de courbe s'agit-il ?



Courbe en S



courbe en C



courbe à sommet

49/ Sont-ils misent en condition de sécurité routière ?

Oui non

50/ Est-ce-que le revêtement du sol est intégré au contexte Saharien au niveau de la couleur et de la texture ?

Tout à fait d'accord ++ + 0 - -- pas du tout d'accord

51/Est-ce-que le type des matériaux utilisés et la texture du revêtement du sol sont homogènes et vous facilite la circulation ?

Tout à fait d'accord ++ + 0 - -- pas du tout d'accord

III/ Questions d'opinion concernant l'image significative de la ville de Biskra

Dimension identitaire

52/ Quel type d'habitat qui symbolise l'image de la ville de Biskra et reflète son identité dès l'entrée de la ville ?

L'oasis la tente (kheima) ksour autre

53/Quel type de matériau doit être choisi et qui correspond à l'architecture vernaculaire de la ville et le type d'habitat déjà choisi ?

Le toub la pierre la brique troncs de palmiers
feuillage des palmiers (djrid) Le textile de khiema (laine de mouton et poils...)

54/Quel type de vêtement qu'identifié le mieux les habitants originaires de la ville de Biskra?

Bernouse Gandoura chèche saroual Autre

55/Quel type d'artisanat traditionnel qui signale le mieux la culture Biskrienne et fait référence aux traditions enracinées de cette région ?

La poterie (jarre, plat , chandelier....) le tissage (Bernous, tente , tapis)
Décoration céramique (vases, tasses,)

Dimension historique

56/Ya-t-il une stèle de chahid à l'entrée de la ville de Biskra ?

Oui non

57/Quel personnalité historique qui incarne et symbolise le mieux la révolution algérienne ?

Larbi ben M'hidi Mohammed khaidar Mohammed Chabani
cheikh Bouziane autre

58/Ya-t-il des tableaux avec les noms de Chouhada à l'entrée de la ville de Biskra ?

Oui non

59/Quelle personnalité scientifique qui symbolise le niveau culturel et scientifique de la ville ?

Mohammed laid al-khalifa Ahmed rida houhou Tayeb el okbi
abd el madjid haba autre

60/Quel personnalité religieuse qui incarne et symbolise l'islam ?

Okba ibn Nafaa Abou mouhadjer el dinar Chadli ben abd el Kader
Sidi Zerzour autre

Dimension économique

61/Est-ce-que l'image des palmiers dattiers représente le patrimoine phoenicicole et valorise l'héritage de la ville de Biskra ?

Oui non

62/Ya-t-il une image réfléchissante de la production maraichers de Biskra dans le parcours d'entrée ?

Oui non

63/Ya-t-il des signes qui symbolisent les stations thermales et valorise le thermalisme à l'entrée de la ville ?

Oui non

Dimension patrimoniale

64/ Existe-t-il à l'entrée de ville une image qui représente les ksours de mchounech ,de chetma, de Khanget sidi Nadji ?

Oui non

- Sont-ils liés à l'image de la ville de Biskra et son identité patrimoniale ?

Oui non

65/Les oasis de Ziban, font-ils partie de patrimoine et de l'héritage de la ville de Biskra ?

Oui non

-Sont-ils représentés autant qu'une image de la ville de Ziban ?

Oui non

66/Les ruines romaines, ya-t-il des indices et des signes qui tracent cette ancienne culture à l'entrée de ville ?

Oui non

67/Mosquée de Sidi Okba, fait-il partie de l'image culturelle et religieuse de Biskra, en glorifiant le conquérant Okba Ibn Nafaa ?

Oui non

68/Est-ce-que l'implantation des projets de grande envergure tel que (le cimetière des Chouhada, la gare routière, le complexe touristique.....), à l'entrée de ville de Biskra peut signaler l'entrée autant que point de repère?

Oui non un peu

69/Y a-t-il un point de repère ponctuel vous marque l'entrée de ville en venant de Loutaya ou /Branis ?

Oui non

Lequel ?.....

70 / L'identité de la ville est-elle perceptible dès les séquences d'entrée ?

Oui non un peu

Quelques questions ouvertes d'opinion :

Selon vous :

-Quelles sont les avantages et les atouts de cette entrée de ville ?

.....
.....
.....

-Quelles sont les désavantages et les menaces de cette entrée de ville?

.....
.....
.....

-Parmi les entrée de la ville de Biskra , laquelle qui vous marque et qui vous appréciez le plus?

.....

- Comment peut-on faire pour améliorer l'image de l'entrée de ville ?

.....
.....
.....

RÉSUMÉS

Résumé

La ville de Biskra se développe et croît régulièrement et irrégulièrement, laissant des friches et des terrains non qualifiés dans ses périphéries. Les actions d'embellissement, d'entretien et de réaménagement que les municipalités et les collectivités publiques programment chaque année, touchent généralement le cœur de la ville, laissant les espaces limitrophes de la ville dans un état critique. Une grande dominance monofonctionnelle marque les zones industrielles et les parcs. De larges surfaces de stationnement envahissent le parcours à l'approche de la ville et de ses entrées.

Les entrées de ville manquent souvent d'interprétation, de mise en valeur, d'entretien, de stratégie de développement et de leur mise en lumière comme espaces introductifs significatifs à la ville de Biskra, et non comme espaces transitoires délaissés et décorés de manière anarchique par quelques végétations sans aucun ordre précis. Les entrées de ville nécessitent une bonne réflexion paysagère et identitaire, des actions et initiations entreprenantes et multidisciplinaires pour les valoriser et les mettre en scène.

