



HAL
open science

Entrées des villes commerciales : réflexion sur un paysage et une interface dépréciée de la ville à Rennes

Roja Razzaghikolko

► **To cite this version:**

Roja Razzaghikolko. Entrées des villes commerciales : réflexion sur un paysage et une interface dépréciée de la ville à Rennes. Sciences de l'Homme et Société. 2020. dumas-03195782

HAL Id: dumas-03195782

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03195782>

Submitted on 12 Apr 2021

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License



**UNIVERSITÉ
RENNES 2**

Entrées de ville commerciales:
réflexion sur un paysage et une interface dépréciée de la
ville à Rennes



Roja Razzaghikolko, Master 2 DYSATER
(Dynamiques Sociales & Aménagement du Territoire)
Mention : Urbanisme et Aménagement

Sous la direction de M. Antonin Margier

2019-2020

sommaire

Introduction (p.8)

Partie 1 : L'Entrée de ville, une notion dynamique émergente (p.13)

A) « L'Entrée de ville », une notion qui interroge la ville et le paysage urbain (p.13)

- i) Quelle entrée ? Quel espace ?
- ii) Une notion qui interroge les limites de la ville
- iii) Entrée de ville : quelle dimension privilégier ?
- iv) L'entrée de ville, un paysage co-construit et perçu

B) L'Entrée de ville, une notion à enjeux territoriaux récents (p.23)

- i) Un « Far-West » de l'étalement urbain ?
- ii) *La « France Moche » une critique esthétique de la ville qui cible les entrées de villes*
- iii) La prise en compte de l'Entrée de ville par les acteurs de la ville

C) Une tentative de typologie des entrées de ville à partir de l'exemple rennais (p.30)

- i) Un contexte local particulier: la « ville-archipel »
- ii) Quels critères ? Quels espaces retenus ?
- iii) Les Entrées de ville de Rennes

Partie 2 : Un paysage interchangeable ? Identité et Aménagement des Entrées de Villes Commerciales à Rennes (p.39)

A) Une construction systématisée et en lien avec la mobilité (p.40)

- i) Une organisation autour des axes et des flux d'entrée de ville
- ii) Un modèle français de la zone commerciale ?
- iii) Au final, une récurrence de formes urbaines d'entrées de ville commerciale

B) Des espaces urbains fréquentés et franchisés (p.50)

- i) La place des zones commerciales d'entrée de ville à Rennes
- ii) Une ville « franchisée » ?
- iii) Au péril de la ville ?

C) Des formes urbaines et des aménagements interchangeableables ? (p.60)

- i) Les paysages et les formes des entrées de villes de Rennes : analyse comparative
- ii) Alma : un « modèle » d'entrée de ville à Rennes ?

Partie 3 : Perceptions des entrées de villes commerciales à Rennes : quelle valorisation ? (p.71)

A) Présentation du protocole de recherche (p.71)

- i) Logique des enquêtes
- ii) Des échantillons solides mais qui pourraient être améliorés ultérieurement.

B) Étude de la transition campagne-ville : une transition difficile à objectiver (p.76)

- i) Présentation de l'enquête
- ii) Des résultats qui montre l'importance de certains éléments urbains
- iii) une limite : la rocade rennaise comme « interface d'entrée de ville » ?

C) Étude de la perception des entrées de villes commerciales rennaises : des espaces dépréciés mais connus (p.87)

- i) Présentation de l'enquête
- ii) Des profils d'entrées semblables : dépréciés mais fréquentées
- iii) Des espaces sans identités ? Questionnements sur la notion d'ambiance urbaine appliqués aux entrées de ville commerciales.

Conclusion (p.95)

Bibliographie (p.98)

Annexe (p.105)

Remerciements

Je tiens à remercier tout d'abord Monsieur Antonin Margier, Professeur à l'Université de Rennes II, qui m'a encadré tout au long de ce mémoire et qui m'a fait partager ses brillantes intuitions.

