



HAL
open science

La place des entrées de ville dans l'urbain généralisé

Quentin Barbier

► **To cite this version:**

Quentin Barbier. La place des entrées de ville dans l'urbain généralisé. Architecture, aménagement de l'espace. 2016. dumas-01396880

HAL Id: dumas-01396880

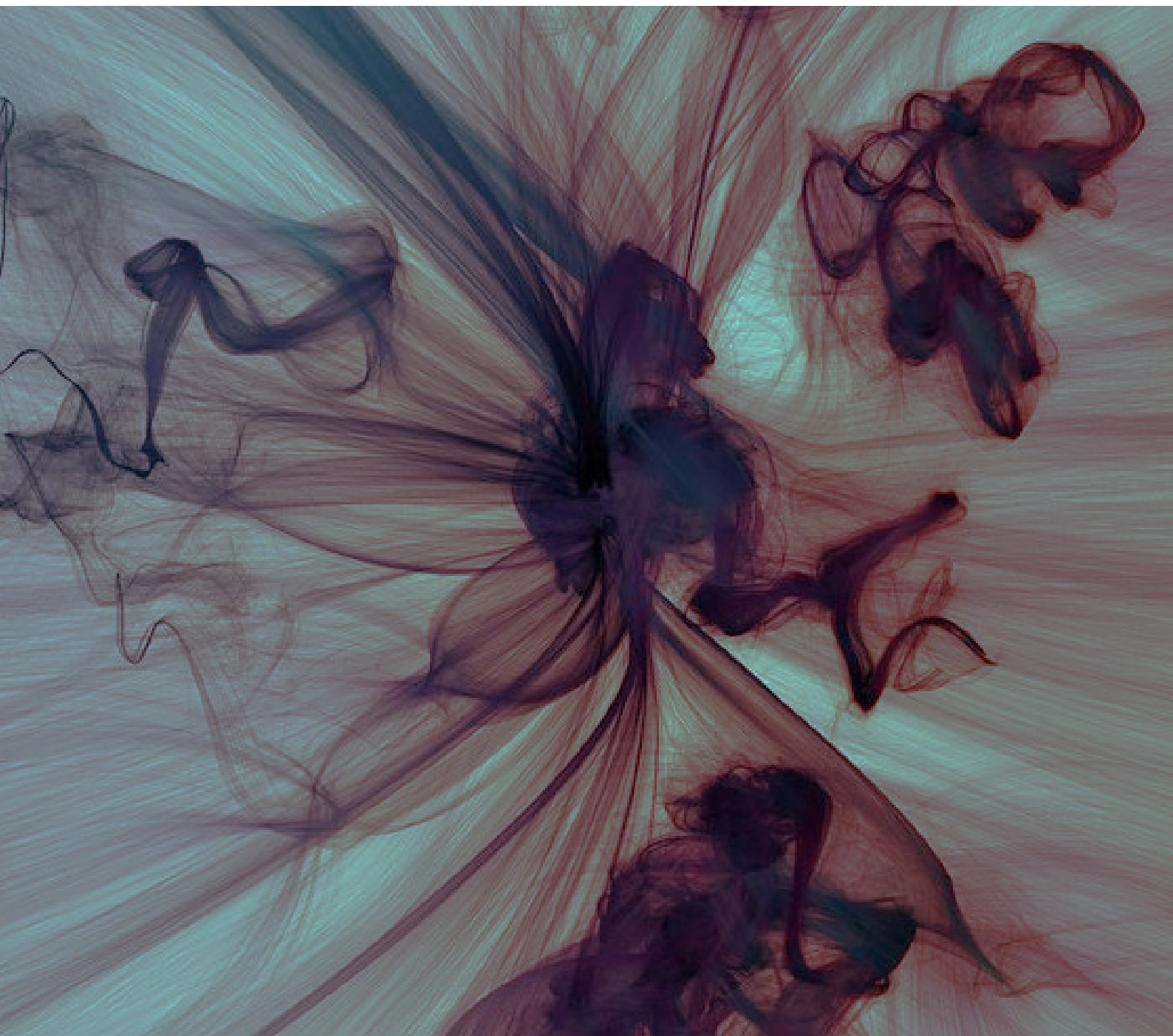
<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01396880>

Submitted on 15 Nov 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LA PLACE DES ENTRÉES DE VILLE DANS L'URBAIN GÉNÉRALISÉ



REMERCIEMENTS /

Je tiens à exprimer mes remerciements à toutes les personnes qui m'ont apporté leur aide de près ou de loin à l'élaboration de ce mémoire.

Je souhaite en premier lieu adresser toute ma gratitude à ma directrice de mémoire, Madame Hélène Reigner, pour son temps et la pertinence de ses conseils qui ont alimenté ma réflexion tout au long de ce travail de recherche.

Je désire également remercier les membres de l'agence CoBe qui m'ont accueilli en stage pendant la durée de ce mémoire et mis à ma disposition un grand nombre d'ouvrages indispensables à la rédaction de ce mémoire.

Je voudrais de plus, exprimer ma reconnaissance à toute l'équipe enseignante de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional d'Aix en Provence, pour ces deux années enrichissantes qui m'ont permis de trouver ma voie professionnelle.

Pour finir, j'aimerais remercier tous mes camarades de promotion pour ces deux années pleines de bons moments et de souvenirs.

SOMMAIRE /

PARTIE 1 / LES ENTRÉES DE VILLE : UNE DÉFINITION FLOUE POUR UN OBJET HISTORIQUE	9
1.1/ Un essai de définition déconnecté du passé	10
1.2/ Un objet historique en perpétuelle évolution	13
1.2.1/ Les entrées de ville à l'époque gallo-romaine	13
1.2.2/ Les entrées de ville médiévales	16
1.2.3/ Les entrées de villes à l'époque moderne	19
1.2.4/ Les entrées de ville à l'époque contemporaine	22
1.3/ Une définition intemporelle basée sur les récurrences historiques	26
PARTIE 2 / UN OBJET HISTORIQUE TOUJOURS D'ACTUALITÉ	29
2.1/ La place des entrées de ville dans la ville d'aujourd'hui	30
2.1.1/ L'aire métropolitaine comme territoire de la ville	34
2.1.2/ Les grandes pénétrantes comme entrées de ville	34
2.1.3/ Les grandes centralités comme étapes et portes d'un parcours	34
2.1.4/ Des parcours d'entrée de ville privilégiés	36
2.2.1/ Le Bourget, porte d'entrée privilégiée de la métropole du Grand Paris	37
2.2.2/ La Défense, centralité métropolitaine	42
2.2.3/ Le quartier de la Porte d'Italie, interface locale et métropolitaine	46
2.2.4/ Des projets métropolitains comme levier du développement local	50
PARTIE 3 / LES ENTRÉES DE VILLE COMME INDICATEUR DE LA VILLE DE DEMAIN	53
3.1/ Une mobilité intensifiée et optimisée	54
3.2/ Une morphologie urbaine au service de la mobilité et de l'efficacité	55
3.3/ Une gouvernance métropolitaine forte	56

INTRODUCTION /

Depuis l'Antiquité jusqu'à la fin de la Révolution industrielle, les entrées de ville étaient un objet facile à circonscrire. Ce terme « entrée de ville » désignait les portes physiques des villes, entourées pour la plupart de remparts. Elles pouvaient prendre la forme d'un pont, d'un arc de triomphe ou d'une percée dans les remparts. Leurs fonctions étaient également clairement établies. Les entrées de ville servaient avant tout à contrôler les arrivées dans la ville, à percevoir l'octroi et à impressionner les visiteurs. Elles étaient donc des espaces ponctuels à forts enjeux économiques, sécuritaires, identitaires et même religieux. Cette importance dans la structure urbaine a fait de cet espace, un lieu de projet et de création. De Michel-Ange à Rome, jusqu'à Claude-Nicolas Ledoux à Paris, de nombreux architectes et artistes ont participé à la réalisation de ces monuments qui font l'image de la ville.

Aujourd'hui la formule « entrée de ville » renvoie à plusieurs réalités différentes. Avec la chute des remparts et l'apparition des gares ferroviaires intramuros au début du XIX^{ème} siècle, nous ne sommes plus dans l'idée ponctuelle de la porte mais plutôt dans l'idée d'un espace de transition pour certains ou d'une nouvelle centralité pour d'autres. La démocratisation de la voiture, le desserrement urbain et la croissance urbaine et périurbaine qui ont suivi ont accentué cette idée d'entre deux. A contrario le développement des zones commerciales et des zones d'activités en entrée de ville renforce l'hypothèse d'une nouvelle centralité que certains qualifient d'« edge city » traduisible par ville lisière.

Mais il y a bien un point où les entrées de ville font consensus, c'est sur leur critique. Professionnels de l'aménagement, élus et habitants dénoncent dès les années 1960 l'aménagement anarchique et le peu d'esthétisme de ces espaces. Certains parlent même d'une « clochardisation des entrées de ville » (G. Dupoux Verneuil, 1992). Le manque de lisibilité dû en partie à la juxtaposition architecturale et au surenchérissement de signes, en fait des espaces peu sécuritaires et accidentogènes, inadaptés aux pratiques urbaines. Tous les maux de la ville sont rejetés sur la périphérie et les entrées de ville deviennent une sorte de symbole de l'étalement urbain, de la société de surconsommation, du tout pour la voiture et du laisser-faire des pouvoirs publics. Les entrées de ville sont souvent présentées comme des menaces pour la ville dense et concentrique surtout par les élus des villes centres.

Cette médiatisation et cette mauvaise image ont donné lieu à de nombreuses propositions de méthodologie de requalification de ces espaces notamment par G. Dubois-Taine qui dès 1990, souhaite renforcer leur caractère urbain et en faire des boulevards commerçants pour voiture. Elle propose également de développer une identité forte sous forme de séquences paysagères et de diminuer la publicité, notamment l'affichage sauvage.

Mais cette problématique esthétique ne suffit pas à expliquer qu'autant d'intellectuels se soient penchés sur le sujet. Les entrées de ville ont un poids considérable dans l'économie des communes et de la France. Elles sont considérées comme un espace qui fonctionne par les grands distributeurs et les industriels qui pèsent dans les décisions des collectivités locales. Les enjeux financiers sont énormes. Mais cette multitude d'acteurs et de décideurs aux intérêts divergents, dilue les responsabilités et alimente une forme d'aménagement de piètre qualité esthétique.

Toutes ces critiques justifiées ou non, donnent à réfléchir sur ces espaces, leurs définitions, leurs localisations et la manière dont ils sont aménagés. Questionner les entrées de ville, c'est aussi s'interroger sur la ville en général. Le point de départ de ce mémoire est que les entrées de ville sont un révélateur des formes passées, présente et future de la ville. Ce mémoire essaye à travers l'étude de cet objet « entrée de ville » de comprendre la dynamique urbaine actuelle et comment ces espaces peuvent s'inscrire dans ce contexte.

Différents questionnements et hypothèses viennent cadrer ce postulat de départ et alimenter la réflexion :

- **Qu'est ce qui fait ou a fait l'entrée de ville ? Y-a-t-il des éléments récurrents au fil des époques et quels sont-ils ?**

L'hypothèse est que les entrées de ville n'ont cessé d'évoluer au fil des époques et des transformations urbaines et sociétales mais que certains éléments sont récurrents et permettent de dégager une typologie actuelle des entrées de ville en lien avec les définitions et les formes historiques. Par exemple, ces espaces sont et ont toujours été des zones de transition et de flux intense.

- **Peut-on parler d'entrée de ville dans le contexte urbain actuel ? N'y-a-t-il pas un décalage entre les projets d'aménagement et la définition de l'objet « entrée de ville » ?**

L'hypothèse est que cela dépend de la définition que l'on donne à l'entrée de ville. Si on les définit comme des espaces de transition et de zones de flux intense, alors les entrées de ville sont encore des objets d'aménagement qui ont du sens de par leur pouvoir d'attractivité. De plus la présence de nombreux projets en entrée de ville ou d'entrée de ville renforce l'importance de ces espaces dans le contexte urbain actuel. Mais si l'on reste sur l'étymologie stricte du terme entrée de ville alors on est en droit de remettre en question leur existence réelle.

- **Comment cet espace de projet peut-il s'inscrire dans cet urbain de plus en plus difficile à définir et à anticiper ? Doit-il être une nouvelle centralité, une zone de transition ou simplement une frontière ? Quels éléments participent à la réussite des projets d'entrées de ville ? Tous les acteurs partagent-ils la même vision de ces espaces ?**

L'hypothèse est que les entrées de ville ont un rôle à jouer en tant que marqueur d'une nouvelle centralité afin de dynamiser les espaces périphériques dégradés et paupérisés. Mais elles ont également leur importance en tant qu'espace de transition. Car dans cet urbain qui tend à se généraliser et dans cette urbanisation de plus en plus uniformisée, l'adaptation au territoire est un critère de plus en plus mis en avant afin de valoriser les identités locales et de différencier les territoires. La symbolique de la porte est également un critère important qui vient renforcer le caractère transitoire de ces espaces. Mais l'envergure des projets peut contraindre la mise en place et limiter l'impact visuel d'une telle symbolique.

Il n'y a pas de projets types, reproductibles partout, mais un ensemble de critères plus ou moins essentiels qui permettent de faire consensus entre les différents acteurs engagés en termes d'esthétique, de fonctionnalité, de rentabilité, d'impact environnemental et de s'adapter à la localisation des entrées de ville.

- **Que nous apprennent la forme et la localisation actuelles des entrées de ville sur la dynamique urbaine ?**

L'hypothèse est que les entrées de ville nous renseignent sur la multiplication des centralités secondaires, périphériques aux centres historiques et que le modèle de la ville dense et compacte, concentrant la quasi-totalité des fonctions de pouvoirs et de commandements est une image d'un passé idéalisé. Les villes n'ont plus de limite, elles fonctionnent en archipels interconnectés qui créent de nouvelles centralités et des espaces interstitiels moins denses et plus ou moins citadins ou urbains. Les projets et outils d'aménagement doivent donc s'adapter afin de prendre en compte cette ville diffuse, cette ville territoire.

Pour répondre à toutes ces questions et hypothèses, il s'agira dans un premier temps d'étudier l'évolution des entrées de ville pour pouvoir circonscrire l'objet entrée de ville et lui donner une définition basée sur la récurrence de certains éléments au fil des époques.

L'objectif est de dégager une typologie des entrées de ville passées puis de l'adapter au contexte actuel afin de pouvoir identifier les nouvelles caractéristiques (formes, fonctions, localisations) de cet espace et donc les projets d'aménagement relevant de cette problématique spécifique.

A partir de cette définition, adaptée au contexte actuel, nous essayerons de déterminer en quoi les entrées de ville d'aujourd'hui s'inscrivent ou non dans la continuité de leurs devancières. Nous verrons si cette définition historique et étymologique est toujours applicable aujourd'hui dans cet urbain qui tend à se généraliser.

Après ce travail de définition, il s'agira dans un second temps d'analyser l'évolution récente de la forme, de la spatialisation des entrées de ville et à partir de l'étude de trois sites stratégiques et de leur projet d'aménagement. Cette partie aura une portée opérationnelle. Elle cherche à apporter des pistes de réflexion visant à proposer des aménagements d'entrées de ville en lien avec la forme actuelle de la ville. Des propositions adaptées aux identités locales, aux différentes échelles territoriales, respectant l'environnement sans pour autant mettre de côté les caractéristiques économiques indispensables à la ville durable. Il ne s'agit pas de proposer des solutions mais plutôt d'identifier des éléments à prendre en compte et mettre en avant des exemples d'interventions efficaces et modulables facilement reproductibles.

Cette analyse de la dynamique des entrées de ville doit nous permettre dans la dernière partie de comprendre l'évolution de la ville et de l'urbain en tant qu'espace construit et vécu. Il s'agira ici d'émettre quelques hypothèses concernant la ville de demain au travers cette objet entrée de ville.

Ce mémoire s'appuie sur une méthodologie simple et rigoureuse qui s'articule autour du croisement de données empiriques issu d'un état de la littérature minutieux et des résultats d'un travail d'enquête et d'analyse fine de projets d'aménagement en cours ou déjà réalisés sur le territoire du Grand Paris.

Afin de comprendre au mieux la problématique des entrées de ville dans la ville diffuse ou urbain généralisé, il fallait choisir un site d'envergure métropolitaine qui concentre les projets et réalisations. Le choix de ce territoire du Grand Paris est donc pertinent compte tenu de la problématique de ce mémoire. De plus, ce choix s'est avéré une opportunité étant donné que j'y fais mon stage en agence de concepteurs et que cela va me permettre de mobiliser ses ressources au service de ce mémoire.

Le choix de concentrer les enquêtes sur une seule métropole s'explique en partie par la durée du stage ne permettant pas d'analyser plusieurs projets dans différentes métropoles. De plus pour pouvoir comprendre les interactions et l'éventuel fonctionnement en réseau des entrées de ville, il était pertinent de se concentrer sur un seul territoire d'étude offrant un large éventail de types de tissus urbains.

Ce choix a également été effectué dans l'objectif de limiter le nombre de variable des échantillons d'analyses. Le fait d'avoir le moins de variables possibles doit permettre de se concentrer sur l'essentiel de ce mémoire, qui est, l'étude de l'évolution de la forme et de la répartition spatiale des entrées de ville en lien avec celle de la ville. L'objectif n'est pas de comparer les villes entre elles mais de s'intéresser aux mutations de l'objet « entrée de ville » dans la ville diffuse.

Pour cela, ce mémoire se focalise sur les pratiques des acteurs de l'aménagement notamment celles des concepteurs dans leurs projets de maîtrise d'œuvre. L'étude de nombreux aménagements plus ou moins récents d'entrées de ville servira à dégager et illustrer une typologie de ces espaces. Il faut ensuite resserrer l'analyse autour d'un échantillon restreint de trois sites de projets actuels plus ou moins éloignés du centre historique de Paris :

La Porte d'Italie, Paris (13eme)
La Défense, Puteaux (92)
Le Bourget (93)

L'objectif est de comprendre en quoi ces trois projets s'intègrent dans une problématique caractéristique des entrées de ville et comment ils s'adaptent aux échelles territoriales, aux identités locales et à l'évolution de la forme de la ville.

Le but n'est pas de juger les résultats de ces projets mais plutôt de comprendre comment ils se construisent, à quelles logiques et contraintes ils répondent afin de pouvoir comprendre la dynamique urbaine actuelle.