Notre travail de recherche consiste à faire une évaluation des entrées de la ville de Biskra. L'objectif de cette recherche est d'étudier, qualifier et analyser les images des entrées de la ville de Biskra et mesurer leurs impacts qu'ils soient positifs comme leurs qualités, leurs avantages et leurs potentiels ou négatifs comme leurs points faibles, leurs désavantages et leurs menaces. Cette recherche vise la connaissance de l'influence de la qualité paysagère des entrées de ville sur l'image significative de la ville de Biskra dans un but de requalification ordonnée et représentative. La perception des entrées de ville est un sujet subjectif, difficile et complexe à saisir. Pour cela et pour plus d'objectivité dans la compréhension, le chercheur doit jouer le rôle de l'utilisateur motorisé dans un premier temps et laisser place à l'investigation dans un second temps. Les deux volets de la perception du chercheur et celle des usagers reflètent les mêmes conséquences et confirment que la qualité paysagère des entrées de ville contribue largement à la signification de l'image de la ville.

Mots clés : l'entrée de ville, la qualité paysagère, l'image de la ville, la perception du chercheur, la perception des usagers automobilistes, bande transitoire, paysage chaotique, les actions d'embellissement et d'entretien.

Abstract

The town of Biskra expands regularly and irregularly, leaving wastelands and not qualified areas in its peripheries. Actions of embellishment, preservation and refitting which the municipalities and the community program each year, generally touch the center of the city, leaving the borders of the town in critical situation. Large mono functional predominance mark industrial and parking areas, creating an invasion along the approaching course towards the city and its entries.

The entries often miss interpretation, good development strategies, enhancement and enlightenment as an introduction to the town of Biskra, not like a transitional strip that had been neglected by no man's land, parking surfaces, and decorated by some vegetation without any particular order. The strips require a good landscape and identity reflection, multidisciplinary actions and initiations must be undertaking to develop and requalify these almost forgotten points.

Our research task consists in making an evaluation of the entries of the town of Biskra. The objective of this research is to study, qualify and analyze the images of the entries of the town and to measure its impacts whether it is positive like its qualities, advantages and potentials or negative like its disadvantages, needs and threats. This research aims at the knowledge of the contribution of the landscape quality for the five entries of Biskra on the image of the city. The perception of the strips is a subjective topic, difficult and complex to understand, for this reason and for more objectivity in the interpretations; the researcher must play the role of the motorized user in a first time and give place to the investigation in a second time. The two shutters of the perception, the one that include the researcher and the other of the users reflect the same consequences and confirm that the landscape quality of the entries contributes largely indeed to the significance image of the city.

Keywords: the entries of the town, landscape quality, the image of the city, the perception of the researcher, the perception of users

ملخص

عرفت مدينة بسكرة مؤخرا توسعا هاما في جميع الاتجاهات سواء بشكل منتظم أو غير منتظم مخلفة وراءها أراضي شاسعة مهملة عند مخارج المدينة ، حيث أن أعمال التزيين والتهيئة التي تقترحها البلديات والسلطات المحلية سنويا عادة ما تلمس وسط المدينة تاركة بذلك حدود ومخارج مدينة بسكرة في حالة فوضى وتدهور حيث تهيمن المناطق الصناعية و مساحات الأنشطة و مواقف السيارات على الطريق المتوجه لمداخل المدينة.

غالبا ما تفتقر المداخل إلى إستراتيجيات التنمية ،لأنظمة العناية والتزيين والى التهيئة الحضرية ،حيث يجب أن يظهر مدخل المدينة صورة أولية ذات مغزى هدفها ابراز هوية وثقافة المدينة ، و ليس مجرد معبر مزين ببعض النباتات الموضوعه اعتباريا دون اعتماد أي ترتيب منطقي أو جمالي. تحتاج مداخل المدينة الى مشاهد جيدة وهوية بارزة ومقروءة من طرف مستعملي الطريق و ذلك عن طريق الإجراءات والمبادرات المتعددة التخصصات لتقييم وتنظيم والاعتناء بهذه الأماكن المهملة في أغلب الأحيان.

يهدف هذا البحث إلى إجراء تقييم لمداخل مدينة بسكرة و دراسة و نقد وتحليل صور مداخل مدينة بسكرة وأيضا تحديد آثارها على المستعمل سواء كانت إيجابية أو سلبية. كما نبحت في معرفة تأثير نوعية مناظر المداخل على صورة مدينة بسكرة بأكملها. كما نحاول أيضا تقديم بعض الإجراءات التي يجب أخذها بعين الاعتبار لتحسين وتجميل وإبراز الهوية الصحراوية لمدينة بسكرة في مداخلها. إن الإدراك والصور الذهنية هي موضوع ذاتي معقد وصعب الفهم دون تجربة مسبقة وبالتالي فإن الباحث هنا يلعب دورين أولا يمثل دور الراكب أو مستعمل الطريق وثانيا دور الباحث عن طريق تحليل نتائج البحث وذلك من أجل تحقيق نتائج تميل أكثر إلى الموضوعية . تنتمي نتائج البحث بمصراعيها إلى نفس المضمار وتؤكد بشدة أن نوعية المشاهد عند مداخل المدينة تساهم في الواقع إلى حد كبير في إحياء ورفع قيمة و أهمية صورتها.

الكلمات المفتاحية : مداخل المدينة ، جودة المشاهد ، صورة المدينة ، إدراك الباحث ، إدراك مستعملي الطرقات