Je remercie Monsieur Yvon Le Caro, directeur du département de Master DYSATER. C'est à ses côtés que j'ai compris ce que rigueur et précision voulaient dire dans le domaine de recherche. Je le remercie aussi pour sa grande humanité. C'est grâce à lui que je suis en France aujourd'hui et cela je n'oublierai pas.

J'adresse tous mes remerciements à Monsieur Jean-Baptiste Barreau qui m'a aussi prodigué de nombreux conseils pour bien analyser mes enquêtes.

J'exprime ma gratitude à toutes les personnes qui ont participé à mes enquêtes. C'est grâce à eux que j'ai pu avoir des résultats, alors que la situation sanitaire était stressante et a donné une tonalité particulière à cette année 2020

Merci aussi à mes proches et mes amis qui étaient toujours à mes côtés.

Enfin, un merci particulier à Guillaume, pour son soutien quotidien et aussi pour corriger mon second mémoire en français, ce qui fut une tâche assez difficile.

Entrées de ville commerciales : réflexion sur une interface dépréciée de la ville ?

Introduction

En janvier 2018, le ministère de la culture a soutenu l'initiative de deux associations de défense du patrimoine en France, Sites & Cités remarquables de France et la Fédération Patrimoine- Environnement. Cette initiative consiste en un concours de solutions architecturales et d'urbanisme pour un espace déprécié de l'espace urbain, celui dit des « entrées de ville ». Dans la présentation de ce concours, les organisateurs dressent un bilan dépréciatif des entrées de villes, qui possèdent deux tares principales : la consommation de l'espace (argument spatial) et l'enlaidissement des villes (argument esthétique). C'est au nom de ces deux arguments que ce concours est organisé : *«De belles villes sont trop souvent abîmées par leurs entrées défigurées et marquées par un chaos qui s'oppose aux efforts réalisés dans les centres villes. Les franges urbaines s'étendent et entrent en concurrence avec les cœurs de ville, d'une part, et consomment des terres agricoles et des espaces naturels, d'autre part. ¹»*.

On le voit ici, la Ville, la qualité paysagère des villes fait l'objet d'enjeux et de débats parmi les élus, les habitants et plus largement l'ensemble de la population. Ces dernières années, une critique de la ville, des paysages urbains se fait jour. Un article du magazine Télérama² met en avant le concept de « France Moche » pour désigner la prolifération de paysages urbains jugés dégradés, sans identité, sans qualité esthétique. La critique touche l'ensemble des espaces urbains et provient à la fois de journalistes, d'architectes et de géographes. Mais c'est avant tout pour ces espaces liés à l'étalement urbain, les « entrées de ville » que se concentre une critique qui est observée et formulée depuis les années 2000 à travers notamment l'ouvrage de David Mangin, *La Ville Franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*, paru en 2004 aux Editions de la Vilette. Cet architecte, grand prix de l'urbanisme en 2008 y décrit la

¹<https://www.culture.gouv.fr/>

² <https://www.telerama.fr/monde/comment-la-france-est-devenue-moche,52457.php>
8/116

dégradation des villes en même temps que le développement du « sprawl » à savoir l'étalement urbain qui modifie la physionomie des villes, et notamment des entrées de ville. Plus particulièrement, il semble que ce soit les entrées de villes commerciales des agglomérations qui concentrent les critiques les plus virulentes.