Les entrées de ville : Une définition floue pour un objet historique



PARTIE 1 / LES ENTRÉES DE VILLE : UNE DÉFINITION FLOUE POUR UN OBJET HISTORIQUE

1.1/ Un essai de définition déconnecté du passé

Tout d'abord il faut savoir qu'il n'existe pas de définition officielle des entrées de ville mais de nombreuses visions développées par les professionnels de l'aménagement, les élus, les industriels et les pratiquants de ces espaces. Ces définitions varient selon les époques et la relation qu'ont ces acteurs avec cet espace. Chaque pratiquant et acteur définissent les entrées de ville avec une part de subjectivité. Il est donc indispensable de prendre un peu de distance et de croiser l'ensemble des visions des différents acteurs, qu'ils soient consommateurs, aménageurs ou vendeurs pour aboutir à une définition consensuelle et pertinente.

Pour ne pas choisir et établir une définition favorisant une typologie d'acteurs ou une époque en particulier, nous allons commencer par analyser différents termes et éléments en lien avec cet objet sans prendre en compte le contexte historique. Ces éléments doivent nous éclairer sur les formes, les fonctions principales des entrées de ville et leur place au sein de la ville et de l'espace urbain de manière générale. Il ne s'agit pas de définir une typologie de ces espaces en fonction des époques ou de leurs situations mais de s'approprier les termes du sujet afin de définir les contours d'une définition.

Définition étymologique, l'ensemble de ces définitions proviennent de dictionnaires généralistes ou spécialisés français.

(une) Entrée :

- « *Lieu, endroit, ouverture qui donne accès à quelque chose.* »
- « *Action d'entrer, de passer de l'extérieur à l'intérieur.* »

A la fois verbe et nom, espace ou objet, l'entrée est un lieu de passage autant qu'une frontière. C'est un espace de séparation mais également un espace de transition. Si l'on se réfère à cette définition, les entrées de ville auraient donc ces deux fonctions principales. L'image que l'on pourrait garder est celle d'un entonnoir.

(la) Ville :

- « *Une unité urbaine dont la délimitation est fondée sur le seul critère de la continuité de l'habitat.* »
- « *Territoire qui concentre les fonctions de commandements et polarise les flux de toutes sortes (capitaux, marchandises, hommes, informations...).* »
- « *En France, une ville se définit par une population d'au moins 2000 habitants, dont les habitations sont à moins de 200m l'une de l'autre. (INSEE)* »

Les villes n'ont cessé d'évoluer au fil des époques et il est difficile de ne retenir qu'une seule définition de la ville qui fasse consensus. Les nombreuses échelles et formes de ville perturbent également ce travail de définition. Mais après avoir étudié différentes définitions, plusieurs notions ressortent comme celle d'un territoire qui présente une continuité dans l'habitat, concentre les fonctions de commandements et polarise les flux de toutes sortes (capitaux, marchandises, informations et hommes...). Cette définition vague et standardisée ne permet pas de resserrer la définition des entrées de ville. Il est assez aisé d'imaginer la multitude des entrées de ville surtout à notre époque.

En plus de ces deux termes en lien direct avec notre sujet, d'autres notions sont indispensables à la compréhension de la problématique des entrées de ville notamment dans l'urbain généralisé.

Mots clés : *Ville diffuse, Urbanité, Gradient urbain, Polarité, Hubs, Entre-deux, Interface, Franges urbaines, centralité, ville territoire, ville centre, flux*

Les définitions actuelles des entrées de villes ne s'appuient pas sur le passé et sont souvent affiliées à un groupe d'acteurs. Elles prennent en compte uniquement le contexte récent des entrées de ville. Cet objet semble être apparu au moment où il est devenu difficile à définir et donc à comprendre. Nous allons donc faire un saut dans le temps afin de nous approprier plus facilement cet objet historique.

1.2/ Un objet historique en perpétuelle évolution

Les entrées de ville ont évolué parallèlement aux formes de la ville. Afin de retranscrire au mieux ce lien, les entrées de ville sont classées en fonction de l'évolution de la ville au cours des siècles autant qu'en fonction de leur propre évolution. Cette typologie historique des entrées de ville insiste également sur le lien entre la morphologie des entrées de ville et la taille des villes.

D'autres critères viennent compléter cette typologie qui s'appuie autant sur le caractère construit que vécu de ces espaces comme leur importance dans l'économie et la perception de la ville.

Dans l'objectif de faciliter la comparaison des portes et entrées de ville au fil des époques, nous nous concentrerons au maximum sur la ville de Paris et ses environs. Ce choix est également motivé par l'abondance des données historiques et donc des exemples pertinents qui permettent de retracer au plus précis l'évolution de cet objet urbain.

1.2.1/ Les entrées de ville à l'époque gallo-romaine

Les historiens français divisent l'époque gallo-romaine en deux périodes, le Haut Empire de 27 avant JC à 235 après JC et le Bas Empire de 235 à 476 après JC. On observe pendant ces deux périodes, un changement de contexte politique et militaire du aux premières invasions barbares qui n'est pas sans conséquence pour la forme des villes et donc de ses franges.

Le Haut Empire (-27 – 235) :

Le Haut Empire est marqué par la Pax Romana dans la majorité des cités gauloises qui ne nécessitent donc pas d'enceinte défensive. Dans ces conditions, il est difficile de retrouver les restes d'éventuelles portes surtout que les écrits sont quasi-inexistants. Seules quelques villes se sont dotées d'enceintes, la plupart dans l'est de la France. Le tracé des enceintes suit le relief et déborde parfois très largement de la zone urbanisée. Construites sur des fondations réduites voire inexistantes, elles sont d'épaisseur relativement faible, de deux à trois mètres, leur hauteur est modérée, de cinq à huit mètres. Au croisement des routes stratégiques avec l'enceinte, des portes monumentales sont aménagées comme à Autun ou à Trèves.

Difficile à défendre à cause de leurs dimensions, les enceintes avaient avant tout un rôle symbolique. Il s'agissait de marquer le territoire de la cité et d'en signifier l'importance et le prestige aux nouveaux arrivants. Les portes d'entrée de la cité de par leur architecture monumentale devaient magnifier la fonction symbolique des enceintes austères et l'arrivée en ville.

Le Bas Empire (235 – 476) :

Contrairement au Haut Empire, le Bas Empire est une période mouvementée qui oblige les cités à se renouveler en se dotant d'importants dispositifs défensifs. De nombreuses enceintes fortifiées sont construites entre la seconde moitié du III^{ème} siècle et la fin du IV^{ème} siècle. Celles-ci ont en priorité une vocation militaire. Elles sont épaisses, souvent plus de trois mètres et leur hauteur pouvait dépasser les dix mètres. Leur périmètre est réduit pour améliorer l'efficacité défensive et des tours viennent renforcer cette muraille.

Les portes sont peu nombreuses et assez étroites contrairement aux portes monumentales du Haut Empire. Ce sont des poternes qui permettaient l'accès à la cité sans fragiliser l'édifice en cas d'attaques. Bien qu'à vocation militaire, les murailles et ses poternes font l'objet d'une attention esthétique manifeste notamment dans le choix des matériaux.



Fig 1. Porte romaine à Langres



Fig 2. Poterne Gallo-romaine à Sens
SENS. — La Poterne des anciennes fortifications
Gallo-Romaines

III. SENLIS (Oise)
Vestige de l'ancienne
poterne du mur de
l'enceinte gallo-romaine



Fig 3. Poterne Gallo-romaine à Senlis

1.2.2/ Les entrées de ville médiévales

Le Moyen Age se divise en différentes périodes, le Haut Moyen-Age, le Moyen-Age central et le Bas Moyen-Age. Au cours de ces périodes, les villes n'ont cessé d'évoluer au fil des guerres et des changements sociopolitiques.

Le Haut Moyen-Age (476 – 987) :

Avec le schisme de l'Empire Romain en deux puis la disparition de la partie occidentale en 476, l'Europe entre dans une aire de déclin. Cette période marque l'effacement progressif de la ville antique gallo-romaine, des institutions urbaines et du mode de vie urbain. L'Occident se ruralise de plus en plus et s'organise en petits villages plus ou moins fortifiés et éparpillés sur le territoire.

Dans ce contexte de décadence urbaine, les villes se resserrent sur elles-mêmes ou disparaissent. Il est donc difficile de parler d'un renouveau des entrées de ville à cette période.

Le Moyen-Age central (987 – 1280) :

Les villes et formes urbaines réapparaissent sporadiquement, puis de manière beaucoup plus dense. Construite pour certaines aux nouveaux croisements commerçants autour d'un noyau de pouvoir (monastères, châteaux...) et pour d'autres sur d'anciennes villes antiques, elles sont néanmoins différentes de ces dernières. La ville du Moyen-Age central est généralement individualisée par un mur d'enceinte qui enserrme des maisons étroitement pressées les unes contre les autres. Au fur et à mesure des extensions urbaines et de l'implantation de faubourgs (littéralement hors les murs), des enceintes fortifiées ont été construites successivement et concentriquement afin de protéger ces nouveaux quartiers urbains qui ne trouvent pas de place intramuros et qui participent au rayonnement économique de la ville.

Le prix élevé de ces enceintes fortifiées les réservait aux villes les plus importantes qui voyaient là un moyen de montrer leur puissance. Cela leur permettait également de filtrer les marchandises et les personnes entrant et sortant par les portes et ainsi de les taxer. Les portes de la ville étaient des lieux très fréquentés notamment par les commerçants. Leur architecture était donc un enjeu important pour le pouvoir communal.

On pouvait observer principalement deux types de portes :

- Les portes monumentales flanquées de deux tours pouvant dépasser les vingt mètres qui encadraient un passage voûté ou à ciel ouvert, couvert de pignons et de hermes. Les portes en elles-mêmes étaient de forme ogivale et bloquées par deux vantaux de bois.
- Les poternes aux niveaux des axes les moins fréquentés étaient de simples ouvertures dans le mur.

Le Bas Moyen-Age (1280 – 1498) :

Cette période est marquée par la Guerre de Cent Ans entre la France et l'Angleterre. Ce conflit a entraîné la création d'une nouvelle forme de ville orchestrée par les rois de France, la bastide. Villes fortifiées pour la plupart, elles s'organisent souvent autour d'un château ou d'un bourg castral selon un plan en damier. Construites pour défendre le territoire lors de conflits, elles n'en étaient pas moins des lieux fréquentés pour le commerce. Les portes étaient le reflet de cette double vocation, assez larges pour laisser se croiser les charrettes et assez étroites pour pouvoir être défendables face à des assaillants.

Le plan en damier hérité de l'antiquité permettait aux bastides de mettre en scène le parcours des habitants et des nouveaux arrivants jusqu'au château, lieu du pouvoir. La porte étant le point de départ de ce parcours. En ce qui concerne les villes « classiques », leur forme a peu évolué depuis le Moyen-Age central. Par contre, elles n'ont cessé de s'agrandir au fur et à mesure des extensions et des enceintes radioconcentriques.



Fig 4. Représentation d'artiste d'une porte médiévale



Fig 5. Représentation d'artiste de la ville médiévale

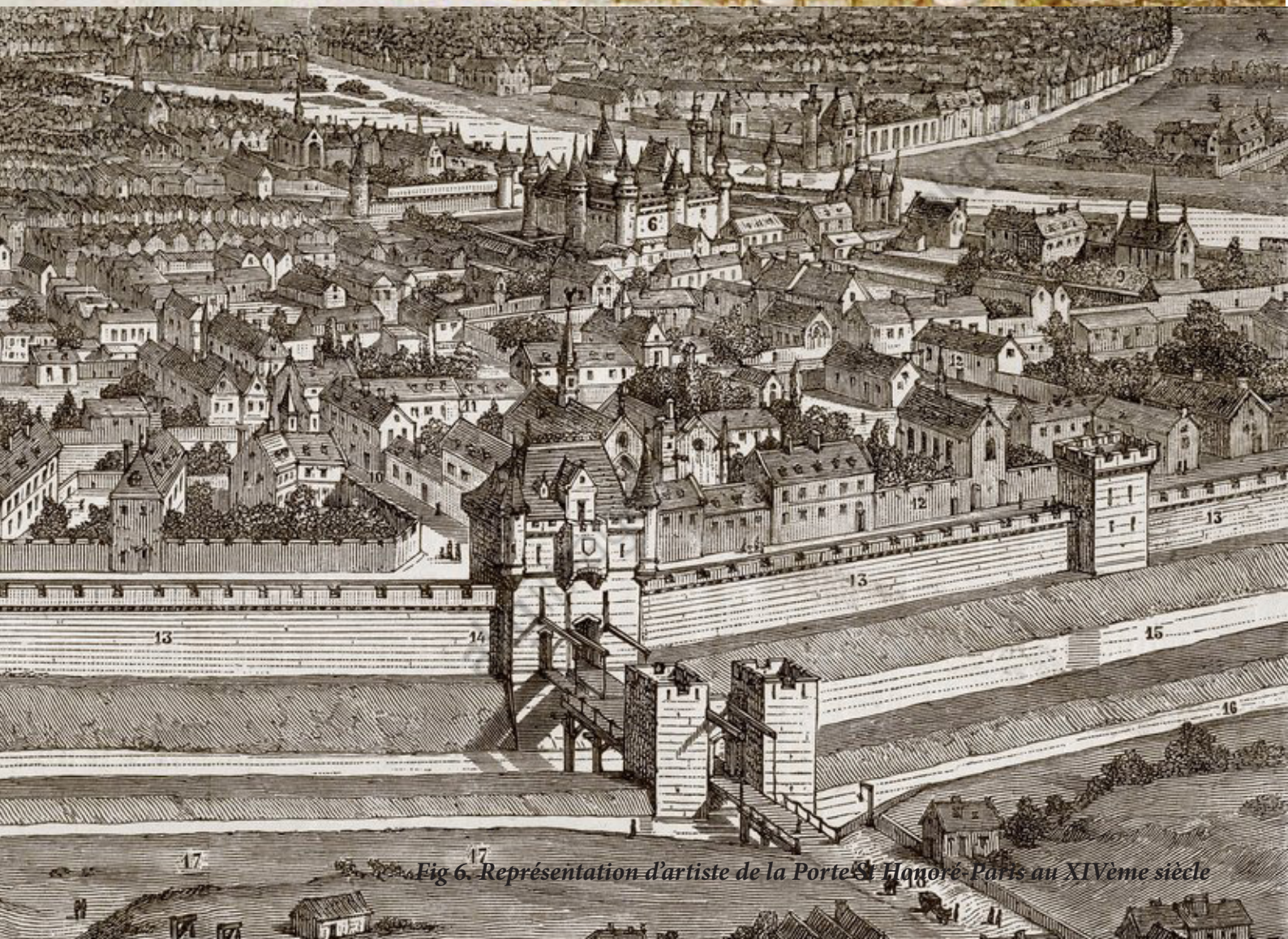


Fig 6. Représentation d'artiste de la Porte St Honoré Paris au XIVeme siècle

1.2.3/ Les entrées de villes à l'époque moderne

Cette époque marque l'apogée du pouvoir royal en France et donc le déclin du pouvoir communal. Les différents rois successifs (François 1er, Henri IV, Louis XIV...) veulent démontrer leur toute puissance par l'aménagement et le contrôle des villes qui se libèrent progressivement de leurs remparts médiévaux.

La Renaissance (1498 – 1610) :

La Renaissance est une période considérée comme riche et heureuse. L'art, la philosophie et les sciences sont redécouverts. La société européenne et française est en pleine transformation, les villes deviennent le lieu d'expression et de vie pour de nombreux artistes financés par de riches mécènes. C'est à cette époque que l'on situe généralement le développement de l'urbanisme considéré alors comme un art.

A partir de cette période, sous la volonté des responsables politiques, les villes se standardisent pour acquérir une sorte d'unité et de cohérence en se structurant autour de voies primaires et secondaires qui mettent en scène les monuments les plus emblématiques par des jeux de perspective. Ces voies intramuros se trouvent dans le prolongement des voiries extra-muros mais leur revêtement en pavé leur donne un caractère urbain plus marqué. Les portes accentuent cette division spatiale et deviennent le cadre de perspectives monumentales notamment à Paris, Rome, Florence... Elles sont donc richement décorées tout en conservant leurs fonctions militaires et d'octroi. La forme des enceintes fortifiées évolue également. Ces dernières adoptent des structures en étoile plus facile à défendre.

Les activités considérées comme impropres à la vie en ville sont rejetées à la périphérie des villes. Les portes de la ville sont donc un lieu d'échanges importants mais contrairement à notre époque elles ne concurrencent pas le centre-ville, elles le complètent.

La période classique (1610 – 1789) :

Pendant cette période, la royauté va chercher de plus en plus à contrôler et embellir les villes notamment sous Louis XIV qui a été marqué dans son enfance par la Fronde. Les villes frondeuses perdent leurs remparts par décision royale, les autres les conservent un temps avant de s'en libérer pour des raisons d'hygiène et de manque d'espace. Seules les villes frontalières et maritimes les conservent pour assurer la protection du royaume en temps de guerre.

En fonction de leur situation politique et de leur importance militaire, les villes et leurs portes prennent des formes différentes. Certaines conservent leur muraille et donc leurs portes médiévales alors que celles qui ont fait tomber leurs remparts comme Paris érigent des portes monumentales sous forme d'arc de triomphe à la gloire de la monarchie et de la noblesse française. Ces arcs de triomphe prennent souvent la place des anciennes fortifications d'où leur nom de porte (Porte St Martin, Porte St Denis...).

A la fin de cette période, certaines murailles détruites sont remplacées par des boulevards ou des murs plus petits afin de conserver la perception de l'octroi. A Paris on construit le Mur des Fermiers Généraux en 1785 et c'est l'architecte C.N Ledoux qui est chargé de la réalisation des portes de l'enceinte, appelées barrières ou pavillons d'octroi. Ces barrières en grille étaient entourées par des bâtiments publics appelés proplées et s'ouvraient sur des places plus ou moins monumentales comme la Place de Clichy, la Place de l'Etoile ou la Place d'Italie. Cette enceinte marquait davantage une barrière fiscale qu'une séparation urbaine. En effet à cette période la ville de Paris est entourée par des villages périphériques qui bénéficient d'avantages fiscaux.

La Révolution française due en partie à la forte taxation des villes va rendre inutile cette barrière d'octroi et effacer davantage les limites de la ville de Paris.



Fig 7. Représentation d'artiste de la Porte de la Conférence-Paris au XVIeme siècle

N. Ponceau del. C.F.R. *Vue et Perspective de l'entrée de Paris par la porte de la Conférence.* Perrot del. et sculp.



Fig 8. Représentation d'artiste de la Porte St Antoine-Paris au XVIIème siècle



Fig 9. Représentation d'artiste de la Porte St Denis-Paris au XVIIIème siècle



Fig 10. Représentation d'artiste de la Barrière d'Italie-Paris au XIXème siècle

1.2.4/ Les entrées de ville à l'époque contemporaine

De la Révolution française à la fin de la Seconde République (1789 – 1848) :

Après la Révolution française et le Premier Empire qui ont peu modifié la morphologie des moyennes et grosses villes, il faut attendre le retour à l'Ancien Régime et le début du II Empire pour voir s'enclencher une vraie révolution urbaine. Ce renouvellement des principales villes de France s'appuie sur des concepts issus du siècle des Lumières. L'arrivée des chemins de fer et des gares intramuros au début du XIXème siècle vont également jouer un rôle dans cette transformation des villes.

Cette période trouble modifie les flux commerciaux, ce qui profite à de nombreuses petites villes qui grossissent rapidement. Très peu de ces villes modestes avaient des remparts, dans le cas contraire, ces derniers étaient démolis par souci d'espace et par besoin de matériaux. Ces nouvelles villes qui apparaissent au cours de cette période n'ont donc pas de portes à proprement parlé. L'entrée en ville est marquée par la présence de caractères urbains et se fait donc de manière progressive même si la rupture urbain / rural est facilement perceptible.

Du début de l'ère industrielle à la fin de la Seconde Guerre Mondiale (1848 – 1945) :

L'industrialisation de la France marque le début de l'exode rural. A cette période la plupart des villes rencontrent des problèmes de salubrité, de circulation, d'encombrement des rues liés à la forte croissance démographique et économique. Pour répondre à cette crise urbaine, les moyennes et grandes villes se libèrent « définitivement » de leurs anciens remparts sauf exceptions comme Paris. Les vestiges des murailles ainsi que leurs glacis transformés pour la plupart en boulevard périphérique marquent une profonde rupture dans le tissu urbain.

En plus de cette cicatrice urbaine, l'arrivée en ville est annoncée par les usines et ses quartiers d'habitations ouvrières qui se concentrent anarchiquement autour de la ville. Ces nouveaux quartiers urbains remettent en question plusieurs siècles d'organisation structurée de la ville et dédiée aux pouvoirs politique et religieux. Les portes physiques de la ville déjà mis à mal par l'apparition des faubourgs disparaissent encore un peu plus. La transition entre le rural et l'urbain se dilue. On observe un mitage du territoire.

L'industrie modifie également la hiérarchisation des villes. Certaines villes grossissent tellement rapidement qu'elles perdent leur identité médiévale. Elles semblent être des villes sans passé, des villes nouvelles.

Dans les villes industrielles, on observe une nouvelle forme d'urbanité. La centralité s'est déportée vers la périphérie des villes, ce qui remet en cause la forme monocentrique de la ville antique et moyenâgeuse.

De l'Après-Guerre à nos jours (1945 – ...) :

Après les deux Guerres Mondiales, beaucoup de villes sont en partie voire totalement détruites et sont donc à reconstruire. L'Etat français va jouer un rôle capital dans cette reconstruction rapide en mettant en place une politique centralisée d'aménagement du territoire et en débloquant les budgets nécessaires.

Mais les guerres ne peuvent pas expliquer à elles seules le bouleversement urbain de cet fin de XXème siècle. La décolonisation et la vague d'immigration qui a suivi ont également eu un impact considérable sur l'aménagement du territoire français. De même, le développement rapide de l'industrie agroalimentaire a favorisé un exode rural massif entraînant un surplus de population dans les villes et leur périphérie.

En plus d'avoir à reconstruire la France dévastée par les guerres, l'Etat français doit donc gérer dans l'urgence l'afflux de population désirant avoir un mode de vie urbain. Ce contexte de crise du logement et de boom économique va engendrer une politique de construction et d'aménagement basée sur les principes du Mouvement Moderne : constructions standardisées et hors sols, coûts de construction bas, séparations des fonctions... Pour des raisons financières, l'Etat décide de construire des barres d'immeubles à proximité des villes sur les terrains agricoles.

Cette politique des Grands Ensembles va diluer la frontière entre l'urbain et le rural en accentuant le mitage du territoire déjà amorcé par l'industrialisation du pays. L'entrée en ville s'étale de plus en plus et de façon non

linéaire. La succession des séquences urbaines et rurales vient brouiller cette arrivée en ville, les marqueurs urbains disparaissent sous l'accumulation d'informations contradictoires.

Les liens entre ces nouveaux quartiers, les villes nouvelles et la ville centre restent cependant importants, surtout dans les représentations mentales même si dans les faits, on constate une autonomie de plus en plus forte due en partie aux difficultés d'accès à la ville centre. La ville monocentrique est de plus en plus remise en question par l'arrivée de ces nouveaux quartiers urbains. On observe de plus en plus l'apparition de villes polynucléaires. Vers la fin des Trente Glorieuses, on observe un phénomène inverse de rurbanisation, avec la volonté des citadins de retrouver le contact avec la nature tout en conservant un mode de vie urbain. Les conséquences sont plus ou moins similaires à l'exode rural. Partout en France des lotissements standardisés vont être construits en périphérie des villes. Ils forment ce que l'on appelle communément le périurbain et redéfinissent les franges urbaines et donc les entrées de ville.

Cette explosion urbaine facilitée par la démocratisation progressive de l'automobile a accentué le phénomène de conurbation, phagocytant de nombreuses entrées de ville qui ont donc perdu leurs fonctions initiales. Ces dernières se retrouvent ingérées par l'urbain uniforme et fait nouveau, leur éloignement du centre de ville ne suffit plus à leur redonner leur fonction primaire de frontière.

Cette période des Trente Glorieuses marque donc un tournant dans l'évolution des villes et de leurs entrées. L'idée d'un entre deux s'affirme encore davantage brouillant les représentations collectives de l'objet entrée de ville.

Mais est-ce un entre deux entre l'urbain et le rural, entre la ville et sa périphérie, entre deux villes centres, entre deux centres villes... ? Y-a-t-il différentes échelles d'entrée de ville ? Y-a-t-il différents degrés de ville ?

C'est à ce moment-là, à partir des années 1980, que les professionnels de l'aménagement, sous la pression médiatique ont recommencé à réfléchir sur cet espace et son devenir. Mais force est de constater sous la multiplication des lotissements, des zones commerciales et de tous les aménagements consommateurs de territoire (stades, aéroports...), ces espaces n'ont cessé de se diluer dans cet urbain qui se généralise de plus en plus.



Fig 11. Photographie de la Barrière de Montreuil-Paris au XIXème siècle



Fig 12. Photographie des fortifications de la Porte de Versailles-Paris au XIXème siècle

26451 - K146 137



Fig 13. Photographie de la Zone de Paris au XXème siècle



Fig 14. Photographie d'une entrée de ville à la fin du XXème siècle

1.3/ Une définition intemporelle basée sur les récurrences historiques

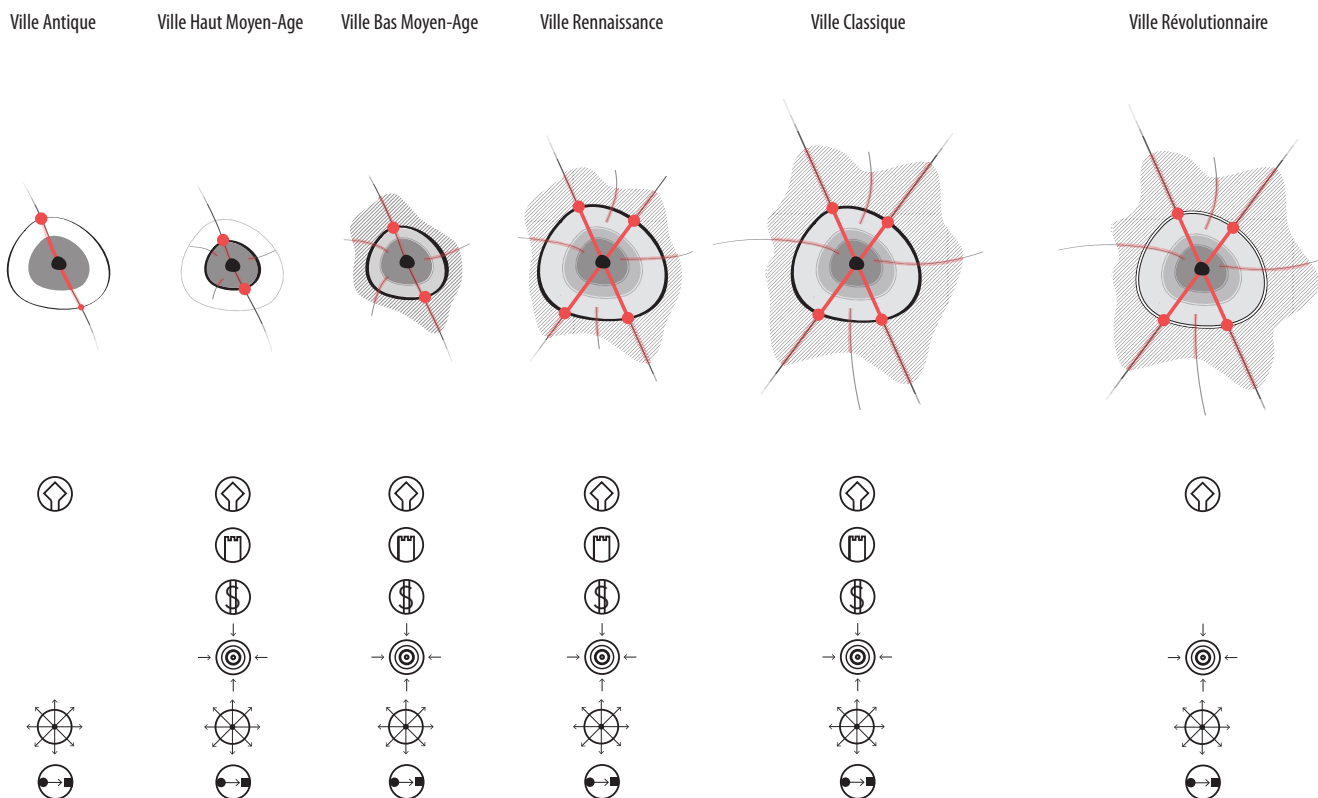
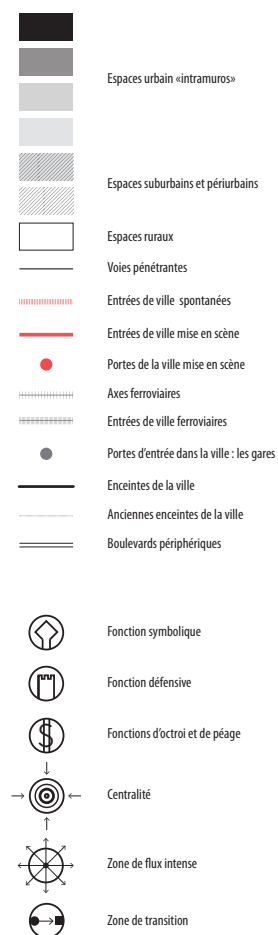
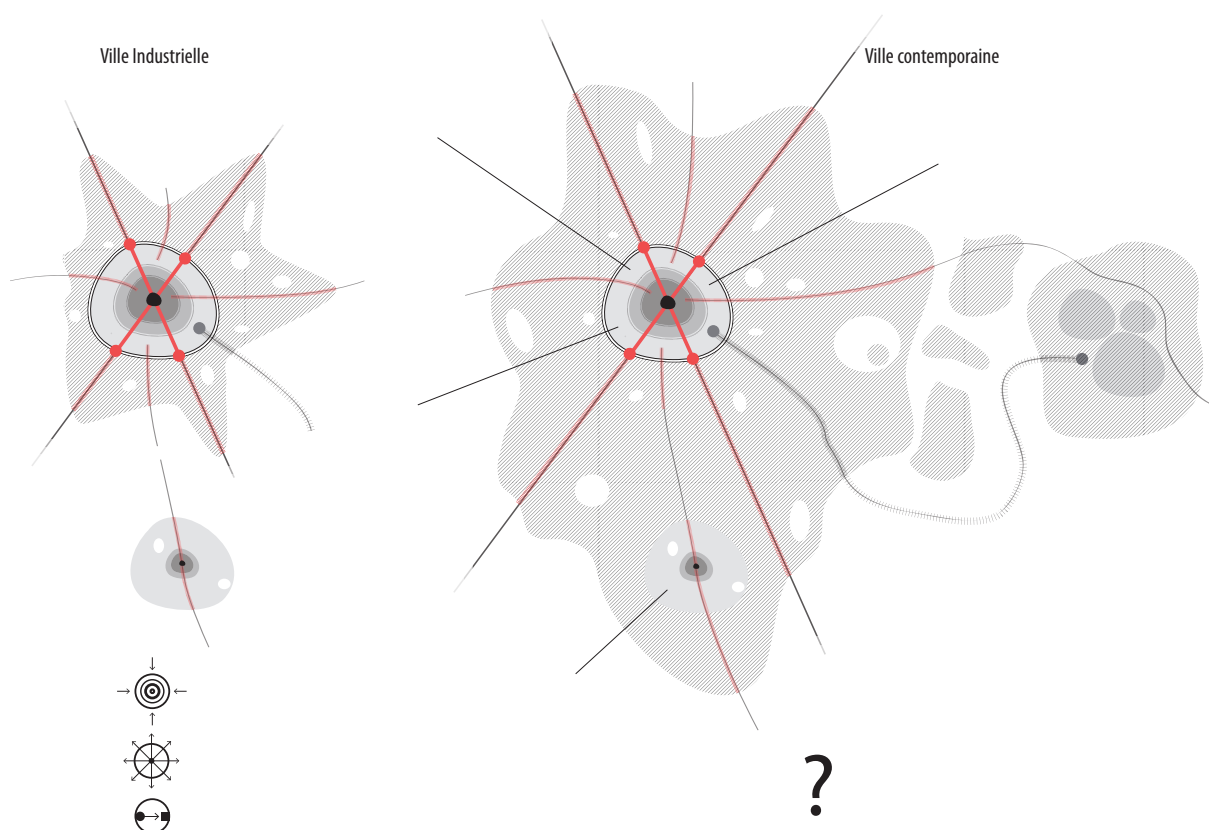


Fig 15. Frise chronologique schématique des villes et de leurs entrées





A partir de cette frise de synthèse, nous pouvons observer les récurrences au niveau des entrées de villes au fil des époques et ainsi définir l'objet entrée de ville. Contrairement aux idées reçues, l'entrée en ville s'est rarement limitée au seul passage d'une porte. Certes, cette dernière a symbolisé pendant longtemps une frontière mais ce n'était qu'une étape d'un parcours urbain plus ou moins mis en scène par les autorités et les habitants. Au fur et à mesure des extensions de la ville, ce parcours s'est allongé et sa mise en scène s'est complexifiée. Le rallongement de ce parcours et le mitage du territoire a rendu quasiment imperceptible la transition entre le rural et l'urbain et entre les différentes séquences urbaines.

Les artistes et leurs représentations symboliques de la ville antique et médiévale, considérant à tort que la porte de la ville marque la rupture nette entre l'urbain et le rural ont influencé notre perception et notre représentation mentale de l'entrée de ville. Dans la réalité, la frontière entre le rural et l'urbain est déjà à ces époques beaucoup moins nette. On pouvait observer une frange construite aux caractéristiques urbaines et rurales. Une sorte de périurbain annonçant la ville et ses portes. Même si les marqueurs identitaires des entrées de ville ont évolué parallèlement à la ville, on peut facilement faire le rapprochement avec le contexte actuel des entrées de ville.

Les villes par définition attirent les flux de toutes sortes (marchandises, hommes...). Les portes de la ville se trouvant au croisement des routes avec l'enceinte de la ville, sont donc logiquement des zones de flux intenses. Leur fonction d'octroi et l'exclusion de certaines activités hors des murs en ont fait des centralités secondaires. La perte d'influence des centres villes contemporains et l'arrivée de la grande distribution ont renforcé cette caractéristique.

Pour résumer nous pouvons définir les entrées de ville comme des interfaces actives et éphémères (ou en constante évolution) plus ou moins étendues entre deux séquences présentant des degrés d'urbanité différents annoncées par des éléments identitaires récurrents (porte, arc de triomphe, continuité du bâti, bâti industriel, bidonvilles, caractéristiques de la voirie, densité de l'habitat...).



MOM

LESUD

LA CASA SERGIO

YUPPIES CAFE

CLUB DE

CAIUS



ARC DE TRIOMPHE

ARGENTIN HOTEL



LE RING



DUPLIX



CHARLES DE GAULLE-ÉTOILE

CH

MUSEE D'ART DAPPER

KLEBER





**Un objet historique toujours
d'actualité**



PARTIE 2 / UN OBJET HISTORIQUE TOUJOURS D'ACTUALITÉ

2.1/ La place des entrées de ville dans la ville d'aujourd'hui

Avec l'émergence en Europe de la ville contemporaine, qui repousse et absorbe les limites, la dichotomie entre l'urbain et le rural paraît de plus en plus artificielle et superficielle. L'urbain semble se généraliser de manière continue et irréversible. Les limites des villes sont diluées et finissent par se rejoindre pour former une sorte de conglomérat urbanisé. Certains intellectuels parlent même de la mort de la ville (F. Choay, 1994, F. Braudel, 1992). Il devient donc de plus en plus difficile de définir la ville et ses limites.

Deux groupes de pensée s'opposent sur le modèle de la ville actuelle et de ses limites. Le premier est nostalgique de la ville traditionnelle, concentrique et compact (F. Choay, 1992, J. Lévy, 2003). Il affirme l'importance de régénérer la ville, de refaire « la ville sur la ville ». Cette démarche relève d'une tradition ancienne de composition urbaine et d'une croyance dans laquelle les centres sont seuls créateurs d'urbanité.

Le deuxième, de plus en plus important (Y. Chalas, 2006, F. Asher, 2006, B. Secchi, 2002) voit l'émergence d'une nouvelle forme de la ville avec une multiplication des centralités urbaines périphériques. Il constate un modèle de ville polycentrique et diffuse, une ville territoire qui doit rompre avec l'hyper centralité et le modèle de la ville traditionnelle compacte et dense. Il récuse également le fait que l'étalement urbain soit le principal responsable de l'augmentation des déplacements.

Le contexte actuel n'est donc pas favorable aux certitudes en ce qui concerne la définition et l'aménagement de la ville et de ses franges. La notion d'entrée de ville et même son existence portent à débat dans cet urbain qui tend à se généraliser. Le terme est devenu flou, générique et l'objet standardisé.