Mais finalement, la question est de savoir ce qu'est au juste une « entrée de ville ». Il s'agit d'un concept non officiellement défini. D'un point de vue territorial, l'« entrée de ville » désigne le début du territoire communal. Mais ce point de vue ne fonctionne pas car souvent les villes forment des agglomérations et les espaces identifiés comme « entrées de ville » concernent souvent plusieurs communes. « L'entrée de ville » ne relève donc pas d'une définition urbanistique. Il nous faut reprendre la distinction entre le rural et l'urbain et plus particulièrement d'un point de vue paysager, ce qui oppose la ville à la campagne. Ainsi « l'entrée de ville » désigne des formes architecturales de la ville qui forment un paysage donné. Les caractéristiques de ce paysage varient selon le type de ville et le type de fonction. Il nous faut définir clairement ces types de paysage ultérieurement car le concept même d'« entrée de ville » fonde ma réflexion personnelle à propos des espaces urbains. Globalement, nous entendons par « entrée de ville » l'ensemble des formes architecturales et des paysages qui traduisent une rupture entre la campagne et la ville. Cet argument paysager ne va pas de soi mais il traduit davantage le caractère intuitif du terme d'entrée de ville : il semble que celui-ci alimente des représentations de la ville actuelle assez marquée et une critique de celle-ci. En effet, l'entrée de ville est vue comme étant symptomatique d'effets désastreux pour la vie économique des villes, sur la dévitalisation de certaines villes au profit de formes d'habitats et de formes de consommation dépréciées (la grande surface). Dans ce travail de mémoire de recherche, nous avons décidé de nous intéresser spécifiquement aux entrées de villes commerciales afin de nous concentrer un type d'espace qui cristallise ces symptômes.

L'entrée de ville commerciale concerne l'ensemble des espaces urbains, de la métropole à la petite agglomération. Dans *Comment la France a tué ses villes*, Olivier Razemon dresse un panorama de plusieurs villes où le problème de l'entrée de ville a une incidence sur l'ensemble du tissu urbain. Il prend pour exemple des villes de tailles diverses en France, comme Saint-Etienne (172 000 habitants), Montélimar (40 000 habitants) ou Privas (8 000 habitants). L'ensemble des espaces urbains semblent touché par ce que les critiques de ces espaces assimilent à quelque chose de nocif, voire « mortel » pour les villes. Je souhaite concentrer mes recherches sur le coeur de la métropole rennaise, à savoir la commune de Rennes et la première couronne. Dans le contexte rennais de la « ville-archipel », la question des entrées de ville me paraît être primordial et assez intéressant dans la mesure où le contrôle

de l'espace urbain a créé des paysages où les entrées de villes sont dans la ville. Par « ville-archipel », nous entendons une organisation urbaine avec une ville-centre dense et compacte qui fait office de pôle urbain principal, entourée par une ceinture verte et des plus petits pôles urbains limités politiquement dans leur possibilité d'urbanisation .

Mais au-delà de la question des entrées de ville, il importe de réfléchir à la notion de qualité urbaine et notamment de la qualité architecturale. La qualité architecturale d'une ville désigne la manière dont est perçue et valorisé le paysage urbain à travers la question de l'architecture des bâtiments. Celle-ci est souhaitée par les pouvoirs publics, mis en scène par ceux-ci par la publicité ou le discours politique. Cependant, la qualité architecturale des espaces est davantage du fait des habitants, de la manière dont ils la perçoivent. Les entrées de ville sont des espaces urbains qui sont parcourus quotidiennement par des individus et qui ont parfois des habitants en leur sein ou à leur voisinage. Je souhaite comprendre particulièrement comment sont perçus les différents éléments saillants des entrées de villes, notamment architecturaux.

Enfin, un enjeu particulièrement prégnant pour les espaces d'entrée de ville est la question de la transition ville-campagne. La question est de comprendre comment se réalise la transition entre les espaces de campagnes et de ville à travers le ressenti des populations. La question est de savoir qu'est-ce qui fait « ville » et est-ce que finalement ces entrées de villes commerciales sont perçues comme des espaces de ville ou des espaces intermédiaires, sans valeur urbaine en tant que telle.