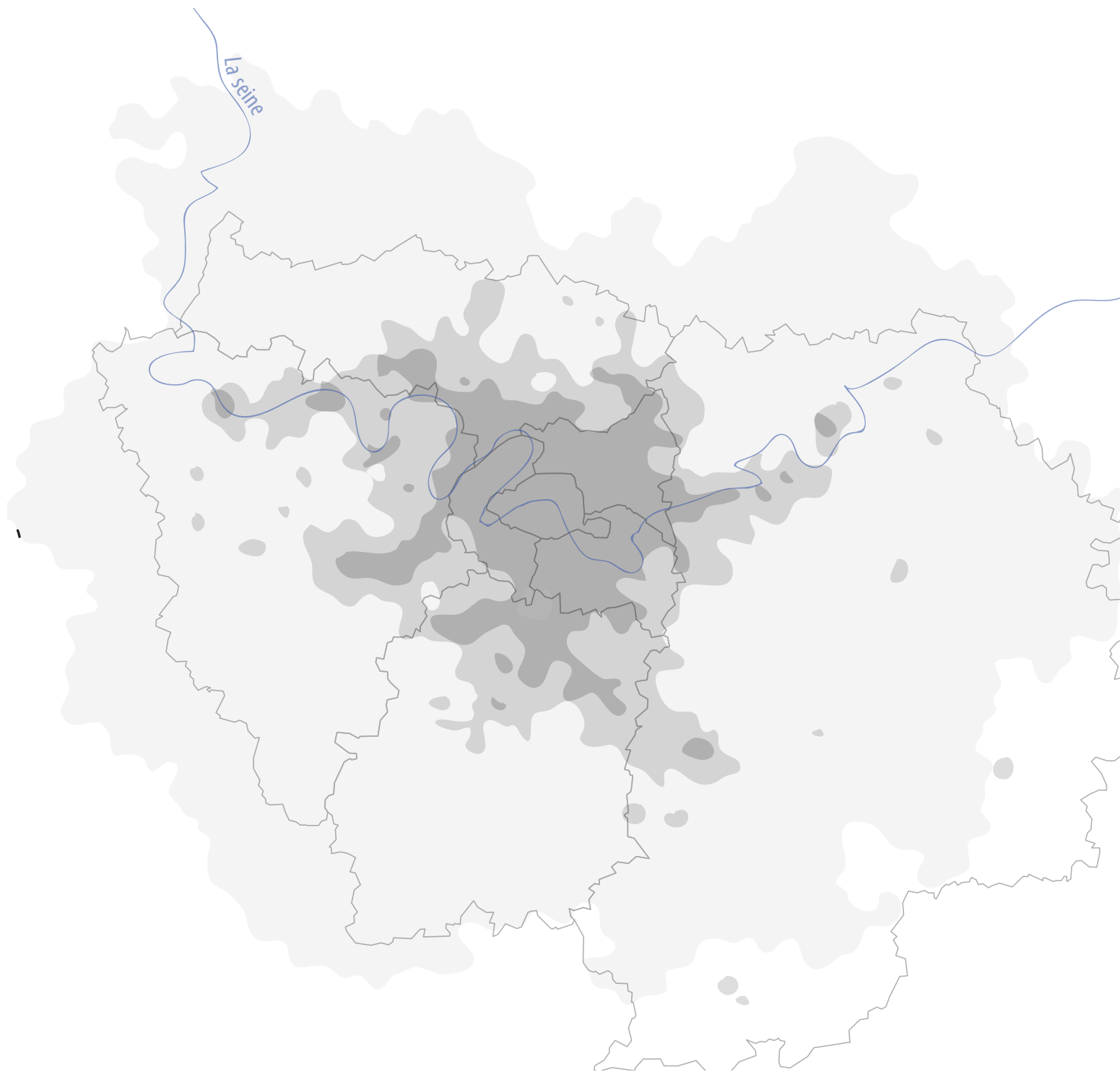
Dans cette partie il s'agira d'identifier ces espaces actuels à partir des récurrences historiques et de la définition établie dans la partie précédente. Ces éléments vont permettre de justifier notre choix des trois terrains d'études basée sur leur appellation « d'entrée de ville » et valider ou non leur réelle appartenance à cette catégorie d'espace.

L'objectif est de confirmer ou pas, l'hypothèse qu'il existe aujourd'hui encore, des espaces qui ont vocation à être des entrées de ville dans cet urbain généralisé. Mais également de percevoir un éventuel décalage entre les projets actuels, leur localisation et celles que nous allons établir dans ce début de partie.

Comme nous l'avons vu précédemment les entrées de ville sont caractérisées comme des espaces de transition entre différents gradients d'urbanité et des zones de flux intense interceptant des centralités urbaines. Nous allons donc étudier les principales pénétrantes en direction de Paris intramuros et des différentes zones urbaines, les centralités et les interfaces urbaines. Dans un souci de clarté, je me concentre dans cette partie sur les principales entrées et portes du territoire urbain francilien.

Pour cela nous allons nous appuyer sur les études réalisées pour l'Atelier International du Grand Paris par les plus grandes agences d'urbanisme (J. Nouvelle, C. De Portzamparc, E. Lion, D. Mangin et TVK). Ces études nous renseignent notamment sur les principaux pôles d'attractivité présents et futurs et les grandes zones urbaines du Grand Paris. En parallèle de ces études, nous allons nous baser sur les statistiques et les données de l'INSEE en ce qui concerne l'aire métropolitaine et l'unité urbaine de Paris.

L'aire métropolitaine comme territoire de la ville



Légende

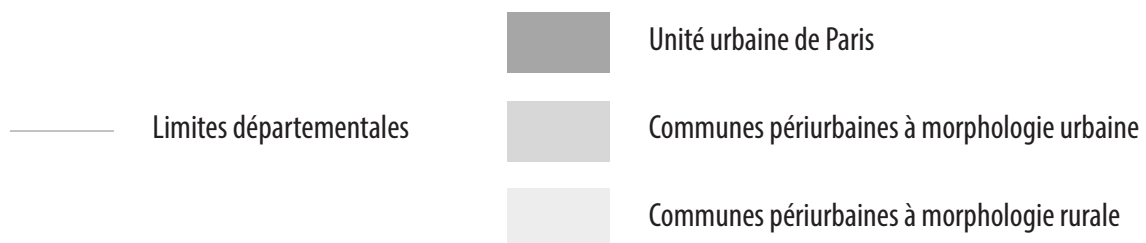
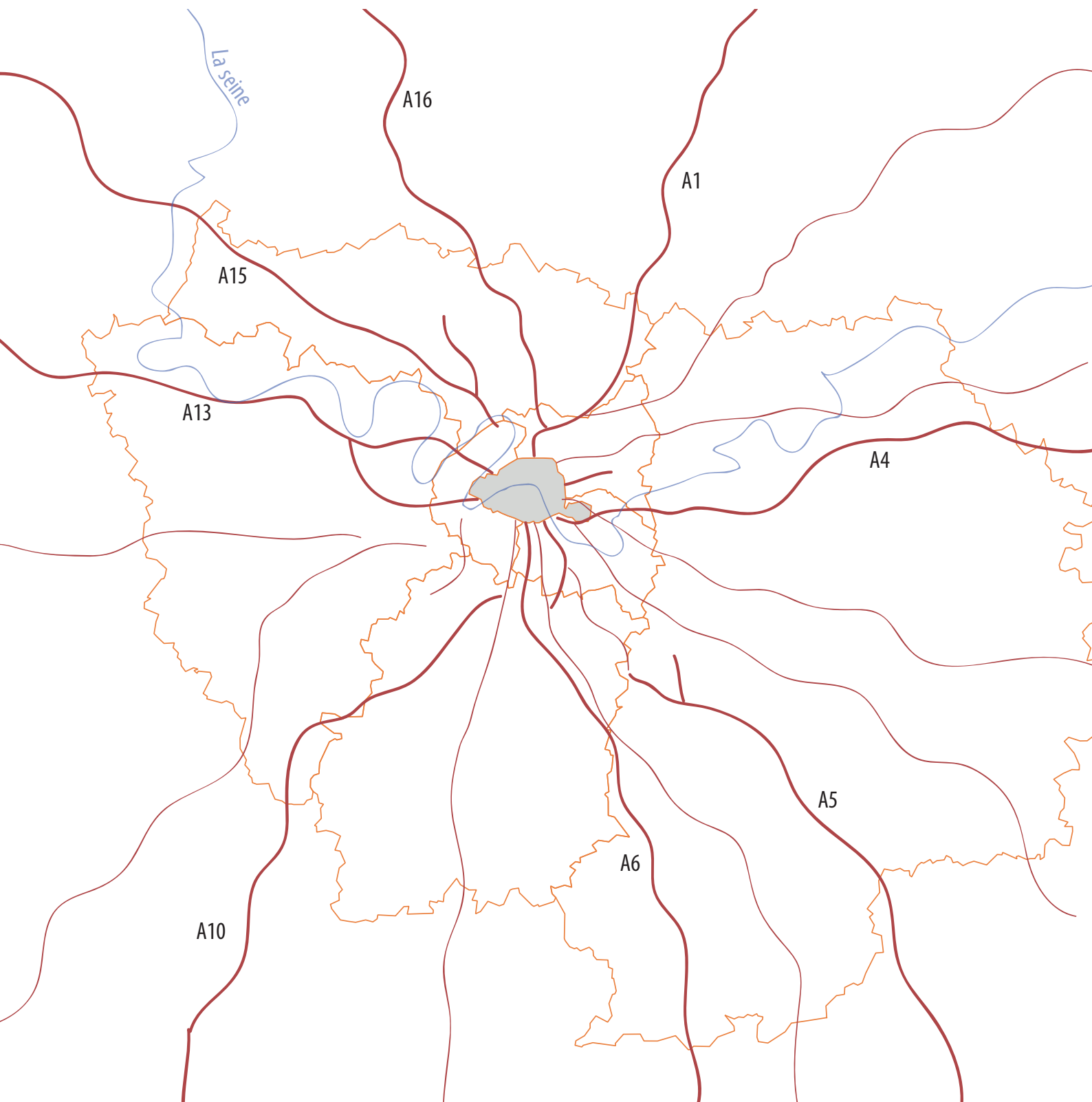


Fig 16.

Les grandes pénétrantes comme entrée dans la ville



Légende



Paris intramuros



Pénétrantes principales



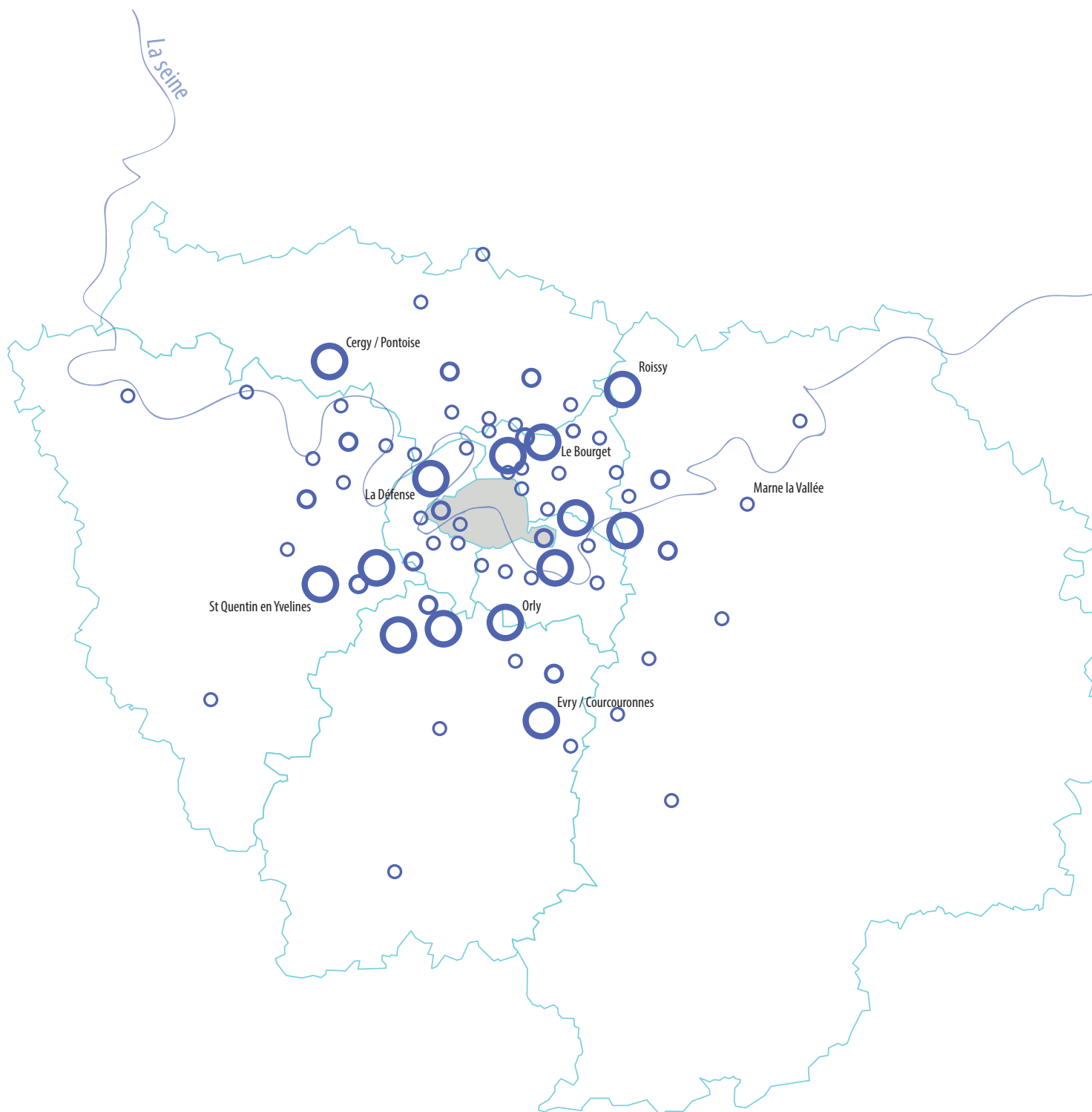
Limites départementales



Pénétrantes secondaires

Fig 17.

Les grandes centralités comme étapes et portes d'un parcours



Légende

-  Paris intramuros
-  Limites départementales
-  Centralités principales
-  Centralités vertes
-  Centralités secondaires

Fig 18.

2.1.1/ L'aire métropolitaine comme territoire de la ville

En observant la carte de l'aire métropolitaine parisienne basée sur la définition de l'INSEE, nous constatons une transition progressive et concentrique vers la ville dense qui rappelle l'évolution historique des villes françaises. Très peu de noyaux denses viennent concurrencer Paris. L'aire métropolitaine parisienne est monocentrique en ce qui concerne les foyers d'habitations. Nous pouvons néanmoins observer des petites taches urbaines denses qui laissent présager de leur importance future dans la croissance urbaine.

Nous remarquons qu'en plus de croître de manière radioconcentrique, les extensions urbaines se font de manière linéaire le long des grands axes de transports formant des corridors urbains. Cela vient remettre en cause la forme radioconcentrique de l'aire métropolitaine parisienne mais pas sa logique de développement.

Nous pouvons également constater le décalage entre les frontières administratives et les lisières urbaines d'où l'importance de s'appuyer sur le territoire vécu pour notre étude. L'aire métropolitaine du Grand Paris est plus étendue que la Région Ile de France, ce qui m'a obligé à restreindre le nombre de gradients urbains et la précision de l'échelle d'analyse. De même pour les centralités et les pénétrantes. Cette ville territoire demande plusieurs degrés d'analyse pour bien percevoir et comprendre les éventuels fonctionnements en réseau des différentes entrées et portes de la ville diffuse. Pour resserrer mon raisonnement et ma démonstration, j'ai donc pris le parti de considérer l'aire métropolitaine parisienne comme une unité cohérente et non comme un ensemble d'aires urbaines d'où le choix restrictif des pénétrantes en direction du cœur de cette aire métropolitaine. Ce choix s'explique également par le caractère très monocentrique du Grand Paris.

Cette morphologie radioconcentrique facilite la lecture du territoire et de la ville, me permettant de me concentrer sur l'échelle du grand territoire ce qui limite un travail fastidieux d'emboîtement d'échelles.

2.1.2/ Les grandes pénétrantes comme entrées de ville

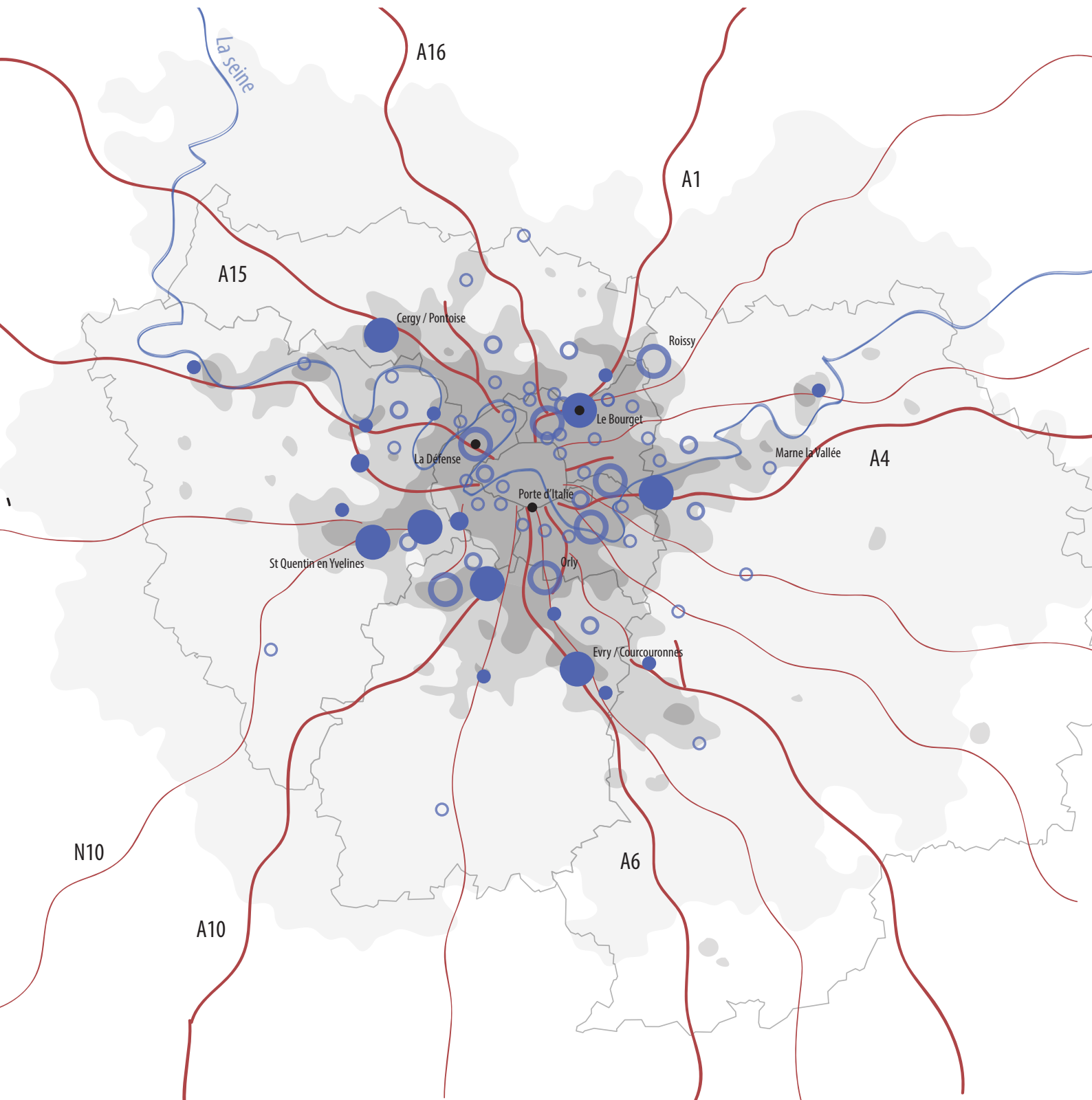
Nous pouvons observer deux typologies de pénétrantes vers Paris et la petite couronne, des autoroutes et des nationales. Ce réseau complémentaire permet l'accès au cœur de ce territoire depuis l'ensemble des directions ce qui leur confère une identité propre. Leur importance dans le réseau viaire permet à une majorité d'entre elles d'être continues et rectilignes depuis l'extérieur de l'aire métropolitaine jusqu'aux boulevards périphériques et même au-delà bien qu'elles soient déclassées en arrivant dans Paris intramuros. Cette particularité fait de ces pénétrantes des espaces privilégiés pour observer et mettre en scène la transition du rural jusqu'à la ville dense. La vitesse élevée sur ces grands axes routiers perturbe la perception fine du paysage, la transition se fait par grandes séquences paysagères.

2.1.3/ Les grandes centralités comme étapes et portes d'un parcours

Tout comme les foyers de populations, les centralités sont aimantées par les grands axes de transports. Certaines profitent de leur éloignement de Paris alors que d'autres à l'inverse semblent attirées par la ville centre. Nous remarquons que les centralités urbaines sont majoritairement concentrées à proximité de Paris. Seules quelques centralités secondaires sont situées à plus de 30km de Paris intramuros. Parmi ces centralités structurant la grande couronne, Evry, Marne-la-Vallée, Melun-Sénart, Cergy-Pontoise et St Quentin en Yvelines sont considérées comme des villes nouvelles. Leur construction a été décidée en 1965 lors d'un schéma directeur. L'objectif initial était de contrebalancer l'hypercentralité de Paris en proposant une agglomération polycentrique. Mais malgré un effort soutenu de l'Etat pendant 40 ans, les villes nouvelles représentent moins de 10% de la population de l'aire métropolitaine et ne sont pas devenues des centres indiscutables autour desquels et à partir desquels s'organise le territoire métropolitain.

Ce manque d'influence n'a pas permis de remettre en cause le modèle radioconcentrique du Grand Paris. Néanmoins ces centralités secondaires nous permettent d'identifier les axes prioritaires et donc les entrées de ville et portes principales de l'aire métropolitaine parisienne.

Des parcours d'entrée de ville privilégiés



Légende









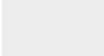
- | | | | | | |
|--|-----------------------------|---|-------------------------|---|----------------------------------|
|  | Portes d'entrée principales |  | Centralités principales |  | Unité urbaine de Paris |
|  | Entrées principales |  | Centralités vertes |  | Périurbain à morphologie urbaine |
|  | Entrées secondaires |  | Centralités secondaires |  | Périurbain à morphologie rurale |

Fig 19.

2.1.4/ Des parcours d'entrée de ville privilégiés

La superposition schématique des trois principales caractéristiques récurrentes des entrées et portes de la ville nous permettent d'identifier clairement ces espaces transitoires. Nous constatons que certaines pénétrantes ou entrées de ville interceptent davantage de centralités et de pôles urbains que d'autres. De plus la localisation de certaines centralités en bordure de gradients urbains met en évidence une hiérarchie dans les entrées de l'aire métropolitaine parisienne. Par exemple les autoroutes A1, A6, A15 et la nationale 10 apparaissent prioritaires contrairement à l'autoroute A16.

A partir de cette carte, il nous est facile de vérifier si nos trois terrains d'études sont localisés sur des entrées prioritaires et s'ils sont situés à des endroits stratégiques, c'est-à-dire aux portes d'une transition de gradients urbains.

Notre premier constat est que nos trois sites d'analyse sont bien situés sur des pénétrantes et donc sur les entrées de l'aire métropolitaine. Mais leur position par rapport aux lisières urbaines leur confère à chacun un rôle différent et spécifique. Seul Le Bourget est situé aux portes de l'unité urbaine de Paris. La Porte d'Italie quant à elle bien qu'au seuil de Paris intramuros ne constitue pas une porte à proprement parler de l'aire métropolitaine mais uniquement une porte de la ville de Paris. La Défense est dans une position intermédiaire, ni aux portes de Paris intramuros, ni aux portes de l'unité urbaine parisienne.

Nous pouvons donc admettre qu'il existe encore aujourd'hui des espaces qui ont vocation à participer à l'entrée en ville de par leur localisation sur le parcours qui mène du rural à l'urbain dense et vice et versa. Le Bourget, La Défense et la Porte d'Italie font partie d'un projet global de mise en scène du territoire et ne doivent pas être analysés comme des projets ponctuels. Il s'agira de trouver quel est leur rôle dans l'entrée en ville, dans l'entrée dans l'urbain diffus, généralisé. C'est ce rôle donné par les politiques et acteurs de l'aménagement aux différents projets qui va nous permettre de tirer des enseignements sur le futur du Grand Paris et de son aire métropolitaine.



Fig 20. Photographie prise du Bourget en direction de Paris

2.2/ Les projets d'entrées de ville dans la ville d'aujourd'hui

Le Bourget, La Défense et la Porte d'Italie ont une appellation commune d'entrée de ville ce qui peut porter à confusion sur leur rôle. Leur localisation spécifique implique des enjeux différents et donc des réponses particulières. Nous allons maintenant voir si les maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre ont adapté leurs projets à leur position dans l'urbain. Cette différenciation dans les projets va nous renseigner sur la dynamique urbaine désirée et instaurée par les différents acteurs de l'aménagement du territoire, privés et publics mais également sur le devenir de ces espaces dans cette urbain diffus.

2.2.1/ Le Bourget, porte d'entrée privilégiée de la métropole du Grand Paris

Notre analyse s'appuie majoritairement sur le Contrat de Développement Territorial (CDT) du Pole métropolitain du Bourget de 2014, sur l'étude urbaine rédigée par l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) en 2014 dans le cadre de ses études sur les évolutions métropolitaines et sur l'étude d'élaboration stratégique de développement territorial et d'aménagement du pôle métropolitain du Bourget réalisée par l'Atelier Christian de Portzamparc.

Grâce à la présence de nombreuses infrastructures routières, ferroviaires et aériennes, le territoire du Bourget constitue une des portes d'entrée Nord dans la métropole francilienne. Traversé par les rocade A86 et A3 et la radiale majeure qu'est l'A1, Le Bourget est relié à tous les grands sites de la métropole dont Paris intramuros situé à moins de 7km. Il joue donc un rôle stratégique sur l'axe de développement majeur qui s'étend de Paris jusqu'à Roissy Charles de Gaulle, le long de l'axe historique de l'ex RN2 et de l'autoroute A1, tant en matière économique, qu'urbaine et paysagère.

Ces nombreux équipements et notamment son aéroport d'affaires ont conféré à ce territoire un rayonnement naturel à l'échelle métropolitaine et européenne mais l'ont également impacté en fabriquant un urbanisme fait de coupures, d'enclaves et de secteurs de « fin de ville » qui viennent perturber la lecture du paysage.

Le Bourget constitue un des premiers territoires de la zone dense à accueillir une végétation importante, offrant une respiration pour le Nord-Ouest francilien. De ce fait, le territoire du pôle métropolitain du Bourget joue un rôle d'interface entre la ville dense et compacte de la première couronne et les grands espaces de la seconde couronne même s'il est parfois perçu comme hétérogène et peu lisible.

Ce territoire se structure autour d'une ancienne voie royale, l'ex RN2 aujourd'hui déclassée. C'est l'épine dorsale du pôle métropolitain du Bourget, davantage que les autoroutes A1 et A3. Elle est en effet l'une des voies les plus chargées du département, tous véhicules, confondus avec un volume de trafic de poids lourds important de l'ordre de 1500 poids lourds par jour confirmant ses fonctions de transit et d'entrée de ville. C'est également l'accès routier le plus direct à Paris intramuros.

Nous sommes donc sur un site d'envergure métropolitaine aux enjeux multiples. Que ce soit au niveau économique, paysager, identitaire, social et culturel. Ce territoire fait donc l'objet de nombreuses études et propositions de projets de la part des acteurs de l'aménagement qui voient l'occasion de développer un pôle du futur Grand Paris et d'en faire un pôle aéronautique d'excellence au niveau mondial. La spécificité de sa position en entrée de la métropole n'est qu'une des composantes de la réflexion menée par les maîtres d'œuvres et d'ouvrages.

Ainsi, le CDT de 2014 commandé par l'Etablissement public d'aménagement de la Plaine de France (93) vise en priorité à recoudre le territoire et à rétablir les continuités qui lui manquent aujourd'hui, pour permettre une intensification urbaine et une meilleure lisibilité dans l'optique de mettre en scène une entrée à double échelle de lecture. A la fois porte d'entrée dans l'urbain dense et dans le pôle métropolitain du Bourget.

Pour cela, le CDT s'appuie sur une stratégie d'intensification urbaine priorisée sur les centres villes historiques, les pôles ferroviaires actuels et futurs, et le long des principaux axes de circulation, combinée à la préservation d'une ville apaisée ; celle des tissus pavillonnaires, qui constitue également, par leur qualité environnementale, une opportunité pour recomposer des trames vertes articulant les grands poumons verts des parcs départementaux avec l'ensemble des espaces végétalisés de proximité. Cette dichotomie spatiale et typologique doit permettre au Bourget de jouer son rôle d'interface entre l'urbain dense et la ville diffuse.

Cette intensification urbaine et cette mise en scène du territoire passe par différents grands principes directeurs d'aménagement formulés de la manière suivante par les têtes pensantes du CDT :

- L'aménagement d'un nouveau quartier d'entrée de ville au sud du carrefour Lindbergh.
- Une recomposition complète du carrefour Lindbergh afin de lui permettre d'assurer un double rôle dans le maillage du territoire en améliorant les déplacements internes et en offrant un accès direct aux différents équipements métropolitains.
- Au Nord du carrefour, la requalification de l'ex RN2 en boulevard urbain, comme support d'une régénération et d'une intensification urbaine de ces deux rives, côté aéroport et côté ville.
- La création d'une trame d'espaces publics homogènes assurant un accès qualitatif au musée de l'Air et au Parc des Expositions depuis la gare, l'aéroport et renforçant l'insertion urbaine du carrefour Lindbergh et de l'aéroport dans la ville.
- La mise en scène et le renforcement de l'identité du territoire par une plus grande visibilité des bâtiments depuis l'autoroute A1 notamment au travers d'une ambition architecturale moderne et en lien avec les domaines de l'aéronautique et de l'aéroportuaire.

A travers ces différents principes directeurs d'aménagement nous constatons la volonté de redynamiser la vie locale en renforçant l'identité urbaine, en favorisant les circulations douces et en révélant le grand paysage et les lieux emblématiques du territoire. Il s'agit de transformer un territoire exclusivement productiviste en territoire de vie afin d'améliorer sa perception et ainsi en faire une étape « positive » sur le parcours qui mène du rural à la ville dense et compacte. La notion de centralité pour désigner les entrées de ville prend donc ici tout son sens.

Pour être mise en place et pérennisée, cette intensification urbaine est couplée d'une optimisation des dessertes routières, ferroviaires et des échanges entre le réseau départemental et le réseau autoroutier. L'arrivée prochaine d'un pôle multimodal avec la gare du Grand Paris Express du Bourget RER et le renforcement du cluster aéronautique vont accentuer la fonction nodale de ce territoire qui doit servir la métropole. En plus d'une centralité, le territoire du Bourget est donc un espace de transition, ce qui nous raccroche à la définition que nous avons établie en début de mémoire.

Nous allons maintenant nous intéresser plus précisément au travail des concepteurs avec une analyse fine de la requalification de l'ex RN2 en boulevard urbain par l'Equipe Castro & Denissof. C'est le projet le plus emblématique en ce qui concerne notre problématique des entrées de ville.

Ce projet de requalification s'intègre dans un projet d'ensemble qui part de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle jusqu'à Paris-Stalingrad. Ce parcours d'entrée de ville est traité par séquences successives. Même si le réaménagement de cet axe a été pensé globalement, chaque projet se fait séparément. La requalification de l'ex RN2 fait partie de la séquence de l'aéroport et du musée du Bourget. Elle est qualifiée comme une entrée de ville contrairement aux autres séquences.

En analysant le projet lauréat de l'Equipe Castro & Denissof, j'ai pu observer certains partis pris à plus ou moins long terme qui visent à passer de la route à la rue et à resserrer les liens entre le territoire et l'ex voie rapide tout en conciliant les usages métropolitains et locaux :

- **Agir sur les trottoirs pour améliorer la qualité des parcours piétons et assurer leur continuité tout au long du boulevard urbain.**
Désencombrer les trottoirs pour assurer des itinéraires piétons de qualité.
Supprimer le stationnement sauvage et désordonné sur les trottoirs.
Multiplier et élargir les traversées piétonnes.
Optimiser et homogénéiser le mobilier et le concentrer sur une bande active en bordure de trottoir.
Mutualiser les fonctions sur un même mobilier.
- **Développer une offre de services pour faciliter la mobilité.**
Préparer l'arrivée des gares en installant des systèmes de vélos en libre accès qui permettent de faire les derniers km en vélo.
Généraliser l'implantation d'un mobilier innovant proposant des services aux usagers
Enrichir les dessertes locales et métropolitaines en transport en commun avec notamment un site propre central ou latéral (plus favorable à l'urbanité).
- **Renforcer la qualité paysagère et la lisibilité de l'ex RN2.**
Révéler les bâtiments remarquables et les équipements jalonnant la voie.
Compléter et requalifier les alignements de bâtis en lien avec les dimensions des voies.
Compléter les plantations d'arbres d'alignement.
Travailler l'identité lumineuse de la voie en proposant des éclairages différenciés de la chaussée et du trottoir.
Supprimer les signaux autoroutiers pour passer à une signalétique de boulevard.
Valoriser les enclaves et traiter les lieux anxio-gènes.
Intégrer les fonctions urbaines dans l'espace public.
Suppression ou modification des trémies et des terre-pleins centraux.
Ouvrir des perspectives vers le grand paysage.
- **Mettre en place de nouvelles centralités.**
Intégrer en pied d'immeubles et en façade des commerces et activités contribuant à la vie locale.
Requalifier le carrefour en place publique.
Travailler les perspectives paysagères depuis et vers les centralités.
Créer et organiser des événements au service du territoire.
- **Anticiper l'évolution du territoire et proposer un projet modulable.**

Ces partis pris plutôt généralistes montrent clairement la volonté des maîtres d'œuvre de transformer un espace où l'on passe en un espace où l'on vient dans l'optique générale de diminuer le poids de la ville centre et de rééquilibrer le territoire.

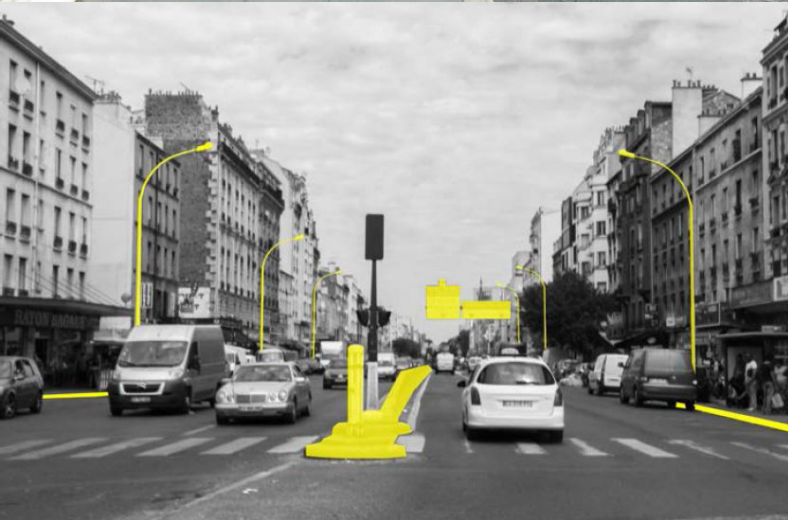


Fig 21. Le Bourget/
*Requalification de la trémie de la RN2 avant/après
Agrandissement des traversées
Réaménagement des trottoirs
Suppression des signes autoroutiers
Continuité bâti et réhabilitation des façades avant/après*

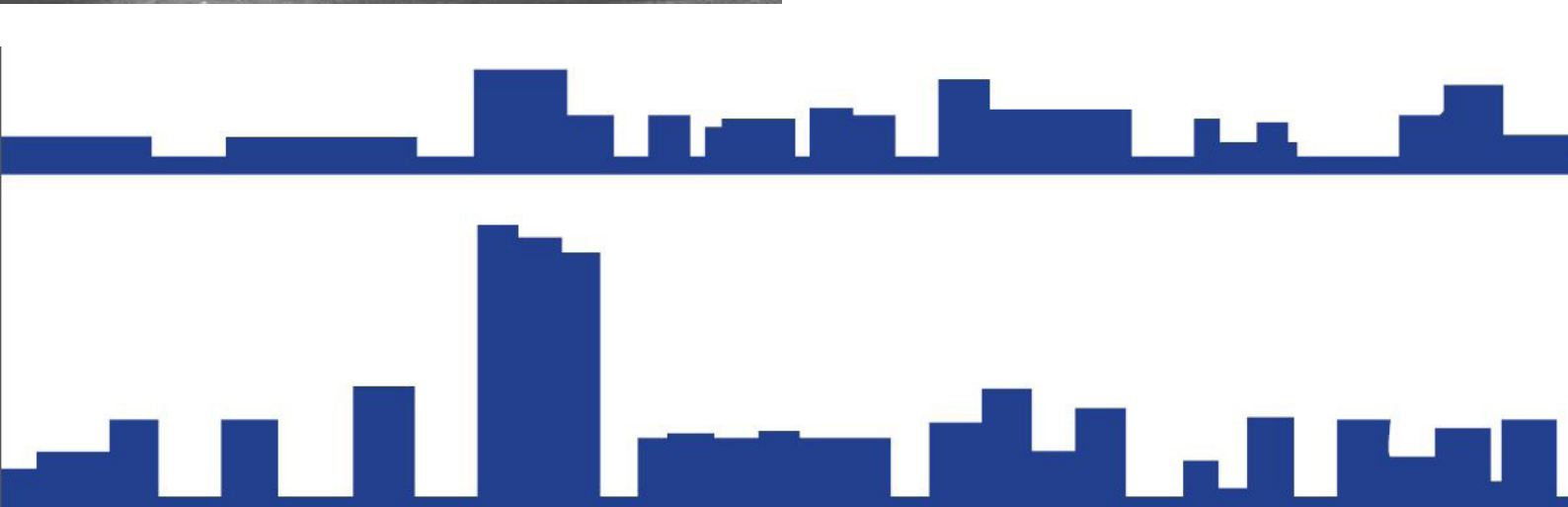




Fig 22. Photographie prise de l'Axe historique en direction de La Défense

2.2.2/ La Défense, centralité métropolitaine

Nous allons maintenant nous intéresser à un autre projet d'envergure métropolitaine : La Défense, pour comparer les enjeux et les réponses apportées par les maîtres d'œuvres et d'ouvrages. L'APUR et l'Établissement Public d'Aménagement de La Défense Seine Arche ont réalisé de nombreuses études sur ce territoire aux fonctions et enjeux multiples. Nous allons nous baser sur ces études pour comprendre le rôle présent et futur de La Défense dans l'entrée de la métropole.