Méthodologie réalisée et terrains

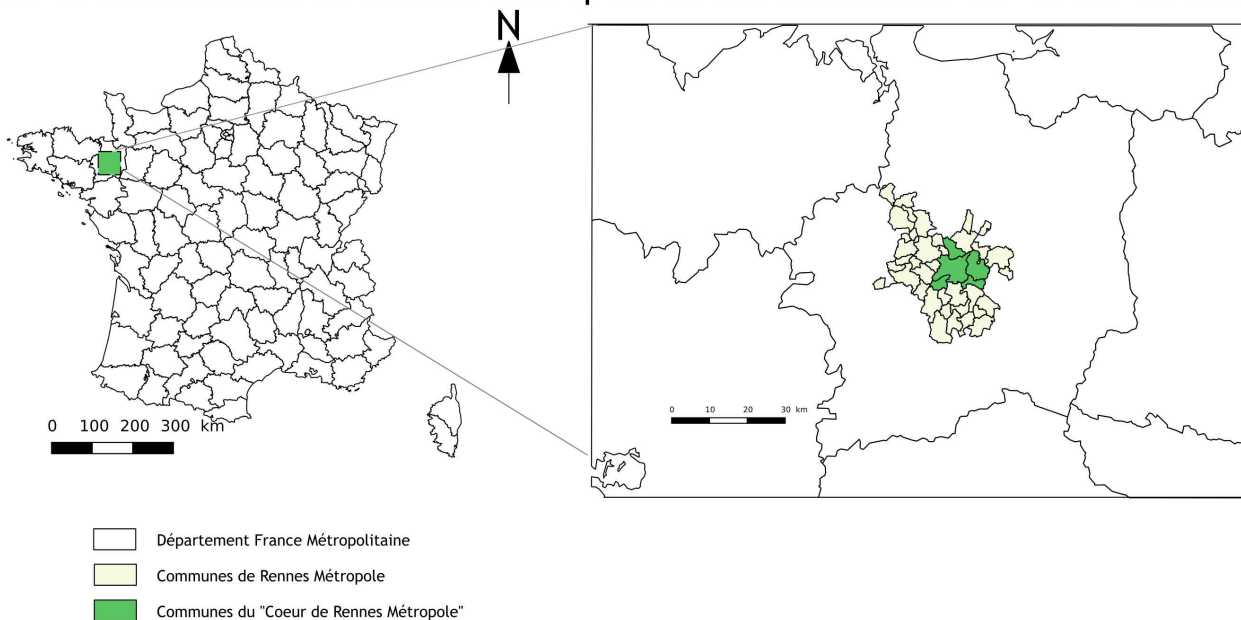
Le travail d'enquête s'est réalisé en plusieurs phases successives et repose sur 3 piliers. Le premier pilier est la bibliographie qui recoupe et regroupe des textes d'architectes, de géographes, d'urbanistes mais aussi des sources non-scientifiques comme des textes journalistiques. Des documents officiels ont également nourri la réflexion comme des rapports institutionnels ou de cabinets d'analyse, notamment celui de Rennes, l'AUDIAR, ainsi que des documents d'urbanisme car dans les règlements et les intentions d'aménagements se dessine une réflexion sur la qualité architecturale des espaces d'entrée de ville.

Le second pilier est un travail d'observation sur le terrain qui nous a permis de prendre conscience de l'organisation paysagère des entrées de villes commerciales et de mener une réflexion quant aux formes urbaines et leurs caractéristiques. Ce travail a été important et a donné lieu à des productions graphiques telles que des coupes urbaines qui nous ont conduit à réfléchir à la diversité des entrées de villes commerciales et de travailler à différentes échelles d'analyse (métropolitaine, citadine, de la zone commerciale).

Le troisième pilier est un travail d'enquête qui s'est réalisé en deux phases. Tout d'abord, une enquête à partir de photographies prises sur le terrain et choisies selon des critères géographiques et morphologiques nous ont permis d'interroger la qualité urbaine perçue et représentée des entrées de villes commerciales. Une seconde enquête permet de compléter la seconde et d'interroger spécifiquement le lien ville-campagne dans le processus d'entrée en ville à Rennes dans certaines entrées de villes commerciales.

Le choix des entrées de villes commerciales analysées repose sur un choix motivé par des données statistiques : ce sont tout simplement les entrées de ville commerciales les plus fréquentées à l'échelle de la métropole rennaise.

Carte de Localisation de Rennes Métropole et des communes du "Coeur de Métropole "



Le choix du cœur de métropole de Rennes est dicté par une configuration locale particulière (la ville-archipel) et également par un accès terrain et habitant privilégié. Par cœur de métropole de Rennes, nous parlons ici des communes de Rennes, Cesson-Sévigné, Saint-

Grégoire, Chantepie et Saint-Jacques de la Lande, situées dans le département d'Ille-et-Vilaine.

Nous verrons dans ce mémoire de recherche, à partir du dispositif d'enquête présenté et appliqué à Rennes, en quoi les entrées de villes commerciales constituent un espace de la ville stigmatisé et interrogent le paysage urbain.

Ce travail de recherche s'appuie sur 3 axes principaux de recherche qui constituent l'architecture de ma réflexion. Tout d'abord, nous verrons comment définir un espace d'entrée de ville en le reliant au concept de « France moche », mettant en évidence les représentations urbaines qui s'y inscrivent. Ensuite, nous chercherons à caractériser l'organisation des espaces d'entrée de ville commerciale en nous appuyant sur des études de cas au sein de la métropole rennaise. Enfin, nous chercherons à comprendre quelle est l'expérience urbaine des entrées de villes commerciales par le biais de notre travail d'investigation sur le terrain.

Partie 1: L'Entrée de ville, une notion dynamique émergente

L'entrée de ville est en soi une notion à enjeux multiples pour les acteurs de la ville et de la campagne. Où est la porte d'entrée de la ville ? Comment rentre-t-on dans une ville ? Quels sont les critères qui font l'entrée de ville ? Ces enjeux concernent à la fois les aménageurs, les pouvoirs politiques, les habitants des espaces urbains, périurbains et ruraux. Une profusion de termes pour dire l'espace a également tendance à rendre flou les contours de cette notion d'entrée de ville. Le principal enjeu de ce mémoire est donc de définir clairement ce qu'est une entrée de ville au regard de la recherche en géographie urbaine et paysagère, en architecture et dans les documents d'urbanismes. Nous verrons donc en quoi l'entrée de ville interroge les périmètres de la ville. Puis nous verrons les enjeux territoriaux et sociaux derrière la notion. Enfin, nous nous focaliserons sur notre terrain, le cœur de Rennes Métropole en proposant un travail typologique.

A) «L'Entrée de ville», une notion qui interroge la ville et le paysage urbain

Un travail de définition des entrées de ville paraît nécessaire au regard du flou qui entoure ce terme. En effet, il n'existe pas de définitions clairement établies qui sert de base dans les différents usages de l'entrée de ville. Nous devons donc interroger les types d'espaces, les composantes d'une entrée de ville et comment cette notion a évolué dans le temps. Nous nous baserons pour cela sur un travail essentiellement bibliographique.

1) Quelle entrée? Quel espace?

La question de l'entrée de ville pose inévitablement la question de ce qu'est une ville. L'entrée de ville induit le passage à la ville, à un espace que l'on caractérise comme une ville. En cela, nous devons définir ce que nous entendons par ville.

Tout d'abord, la ville n'est pas synonyme d'espace urbain. L'urbain est un substantif de la ville et désigne l'ensemble des valeurs et des fonctions, des mobilités, associés à la ville. La définition de ce qu'est la ville, de ce qu'est l'urbain est l'objet d'une intense production de la part des géographes, mais aussi des statisticiens. Il nous faut voir ces acceptions et les discuter au regard de notre sujet, les entrées de ville.

La ville est un terme qui pose problème dans les sciences sociales. Il est largement approprié par les sociétés et les individus ce qui en fait un mot qui revêt des sens et des acceptions très larges. Cela conduit à des discussions quant à sa définition scientifique. D'une manière générale, le problème vient de la définition des limites et de la taille des villes. Ainsi, la ville peut être définie selon un nombre d'habitants qui peut varier beaucoup selon les pays. Par exemple, au Japon, une ville possède au minimum 50000 habitants. Transposé à la France, cela voudrait dire que seulement 0,4 % des communes seraient des villes et que 75 % des habitants vivraient hors des villes ³. Le problème de ce genre de seuil est qu'il n'y a pas forcément de différences morphologiques importantes autour du seuil choisi et ainsi, ce n'est pas un critère satisfaisant pour parler de ville. La ville peut être définie selon un critère morphologique : la ville se caractérise par un habitat aggloméré. Le problème vient de la définition du nombre de bâtiments et de la distance maximale tolérée entre les bâtiments en question qui peut varier et créer aussi des effets de seuil. Pour le cas de la France, différents seuils sont retenus. Ainsi, pour distinguer deux agglomérations entre elles, l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE) retient la distance maximale de 200 mètres entre deux bâtiments. Pour modéliser la progression des espaces bâti, les géographes et les urbanistes utilisent également l'indicateur de la tâche urbaine qui, elle, retient un seuil de 50 mètres.