La Défense est reconnue comme une des centralités majeures de la métropole parisienne. D'une forte visibilité dans le paysage urbain, elle associe autour du pôle d'échanges de transports le plus fréquenté de la banlieue parisienne, une concentration unique en Ile de France, d'emplois tertiaires, d'espaces commerciaux, culturels et de structures pour le tourisme d'affaires et des équipements de formation supérieure renommés. En tant que vitrine de la vitalité économique de la France, le quartier d'affaires se place en concurrence directe avec les plus grandes capitales mondiales.

La grande spécificité du territoire de La Défense est d'avoir bénéficié de sa situation sur l'axe d'échanges et de développement historique de l'agglomération parisienne. C'est aujourd'hui un lieu de concentration d'activité économiques, culturelles et d'enseignement de grande envergure dont le rayonnement est conforté par sa position privilégiée dans le réseau des transports métropolitains. Cette position avantageuse a été renforcée par la création de nouvelles liaisons tant routières que ferrées permettant l'émergence d'un axe allant du pôle aéroportuaire de Roissy à St Quentin en Yvelines en passant par Le Bourget. Le pôle de La Défense se trouve ainsi au carrefour des deux axes les plus dynamiques de la métropole. De plus, c'est un puissant générateur de déplacements, ce qui vient renforcer son importance dans l'arrivée en ville même si une partie de ces déplacements est interne à la ville dense.

Lieu de valorisation économique unique en Ile de France, le territoire de La Défense doit, de ce fait faire face à des faiblesses telles que le manque de structuration interne en matière de transports ou la faible présence de lieux de respiration qui peuvent nuire à son attractivité. De plus le premier quartier d'affaires européen est vieillissant et subit de plus en plus la concurrence de Londres et Berlin et doit donc se renouveler.

C'est dans ce contexte que plusieurs études ont été commandées par les différents acteurs politiques et privés présents sur le territoire. Il ressort de ces études la volonté de remplir plusieurs objectifs en lien plus ou moins étroit avec notre problématique comme celle de rapprocher La Défense de Paris intramuros, de prolonger l'axe historique jusqu'à la Seine, de faire de La Défense une vitrine de la métropole et d'en faire un lieu de vie.

En ce qui concerne son rôle d'interface, les études préconisent de traiter les questions d'accessibilité, de mobilité pas seulement à l'échelle métropolitaine mais également locale, car la majorité des déplacements est liée à la vie quotidienne. Ces déplacements de proximité sont aujourd'hui fortement perturbés par leur superposition à des flux radiaux d'échanges entre la couronne extérieure et Paris. Certains projets comme l'extension du RER E et des lignes de tramways T1 et T2, ou la création du Grand Paris Express sont donc liés à une problématique métropolitaine. D'autres au contraire sont liés au développement local, comme le projet d'assurer la continuité piétonne entre Neuilly sur Seine et l'esplanade de La Défense, le renforcement des points d'accès au fleuve, la transformation en boulevard urbain du boulevard circulaire ou le raccordement des réseaux de mobilités douces de La Défense à ceux des communes adjacentes. La rénovation et l'extension de la gare multimodale quant à elles s'inscrivent dans une logique mixte, métropolitaine et locale.

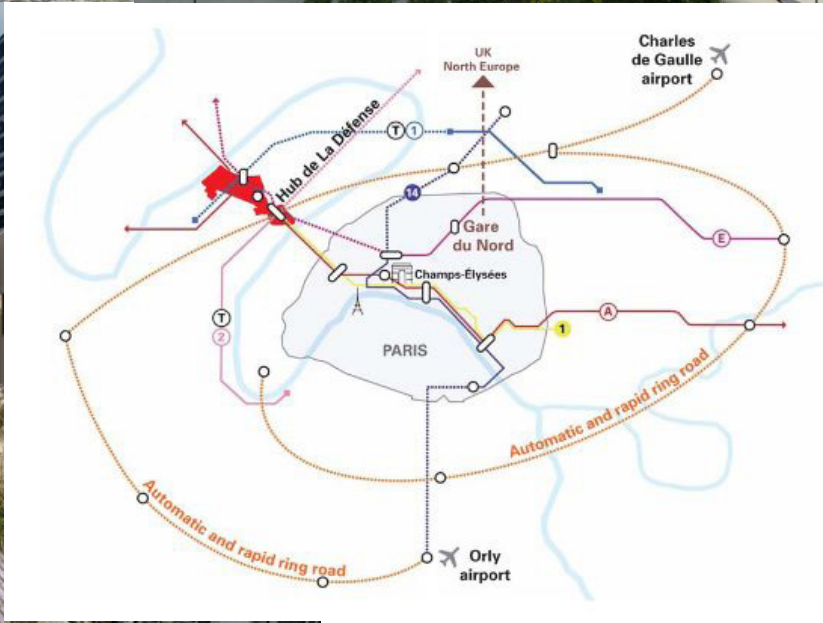
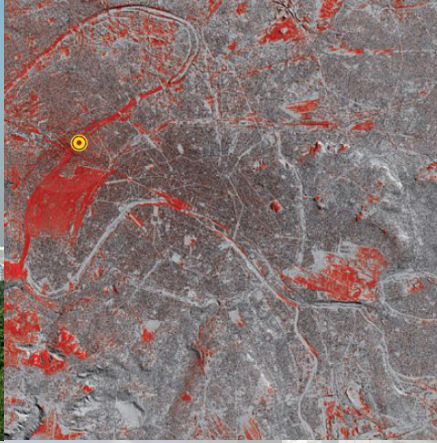
En plus d'un rôle d'interface, La Défense doit devenir une vitrine de la métropole sans pour autant oublier la population locale. Pour cela les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre ont décidé d'améliorer la qualité et la quantité des espaces publics en les mettant au cœur du projet. La création de lieux de vie et d'animation proposant des loisirs, des commerces et des espaces verts seront implantés à proximité des moyens de transports publics. Dans un enjeu à plus grande échelle, des locaux d'activités innovants, des surfaces tertiaires complémentaires vont être réalisés. Ces bâtiments et toutes les nouvelles constructions devront présenter une architecture dense et contemporaine. L'objectif est de valoriser la perception de La Défense dans l'imaginaire collectif, de révéler son identité urbaine et innovante.

Dans un rôle double d'interface et de mise en scène du territoire, la prolongation de la perspective de l'axe historique jusqu'à la Seine est projetée. Cet axe majeur a une réalité dans le paysage urbain et dessine un territoire propre qui ne coïncide pas avec les limites administratives et n'échappe donc pas à une juxtaposition d'aménagements, de gestions. Même s'il n'y a pas de projet d'ensemble, certaines études l'ont analysé dans sa globalité. Cette perspective historique est ponctuée par plusieurs monuments symboliques (la Concorde, l'Arc de Triomphe, la Grande Arche) et constitue une continuité urbaine inédite qui participe à sa renommée mondiale. La skyline et la Grande Arche sont des marqueurs du paysage et permettent d'identifier la position de La Défense sur cet axe.

Pour valoriser cet axe et donc l'image de la métropole, plusieurs équipes de maîtres d'œuvre ont proposé de renforcer l'identité du site à travers la création d'une scénographie urbaine qui part du Louvre jusqu'à la Seine et la forêt de St Germain. Cette scénographie majestueuse offrira au regard une vue dégagée sur un espace public dont la forte composante végétale marque le contrepoint de la minéralité de La Défense et de Paris. Cette perspective assure la transition entre la ville diffuse et la ville dense.

De ces orientations d'aménagement, nous pouvons ressentir cette volonté de trouver un équilibre entre des enjeux métropolitains et locaux. L'importance de ce territoire dans l'identité de la métropole parisienne est palpable. La Défense doit représenter le caractère moderne et économique du Grand Paris. L'idée de centralité est l'aspect phare de cet espace, davantage que l'idée de transition ou d'interface. Il ne s'agit donc pas tant de montrer la métropole (interface) mais de la représenter, inversement au Bourget qui offre un point de vue, une fenêtre sur le Grand Paris.

Après avoir analysé le renouvellement de La Défense dans son ensemble nous allons nous pencher sur un petit projet très intéressant pour notre problématique. Situé « à la proue de La Défense » au-dessus de la ligne 1 du métro et de l'autoroute A14, le projet Oxygène conçu par l'agence Malka Architecture vise à créer une porte physique et visuelle. Mais plus qu'une porte, l'espace Oxygène doit être un lieu de destination. Pour cela les concepteurs ont imaginé un espace mixte composé d'espaces verts et d'équipements de restauration. Nous constatons que même à cette échelle réduite, l'idée de centralité émerge. Ce projet nous montre également cette notion de ville dans la ville, avec la volonté de délimiter son territoire ce qui peut paraître à première vue antinomique avec ce que nous avons vu précédemment.



*Fig 23. La Défense/
 Identité lointaine de Paris
 Projet d'ensemble et vie locale
 Végétalisation et mobilité future
 Projet Oxygen au dessus de l'A14*



Fig 24. Photographie de La Porte d'Italie et des Tours des Olympiades

2.2.3/ Le quartier de la Porte d'Italie, interface locale et métropolitaine

Le dernier site que nous allons analyser dans ce mémoire est le quartier de la Porte d'Italie. La Porte d'Italie occupe par rapport aux autres portes parisiennes un rôle important. Sa situation à l'entrée sud de Paris intramuros et son raccordement à l'autoroute A6 en fait une porte d'entrée majeure et une véritable place métropolitaine. Comme pour l'ensemble des quartiers périphériques de la capitale, des études ont été menées par l'APUR et l'agence TVK en 2005 afin d'établir des diagnostics et des orientations à privilégier pour ces quartiers pour réinsérer le boulevard périphérique dans le tissu urbain. Cette attention portée par les urbanistes est le signe d'enjeux importants sur ce territoire spécifique.

Profitant de la présence de la Seine et du réseau ferré, le secteur de la Porte d'Italie a connu entre 1800 et 1970 un important essor industriel et démographique impactant fortement le paysage urbain notamment avec la construction sur dalles des tours des Olympiades. Mais cette position préférentielle pour le développement économique a morcelé son tissu urbain faisant de ce quartier un véritable puzzle. Les nombreux éléments du réseau routier viennent s'ajouter à ces infrastructures de transport et participent à produire une multitude de coupures et enclaves tout en structurant le quartier.

L'axe majeur autour duquel s'organise le quartier part de la Place d'Italie jusqu'à Villejuif en passant par le boulevard périphérique et le Kremlin-Bicêtre. Perpendiculairement à cette colonne vertébrale de 70m de large, deux rocade, le boulevard des Maréchaux et le boulevard périphérique viennent encadrer le quartier, l'isolant au nord et au sud. Cette configuration urbaine sépare Paris de sa banlieue et perturbe la vie locale faisant de ce quartier un endroit où l'on passe plutôt qu'un endroit où l'on vient. Cette image plutôt négative du quartier est accentuée par l'aspect bruyant, polluant et saturé du périphérique qui marque l'arrivée dans Paris intramuros.

Ce contexte urbain difficile a poussé tous les acteurs de l'aménagement à réfléchir à son devenir pour essayer de tirer parti de la forte desserte du quartier. Leur volonté est de faire de ce site une interface vivante entre Paris et sa banlieue (Issy-les-Moulineaux, le Kremlin-Bicêtre et Gentilly) afin d'étendre les frontières physiques et mentales de Paris sans perturber la fonction de transit du quartier. L'idée est de transformer un quartier périphérique en une nouvelle centralité de la métropole. Pour cela les urbanistes à l'œuvre sur ce territoire ont identifié plusieurs grands objectifs et orientations prioritaires comme l'homogénéisation des densités de bâti et de population des deux côtés du périphérique, le renforcement du réseau d'espaces publics et des transports en commun ou la couverture de l'A6 b et du périphérique pour rompre la corrélation de ce dernier avec les limites de Paris.

Plusieurs projets d'aménagement ont déjà été réalisés et d'autres sont en cours. L'Avenue de Fontainebleau située sur la portion kremlinoise de l'axe majeur a été réaménagée au profit de la vie locale et des circulations douces avec l'élargissement des trottoirs, la plantation d'arbres d'alignement et la construction d'un centre commercial de proximité. L'objectif était de redonner sa fonction urbaine à cette portion de l'axe, d'en valoriser l'identité urbaine. Cette requalification ponctuelle a motivé le réaménagement global de l'ex RN7 composé de l'Avenue d'Italie et de l'Avenue de la Porte d'Italie située dans le prolongement de l'Avenue de Fontainebleau afin de créer une continuité sur cet axe. Depuis 2015, l'ancienne RN7 déclassée en D7 fait l'objet d'une requalification façade par façade. L'équipe de M. Fortier, maître d'œuvre retenu pour l'ensemble du projet, propose un aménagement homogène d'un bout à l'autre de l'axe tout en travaillant par séquences. La continuité du bâti, la diminution de la place de la voiture et la création de signaux architecturaux forts font partie de ses grands principes d'aménagement qui visent à renouveler l'identité du quartier.

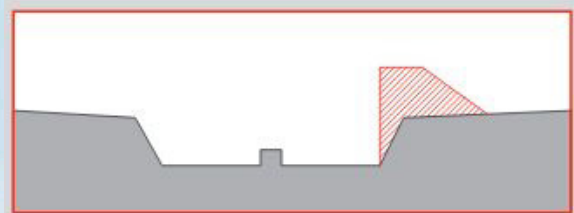
Cette volonté des politiques et des urbanistes à faire de ce quartier une interface active entre Paris, Issy-les-Moulineaux, le Kremlin-Bicêtre et Gentilly implique deux dynamiques spatiales d'aménagement, l'une en direction du cœur de Paris et l'autre parallèle à ses franges.

En plus de son rôle d'interface, ce quartier de la Porte d'Italie est un lieu privilégié dans le développement de nouveaux programmes bâtis et donc de logements du fait de son importante desserte. Cette situation lui confère un rôle important dans la réponse des politiques et de tous les acteurs de l'aménagement à la crise du

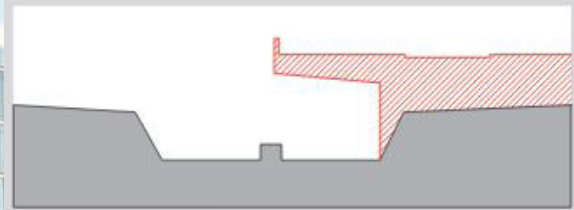
logement à l'échelle métropolitaine. La construction de ses nouveaux espaces d'habitation oblige les concepteurs à imaginer et à réaliser toute une nouvelle configuration de voies locales et intercommunales d'où l'importance d'une prise en compte de ce quartier à différentes échelles.

Toutes ces interventions en cours et futures cherchent à redynamiser la vie locale. Cette transformation des usages et des pratiques va initier une transformation de l'image du quartier davantage que les créations architecturales. Ce quartier n'a pas vocation à représenter Paris à l'international ni à l'échelle régionale, il doit avant tout servir de pont au-dessus de la petite ceinture parisienne. Même si ce quartier est une centralité de par son importante concentration d'emplois et de logements, il a davantage un rôle à jouer comme espace de transition au sein de la ville dense.

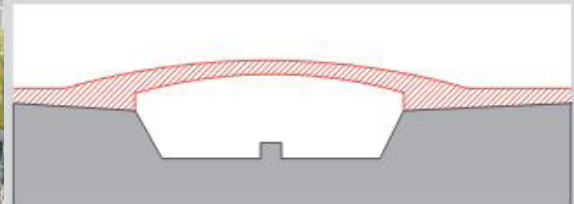
*Fig 25. La Porte d'Italie/
Centre commercial OKABE et propositions de recouvrement du périphérique
ZAC de Fontainebleau en 2006 et 2008
Requalification du Bvd des Maréchaux*



Talus inversé



Semi-couverture



Couverture ou voie élargie



2.2.4/ Des projets métropolitains comme levier du développement local

L'analyse de ces trois sites nous a permis de constater certaines similitudes dans le développement et l'aménagement de ces territoires et nous renseigne sur leur rôle actuel et futur. Leur position aux carrefours de réseaux de transport en fait par définition des espaces de fort transit. Cette importante desserte, attire les entreprises et les habitants d'où cette notion de centralité très présente au niveau des entrées de ville.

Les nombreuses infrastructures de voiries ont permis un développement rapide de ces terrains d'études mais elles ont fragmenté leur territoire fait d'enclaves et de ruptures perturbant la vie locale et la lisibilité du territoire. Ces espaces continuent d'avoir une image négative, ils sont souvent considérés comme des frontières par la population locale et un frein au développement local.

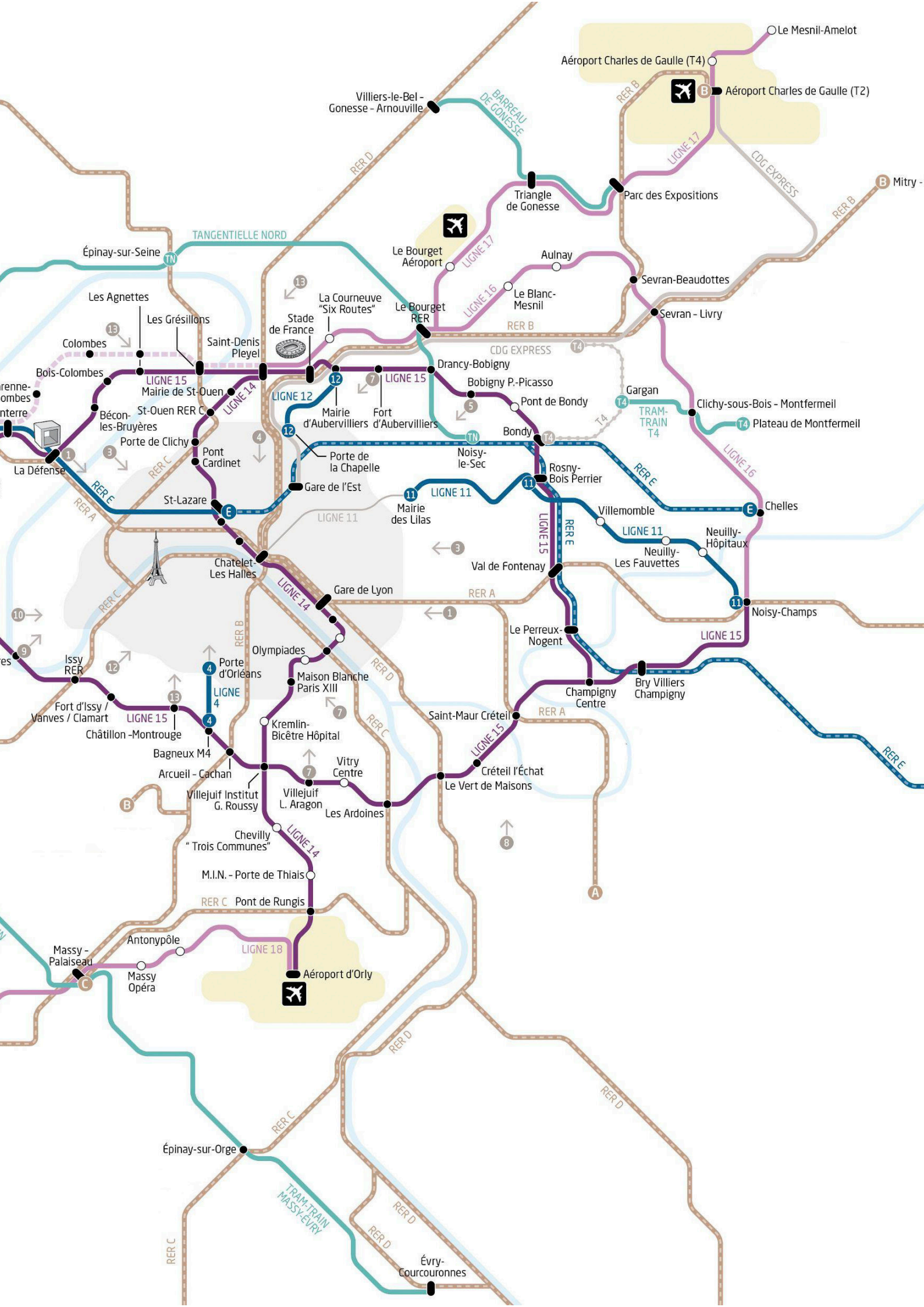
Cette représentation dans l'imaginaire collectif couplée à la création de la métropole du Grand Paris en 2013 a poussé les acteurs de l'aménagement à réfléchir sur le devenir de ces territoires. Il y a une volonté évidente de prendre en compte les enjeux locaux et métropolitains, ces espaces ayant vocation de par leur poids économique à servir la métropole et être un levier du développement local. Ces espaces sont donc des territoires de projets attirant de nouveaux capitaux, idées et habitants participant ainsi à la valorisation de la métropole et du territoire d'entrée de ville. Ce dynamisme territorial devient un des leviers du développement local.

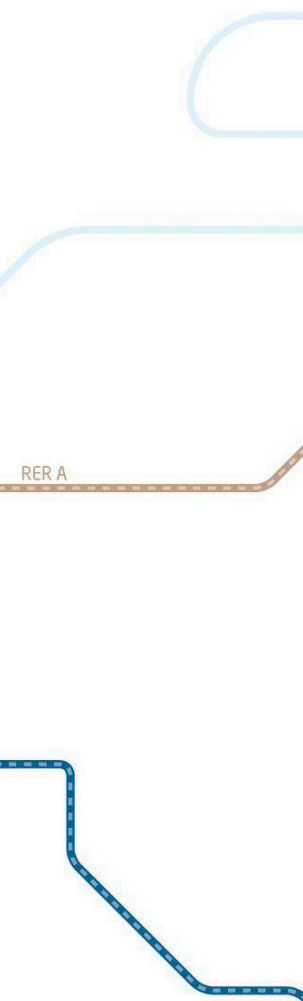
Cette double échelle d'enjeux implique plusieurs fonctions et donc équipements. Certaines propositions et orientations apportées par les urbanistes, architectes et paysagistes sont communes aux trois sites. Lors de notre analyse nous avons constaté un gros travail effectué sur l'identité de ces territoires. Il s'agit de renforcer leur caractère urbain par des interventions sur l'espace bâti et l'espace public mais également de révéler le grand paysage sur ces espaces souvent hors sol depuis des lieux emblématiques et les infrastructures de transports. Ce travail se fait à plusieurs échelles notamment au niveau de La Défense qui possède un rayonnement mondial contrairement au Bourget et surtout à la Porte d'Italie. Mais ce changement ou renforcement identitaire ne doit pas se faire au détriment des fonctions de transit indispensables au fonctionnement de la métropole.

Le renforcement des réseaux de transport existants notamment les transports en commun et les circulations douces est une autre constante d'aménagement sur ces trois sites. Il s'agit d'adapter et d'optimiser les infrastructures pour renforcer les liens entre les différents pôles de la métropole et entre Paris et sa banlieue tout en offrant aux usagers locaux des espaces publics continus et de qualité. Ce renforcement doit également accompagner le développement économique de ces territoires qui participent fortement à l'attractivité économique de la métropole grâce aux avantages issus de leur position en entrée de ville. Ils diversifient l'offre métropolitaine attirant des entreprises et des équipements spécifiques. En plus de servir la métropole ce renforcement doit faciliter les déplacements courts et donc une vie locale dynamique indispensable au développement du territoire.

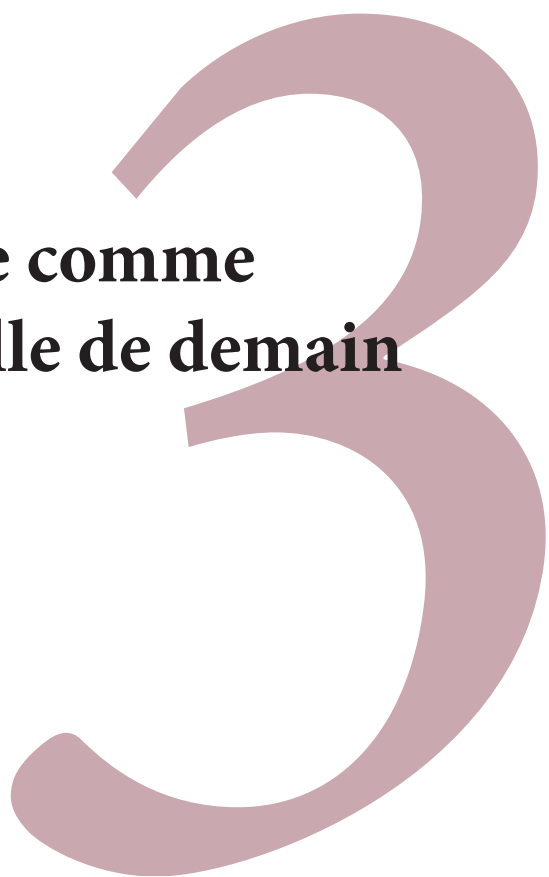
D'un point de vue social, ces projets sont l'occasion de réduire certaines inégalités spatiales et sociales en désenclavant les zones peu accessibles et en réduisant les différences économiques. Ces projets doivent renforcer les liens entre les territoires mais également entre tous les pratiquants de ces espaces. Cette progression sociale doit permettre au territoire d'entrer dans un cycle vertueux et dynamique et ainsi devenir un levier du développement local.

Même si ces projets présentent de nombreuses similitudes, nous pouvons constater quelques spécificités dues à leur position et à leur importance variables dans la métropole. Le Bourget et le quartier de la Porte d'Italie situés en bordure de la ville dense et de Paris intramuros ont un rôle d'interface contrairement à La Défense qui a davantage un rôle de centralité de par sa situation en coeur de ville dense et son rayonnement mondial. La Défense doit représenter Paris dans l'imaginaire collectif contrairement aux deux autres sites qui ont une envergure moindre. Ces différents rôles dans la ville d'aujourd'hui impliquent des réponses adaptées de la part des maîtres d'œuvre.





Les entrées de ville comme indicateur de la ville de demain



PARTIE 3 / LES ENTRÉES DE VILLE COMME INDICATEUR DE LA VILLE DE DEMAIN

Dans cette dernière partie, nous allons nous intéresser à la ville de demain à partir des éléments que nous avons recueillis tout au long de cet exercice du mémoire. Les entrées de ville sont un indicateur de la volonté et des choix des pouvoirs publics et privés concernant l'avenir des villes françaises. Même s'il faut être conscient qu'il est très difficile de prévoir l'avenir, les projets d'entrées de ville actuelles, nous renseignent sur les formes et fonctions possibles de la ville du futur. Notamment en terme de mobilité, morphologie et gouvernance.

Dans un monde où la concurrence entre les villes est de plus en plus exacerbée, il devient indispensable pour les villes de se démarquer, de s'affirmer afin d'augmenter leur aire d'influence et leur attractivité. Les villes sont devenues des objets de consommation qu'il faut savoir marketer, promouvoir, sur son territoire et à l'étranger dans l'espoir d'attirer les entreprises et les citoyens. La création d'une image de marque, d'une identité territoriale aux travers des symboles architecturaux, paysagers, culturels ou technologiques devient une nécessité. La qualité et la diversité des services et équipements proposés participent également à la valorisation et à la promotion du territoire.

Dans ce contexte, les entrées de ville retrouvent leur importance historique et constituent un marqueur fort, elles sont la première image de la ville, cela en fait un espace privilégié par les politiques et les grands concepteurs pour mettre en scène le territoire et montrer une image positive de la ville. Dans ces conditions, les entrées de ville deviennent de plus en plus représentatives de la ville de demain même s'il y a un risque qu'elles nous montrent une image tronquée et idéalisée de la réalité.

Pour répondre à cet enjeu de compétitivité territoriale, les pouvoirs publics ont la volonté de contrôler l'aménagement et le développement des villes pour valoriser leur territoire même si leur pouvoir de décision est de moins en moins évident contrebalancé par les grands groupes industrialo-financiers.

Cette compétitivité territoriale passe par différentes évolutions et améliorations concernant de nombreux secteurs liés à l'urbanisme et l'aménagement du territoire de manière générale.

3.1/ Une mobilité intensifiée et optimisée

Situés en majorité sur des hubs de transports importants, les entrées de ville et leurs projets d'aménagement nous renseignent sur la mobilité future en milieux urbain et périurbain.

La mobilité est un des éléments clés de l'attractivité des villes mais c'est également une source de pollution très importante. A lui seul, le secteur des transports représentait en 2011, 32% des consommations liées aux villes (usages résidentiels et tertiaires, déplacements locaux). Sachant que les consommations liées aux villes représentent 70% des consommations finales d'énergie et de gaz à effet de serre en France et que les coûts de l'énergie ne vont probablement pas diminuer, il devient urgent pour les pouvoirs publics et les individus de modifier leur façon de consommer et de se déplacer. Il ne s'agit pas forcément de consommer moins mais de consommer mieux.

Les villes doivent donc répondre aux attentes de mobilité de la part des entreprises et des citoyens mais également s'adapter aux impératifs de sobriété énergétique surtout dans ce contexte de transition énergétique et de ville post-carbone.

En analysant nos trois sites d'étude, nous nous sommes aperçus que les orientations en terme de mobilité allaient toutes dans le sens d'une intensification contrôlée et optimisée des flux. Les pouvoirs publics cherchent à diminuer les temps de transport et les inégalités socio-spatiales liées à la mobilité en agrandissant les réseaux collectifs existants et en développant de nouvelles lignes de banlieue à banlieue. Ce renforcement et cette amélioration du réseau collectif a pour objectif de réduire les enclaves, de décongestionner la ville centre et surtout de diminuer la place de la voiture dans la part modale des transports.

Parallèlement à ce développement du réseau de transports collectifs (tramway, bhns, rer, métro aérien et souterrain...) adapté aux moyennes et longues distances, les pouvoirs publics ont la volonté d'améliorer la mobilité des courtes distances, avec l'aménagement des voiries et des trottoirs au profit des circulations douces, non polluantes (piétons, vélos, skates...). Ces aménagements sont censés placer l'utilisateur au cœur des dispositifs par l'accès à une gamme plus diversifiée de services (arrêts de bus nouvelles générations, éclairage intelligent...).

Nous constatons que les pouvoirs publics et les maîtres d'œuvre sont dans la recherche d'un compromis entre accessibilité et sobriété énergétique. Mais cette sobriété ne passe par la diminution des flux mais par la limitation de la voiture individuelle, la mutualisation des transports et l'innovation technologique. Ce choix marque bien la volonté ou l'obligation des pouvoirs publics de privilégier l'attractivité de leur territoire.

D'un point de vue identitaire, les réseaux de transports permettent de mettre en scène le territoire et le grand paysage. La ville de demain va de plus en plus s'appuyer sur ses réseaux pour montrer les richesses de son territoire car il est de plus en plus évident que «le réseau fait le territoire».

3.2/ Une morphologie urbaine au service de la mobilité et de l'efficacité

Les impératifs de mobilité et de sobriété énergétique, obligent les grandes villes à réorganiser leur territoire pour plus d'efficacité. La ville diffuse et l'habitat périurbain tant décriés notamment par les écologistes semblent être un modèle dépassé mais également difficile à contenir même si de nombreuses lois et réglementations sont mises en place depuis quelques années pour maîtriser cet étalement urbain généralisé. La ville dense et compacte peut paraître une solution évidente mais les chercheurs ont démontré que les consommations liées à la ville se stabilisent à partir d'un certain seuil de densité, variable selon les spécificités territoriales, remettant en cause beaucoup d'idées reçues comme quoi compacité et sobriété étaient indissociables.

De plus, la ville centre ne peut pas accueillir l'ensemble des fonctions et équipements nécessaires au bon fonctionnement du territoire. Les pouvoirs publics cherchent donc la morphologie idéale s'appuyant sur un contexte local (géographique, historique...) afin de concilier efficacité économique, environnementale et équité sociale.

Les entrées de ville sont un indicateur de la volonté des pouvoirs publics d'organiser le territoire urbain autour de pôles d'excellences, spécialisés et décentralisés, pour diminuer le poids de la ville centre et valoriser la périphérie qui devient petit à petit centralité. La création de nouvelles polarités décentralisées permet de limiter les pressions immobilières sur les espaces centraux et ainsi réduire les inégalités socio-spatiales. L'éloignement de la ville centre ne devient plus un critère de différenciation sociale.

L'organisation et la répartition spatiale des polarités et des centralités en lien avec les enjeux de mobilités et de mixités des fonctions devient une des clés d'un urbanisme sobre et efficace. Notre analyse de ces trois sites d'études nous a montré que les pouvoirs publics privilégient une répartition compacte et hiérarchisée des polarités afin d'éviter de concurrencer la ville centre tout en limitant l'étalement urbain et ses conséquences en terme de mobilité et d'artificialisation du territoire. Il y a le souhait d'un développement équilibré des territoires avec des logiques de polarisation et de concentration qui doit améliorer la qualité du vivre en ville, modérer les coûts urbains et réduire les espaces interstitiels.

Cette dynamique urbaine ne peut s'appliquer à l'ensemble des villes et des aires urbaines. Certains territoires en décrochage vont très certainement avoir des dynamiques différentes mais ce mémoire ne permet pas de tirer des enseignements en ce qui concerne ces espaces.

3.3/ Une gouvernance métropolitaine forte

Dans ce contexte de concurrence entre les villes, les pouvoirs publics souhaitent contrôler le développement et l'aménagement des territoires afin de valoriser leur ville. Il y a une volonté forte de garder l'initiative face aux acteurs privés pour mettre en place une politique cohérente d'aménagement du territoire tout en essayant de les inclure dans cette dynamique. Cela passe par de nouveaux modes et échelles de gouvernance.

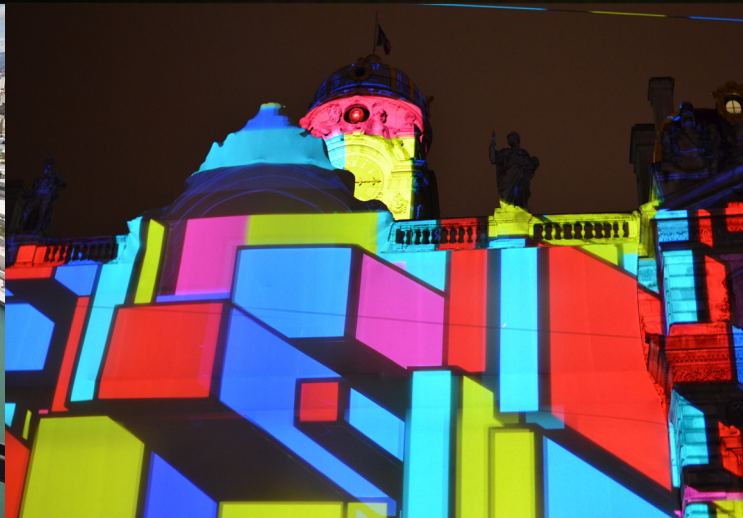
L'aménagement des trois sites étudiés nous a démontré l'importance grandissante de l'échelle métropolitaine. Le projet de territoire a pour frontières celles de la métropole du Grand Paris. Cette échelle de gouvernance a pour objectif d'agir simultanément sur tous les leviers disponibles, de mobiliser méthodiquement les acteurs publics et privés et de dépasser les approches sectorielles (transport, énergie, bâti). Une plus petite échelle aurait du mal à peser face aux acteurs privés.

Mais nous avons également remarqué que ces projets bien que portés par le Grand Paris s'appuient sur les intercommunalités et ont donc une gouvernance multiscalair et décloisonnée. Cette imbrication d'échelles de gouvernance doit permettre un développement cohérent à l'échelle métropolitaine tout en prenant en compte les spécificités locales afin de ne pas reproduire un urbanisme monofonctionnel inadapté à la vie locale.

Cette dynamique de gouvernance dépend du rapport de forces entre acteurs privés et publics. Chacun cherchant à augmenter son influence, les politiques ont vu dans le développement des espaces publics une façon de conserver la main sur leur territoire et plus particulièrement sur son foncier.

La ville de demain sera une ville territoire, organisée en pôles hiérarchisés et spécialisés. La ville de demain sera celle de la mobilité exacerbée, celle des loisirs, celle des grands architectes et des labels mais elle devra être sobre, intelligente et innovante pour que ce modèle urbain puisse s'inscrire dans la durée.

*Fig 26. La ville de demain/
Marketing urbain, ville franchisée
Innovation dans les transports
Espaces publics interactifs et intelligents
L'art en ville*



CONCLUSION /

La généralisation grandissante de l'urbain en Europe et plus particulièrement en France, rend difficile la définition de la ville, de ses franges et de ses entrées. Même si les entrées de ville sont un objet flou, difficile à percevoir, ce mémoire nous montre que c'est également un observatoire pertinent pour capter les évolutions passées, présentes et futures de la ville et de sa pratique. L'analyse de la forme, de la localisation et du rôle économique, paysager, et social de cet objet de taille restreinte, dans un contexte d'urbain généralisé, nous a amené à réfléchir sur la ville de demain, sa morphologie, sa pratique et ses modes de gouvernance...

Les entrées de ville sont depuis l'Antiquité et l'apparition des premières villes, une étape importante du parcours menant du rural à l'urbain dense et à la ville centre. Elles révèlent et mettent en scène l'arrivée en ville. Leur importance dans l'identité et la symbolique d'une ville et d'un territoire en a fait des espaces de projets privilégiés par les acteurs publics et privés de l'aménagement. Elles sont donc révélateurs d'un contexte géopolitique, des volontés politiques, des goûts et des pratiques urbaines d'une époque. Leur évolution spatiale, morphologique, et fonctionnelle au fil des époques et des transformations urbaines est indéniable mais certaines caractéristiques et fonctions sont récurrentes et permettent de se représenter mentalement cet espace historique.

Dans l'imaginaire collectif, les entrées de ville historiques sont associées à l'idée de la porte, d'une frontière économique, morphologique, sociale et paysagère. Ce sont des zones de flux intenses de toutes sortes (humains, marchandises, capitaux...) qui participent au dynamisme de la ville au même titre que le centre ancien. Mais contrairement à ce dernier, elles ont une image plutôt négative due en partie aux fonctions d'octroi, aux activités polluantes et peu valorisées, et à l'insécurité. Cette représentation mentale est liée à la ville compacte et concentrique.

La chute progressive des remparts et la généralisation de l'urbain à partir du XX^{ème} siècle n'ont cessé de diluer cet espace, prolongeant ce parcours urbain et modifiant les représentations collectives. L'idée d'un espace de transition prend de plus en plus d'importance et vient remettre en cause l'idée d'une frontière ponctuelle et rigide. L'absence de projets globaux et l'avènement de la société de consommation lié à l'automobile a eu pour conséquence un développement anarchique des entrées de ville, symbolisé par des grands entrepôts commerciaux, un affichage publicitaire invasif et la multiplication d'informations routières. Ces espaces sont devenus des non lieux, même s'ils ont su garder leur importance dans le dynamisme économique des villes grâce en partie à leur position au niveau des hubs de transports.

Les années 80 marquent un tournant dans l'aménagement des entrées de ville. De nombreuses voix s'élèvent contre la dégradation de ces morceaux de territoire. Les acteurs de l'aménagement prennent conscience de ce massacre paysager et environnemental et proposent de nouvelles méthodologies de requalification notamment à l'échelle de l'agglomération.

L'apparition des villes territoires et des métropoles en ce début du XXI^{ème} siècle, redistribue les cartes. La concurrence entre les villes et notamment entre les métropoles s'intensifiant, les politiques publiques et les collectivités locales souhaitent reprendre en main la valorisation de leur territoire. Les entrées de ville deviennent des entrées de territoire qu'il faut aménager pour mettre en scène le territoire et l'arrivée en ville. La volonté des politiques et des urbanistes de réduire le poids de la ville centre au profit des espaces périphériques est également un des éléments qui explique le renouveau des entrées de ville.

Les entrées de ville redeviennent un territoire de projet qui doit servir la métropole ou la ville territoire tant économiquement, qu'identitairement mais elles doivent également participer à dynamiser la vie locale et ré-

duire les inégalités sociospatiales dans ces territoires faits d'enclaves et de ruptures.

Cette double échelle d'enjeux implique des projets multiscalaires. L'étude de trois sites stratégiques nous a montré certaines constantes et spécificités dues en partie à leur importance hiérarchique et à leur position sur le parcours menant du rural à l'urbain dense. Les maîtres d'œuvre et maîtres d'ouvrage agissent principalement sur les espaces publics et les réseaux de transports pour faire de ces territoires, des interfaces locales et métropolitaines. L'objectif est de renforcer leur poids économique et leur fonction de transit tout en conciliant les impératifs liés à la vie locale comme les circulations douces, les commerces de proximité et les espaces verts.

En plus d'un rôle d'interface, les entrées de ville ont vocation à être des centralités plus ou moins importantes en fonction de leur situation vis à vis de la ville centre et des infrastructures de transport. Les acteurs de l'aménagement veulent transformer cet espace où l'on passe en espace où l'on s'arrête. Dans un urbain qui tend à se généraliser et qui perturbe notre perception de cet espace, nous constatons que les entrées de ville ont un rôle clé qui suffit à prouver leur existence.

Même s'il est évident qu'on ne peut savoir de quoi demain sera fait, les entrées de ville actuelles nous renseignent, au travers de leur aménagement, sur la dynamique urbaine future. La ville de demain sera une ville territoire, polycentrique, organisée en pôles hiérarchisés et spécialisés. Elle sera innovante, labellisée, efficace. Ce sera la ville des loisirs et de la mobilité. Mais il reste à savoir qui en sera l'architecte phare. Les citoyens, les politiques, les grandes entreprises?

L'évolution perpétuelle des villes et de leurs entrées n'est pas propice aux certitudes. Elle pousse à réfléchir sur des solutions réversibles, évolutives et résilientes car les entrées de ville d'aujourd'hui ne seront pas celles de demain.

BIBLIOGRAPHIE /

OUVRAGES /

- BEDON, Robert, CHEVALIER, Raymond, PINON, Pierre, *Architecture et urbanisme en Gaule romaine*. Les Hespérides, S.l. 1988
- BENEVOLO, Leonardo, *Histoire de la ville*. Parenthèse, Paris, 1994
- CASTRO, Roland, DENISSOF, Sophie, *Le central park du grand Paris*. Abonnés, S.l. 2014
- CERDÀ, Ildefons, *La théorie générale de l'urbanisation*. EDS de l', S.l. 2005
- DUBY, Georges, *Histoire de la France urbaine*. L'univers historique, Paris, 1980
- GRETHER, Francois, *La ville sur mesure*. La parenthèse, S.l. 2013
- GROSJEAN, Bénédicte, *Urbanisation sans urbanisme. Une histoire de la «ville diffuse»*. Mardaga, Bruxelles, 2010
- INDOVINA, Francesco, *La Città diffusa*. Daest-iuav, Venise, 1990
- LEMOINE, Bertrand, *Paris en Ile de France, histoires communes*. Picard, Paris, 2006
- LUCAN, Jacques, *Où va la ville aujourd'hui ? Formes urbaines et mixités*. La Villette, Paris. 2012
- MANGIN, David, *La ville franchisée*. La Villette, S.l. 2004
- PANERAI, Philippe, *Paris métropole, formes et échelles du Grand Paris*. La Villette, S.l. 2008
- RAGON, Michel, *L'homme et les villes*. Albin michel, S.l. 1985
- SECCHI, Bernado, *L'émergence de la ville diffuse*. Diagonal, S.l. 2002

THÈSES et MÉMOIRES /

- BICINI, Gabriel, *Aménagement de la Porte d'Italie*, Mémoire étudiant, 2014
- FROBERT, Stephanie, *Entrées de ville*, Lyon, Rapport d'étude Certu, 1999
- LAUGIER, Robert, *La ville de demain : intelligente, résiliente, frugale, post-carbone*, S.l. Synthèse documentaire, 2013

ARTICLES /

- BABIN, Justine, « Smart city : qu'espérer de la ville de demain ? », *Challenges*, 2015
- BAZIN, Hugues, « Les figures du tiers-espace », *Filigrane*, 2015
- BEATRICE, Jérôme, « Le Grand Paris abat ses cartes », *Le Monde*, 2013
- BOCHET, Béatrice, GAY, Jean-Bernard, « La ville dense et durable : un modèle européen pour la ville ? » *Géoconfluence*, 2004
- CHARMES, Eric, « Retour sur la ville émergente », *Flux*, 2009
- DUPOUX VERNEUIL, Geneviève, « Urbanisme: un désastre bien de chez nous », *Le Nouvel Economiste*, 1992
- EMELIANOF, Cyria, « La ville compact », *Base*, 2001

GRECO, Bertrand, « Restaurants, Plateaux de cinéma ou agriculture urbaine : La Défense veut innover », *Le JDD*, 2016

LAMARRE, Christine, « Les portes de villes à la fin du XVIIIe siècle, crise de l'architecture et crise du symbole », *Presse universitaire de Rennes*, 2006

LEVY, Jacques, « Frontière », *Espace temps*, 2004

LEVY, Jacques, « Périphérisation de l'urbain », *Espace temps*, 2004

LEVY, Jacques, « Liens faibles, choix forts: les urbains et urbanité », *La vie des idées*, 2013

MANGIN, David, « Pour une ville métisse et passante », *Ecole de Paris*, 2005

NOIZET, Hélène, « La ville au moyen-âge et à l'époque moderne », *Espace temps*, 2014

PEDIBUS, « Ville diffuse et hypothèse en filigrane: La responsabilité de la voiture sur son époque », *Carfree.fr*, 2014

PROUST, Edouard, « Est ce la mort de la ville? Emergence et de la ville diffuse et du tiers espace », *Vvivante.fr*, 2013

STEVEN, Melemis, « La ville territoire », *L'Archipel des revues*, 2003

TOGNI, Mario, « La ville diffuse icône du XIXème siècle ? », *Le courrier*, 2011

TREGUIER, Eric, « Voici à quoi pourrait ressembler le quartier d'affaire de la Défense d'ici 20ans », *Challenges*, 2015

VICART, Benoît, « Ville et urbanité de quoi parlons nous? », *Pop-up urbain*, 2012

VIVANT, Elsa, « Qu'est ce que la ville créative ? », *La ville en débat*, 2009

ÉTUDES URBAINES ET DOCUMENTS D'URBANISME /

APUR, *De la Porte d'Italie à la Porte d'Ivry*, Etude urbaine, 2009

APUR, *La Défense dans son territoire*, Etude urbaine, 2010

APUR, *Etoile-La Défense, un axe majeur métropolitain*, Etude urbaine, 2012

APUR, *Pôle métropolitain du Bourget*, Etude urbaine, 2014

APUR, *Etude et réflexion sur le devenir des grandes voies radiales*, Etude urbaine, 2008

APUR, *Ex Rn2*, Etude urbaine, 2014

ATELIER DU GRAND PARIS, Consultation du Grand Paris, 2008

ATELIERS INTERNATIONAUX DE MAITRISE D'OEUVRE URBAINE, *La Défense 2050*, Worshop étudiant, 2011

PORTZAMPARC, Christian, *Le Bourget, entrée dans la métropole*, Etude urbaine, 2011

Contrat de Développement Territorial du Pôle Métropolitain du Bourget, Document d'urbanisme , 2013

TABLE DES ILLUSTRATIONS /

Fig 1. Porte romaine à Langres

Source: *cparama.com*

Fig 2. Poterne Gallo-romaine à Sens

Source: *histoire-sens-senonais-yonne.com*

Fig 3. Poterne Gallo-romaine à Senlis

Source: *bmsenlis.com*

Fig 4. Représentation d'artiste d'une porte médiévale

Source: *medieval.mrugala.net*

Fig 5. Représentation d'artiste de la ville médiévale

Source: *philisto.fr*

Fig 6. Représentation d'artiste de la Porte St Honoré à Paris au XIVème siècle

Source: *akg-images.fr*

Fig 7. Représentation d'artiste de la Porte de la Conférence à Paris au XVIème siècle

Source: *parismuseescollections.paris.fr*

Fig 8. Représentation d'artiste de la Porte St Antoine à Paris au XVIIème siècle

Source: *desarnaud-antiquaire.com*

Fig 9. Représentation d'artiste de la Porte St Denis à Paris au XVIIIème siècle

Source: *chambresdelagrandeporte.fr*

Fig 10. Représentation d'artiste de la Barrière d'Italie à Paris au XIXème siècle

Source: *en.wikipedia.org*

Fig 11. Photographie de la Barrière de Montreuil à Paris au XIXème siècle

Source: *fr.wikipedia.org*

Fig 12. Photographie des fortifications de la Porte de Versailles à Paris au XIXème siècle

Source: *gallica.bnf.fr*

Fig 13. Photographie de la Zone de Paris au XXème siècle

Source: *parismetropolitaine.fr*

Fig 14. Photographie d'une entrée de ville à la fin du XXème siècle

Source: *larep.fr*

Fig 15. Frise chronologique schématique des villes et de leurs entrées

Source: *réalisation personnelle*

Fig 16. L'aire métropolitaine comme territoire de la ville

Source: *réalisation personnelle, INSEE*

Fig 17. Les grandes pénétrantes comme entrée dans la ville

Source: *réalisation personnelle, atelier du Grand Paris*

Fig 18. Les grandes centralités comme étapes et portes d'un parcours

Source: *réalisation personnelle, atelier du Grand Paris*

Fig 19. Des parcours d'entrée de ville privilégiés

Source: *réalisation personnelle*

Fig 20. Photographie prise du Bourget en direction de Paris

Source: *réalisation personnelle*

Fig 21. Le Bourget

Source: *CDT du Bourget*

Fig 22. Photographie prise de l'Axe historique en direction de La Défense

Source: *storkers.com*

Fig 23. La Défense

Source: *pss-archi.eu, APUR, defense-92.fr, le jdd.fr*

Fig 24. Photographie de la Porte d'Italie et des tours des Olympiades

Source: *en.wikipedia.org*

Fig 25. La Porte d'Italie

Source: *APUR, couverture16b.fr, archive.francesoir.fr*

Fig 26. La ville de demain

Source: *slideshare.net, blogcomco3.wordpress.com, tempsreel.nouvelobs.com, fr.mbd-design.com, auto-lifestyle.com, capital.fr, projets-architecte-urbanisme.fr, marcelgreen.com, france.fr, réalisation personnelle*

Il était une fois, un vieil homme assis à l'entrée d'une ville du Moyen Orient.

Un jeune homme s'approcha et lui demanda : Je ne suis jamais venu ici : comment sont les gens qui vivent dans cette ville ?

Le vieil homme lui répondit par une question : Comment étaient les gens dans la ville d'où tu viens ?

— Egoïstes et méchants ; c'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'étais bien content de partir, dit le jeune homme.

Et le vieillard de répondre : Tu trouveras les mêmes gens ici.

Un peu plus tard, un autre jeune homme s'approcha et lui posa exactement la même question.

— Je viens d'arriver dans la région ; comment sont les gens qui vivent dans cette ville ?

— Dis-moi mon garçon, comment étaient les gens dans la ville d'où tu viens ?

— Ils étaient bons et accueillants, honnêtes : j'y avais de bons amis ; j'ai eu beaucoup de mal à la quitter, répondit le jeune homme.

— Tu trouveras les mêmes ici répondit le vieil homme.

Un marchand qui faisait boire ses chameaux à côté avait entendu les deux conversations. Dès que le deuxième jeune homme s'éloigna, il s'adressa au vieillard sur un ton de reproche : Comment peux-tu donner deux réponses aussi différentes à la même question posée par deux personnes ?

*— Mon fils, dit le vieil homme, chacun porte son univers dans son cœur.
Celui qui ouvre son cœur change aussi son regard sur les autres.*

-
Conte arabe

RÉSUMÉ /

Parallèlement aux évolutions morphologiques et sociétales des villes, les entrées de ville n'ont cessé de se renouveler depuis l'Antiquité. Révélateur des pratiques urbaines et des mœurs de leur époque, elles sont depuis la fin de la Révolution Industrielle le symbole d'une société de consommation et du « tout pour la voiture ». Cristallisant les critiques et les enjeux économiques, elles font depuis la fin du XIXème siècle, l'objet de nombreux travaux de recherche pour la plupart à l'échelle de l'agglomération.

Avec l'émergence des métropoles et des villes territoires regroupant plusieurs agglomérations, leurs formes et leurs fonctions sont amenées à suivre l'évolution de l'urbain et des modes de gouvernance. Mais elles constituent toujours des marqueurs forts d'identité. Les collectivités locales désirant valoriser leur territoire dans un contexte de concurrence mondiale entre les villes, ont fait des entrées de ville un territoire de projet.

L'étude de plusieurs sites stratégiques de la métropole du Grand Paris et leur projet d'aménagement, nous renseigne d'une part, sur leur rôle d'interface multiscalair dans cet urbain diffus et d'autre part, nous donne un aperçu de la ville de demain en tant qu'espace vécu et construit.

Mots clés : entrée de ville, ville diffuse, projet urbain, mobilité