Il existe aussi une approche fonctionnaliste de la définition de la ville : la ville est définie par les fonctions qu'elle a sur l'espace qui l'entoure et par rapport aux autres villes. La ville peut être également définie par un statut légal. Ainsi nous pouvons voir une multitude de tentatives de définition de la ville selon des critères objectifs mais qui possèdent chacun leurs avantages et leurs faiblesses.

³ https://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/statistiques/brochures/chapitre_1_-_les_chiffres_cles_des_collectivites_locales_1.pdf

Cependant, aujourd'hui, les géographes et les urbanistes proposent des définitions de la ville qui ne se basent pas sur ces critères mais sur des représentations partagées. La ville est un espace qui est entré dans le langage courant. Comme il est rentré dans le langage courant, il est donc une représentation collectivement partagée par la société. C'est à l'occasion de ce tournant épistémologique que les chercheurs en géographie ont commencé à substituer le terme d'urbain à celui de ville.

L'urbain est aujourd'hui une notion discutée mais qui a supplanté celle de ville dans le champ disciplinaire : les chercheurs en sciences sociales s'intéressent désormais davantage au fait urbain qu'à la ville. Les études sont des études urbaines et non des études de la ville. Le contexte de ce tournant est l'évolution morphologique, économique et culturelle de la ville à la fin de la Seconde Guerre Mondiale avec des dynamiques conjointes : périurbanisation et étalement urbain. Michel Lussault⁴ voit trois principales phases en matière d'urbanisation : la cité, la ville et l'urbain. La ville héritière de la cité cède devant l'urbain généralisé. Cela reprend l'analyse de Françoise Choay⁵ pour qui la ville n'existe plus et ne demeure que l'urbain. La ville serait alors une conséquence de l'urbain. Il y aurait même une urbanisation de la société, une « civilisation qui se met en place à l'échelle planétaire, supprimant l' ancestrale différence entre rural et urbain » (Françoise Choay).

Ainsi, la ville est une expérience, une représentation de l'espace corrélée à des pratiques spatiales qui la ferait naître. Dès lors, se pose la question des limites pertinentes dans l'espace pour définir sur ce quoi se base la définition de l'entrée de ville. La ville est en effet plus une entité identifiée qu'un espace objectif. Mais cette définition de la ville diluée dans l'urbain se coupe de la réalité matérielle qui s'inscrit dans l'espace. La ville est un espace dans lequel les individus entrent et sortent. Les individus sont empreints d'urbanité mais l'espace qui les entoure est normé et construit également par des représentations et une identification de ce qui n'est pas la ville. Françoise Choay dans son chapitre « Penser la non-ville et la non-campagne » tiré de *La France au-delà du siècle* publié en 1994 propose à ce titre de repenser l'opposition ville/campagne. L'entrée de ville serait à ce titre une interface, une frontière entre la représentation de la ville et la représentation de la campagne. Dans son article « Histoire des Villes », Daniel Pinson écrit que « La distinction entre la ville et la campagne a longtemps marqué la représentation des territoires et fortement structuré la pensée politique et urbaniste du XIXe » dans un contexte de révolution industrielle et d'exode rural qui a contribué à renforcer la dichotomie entre ville et campagne. Dans cette perspective, l'entrée de ville devient un espace frontière mais également d'interface entre la ville et sa campagne. Mais la géographie ne s'est qu'assez peu emparé de la notion d'entrée de ville car

4 « Michel Lussault, L'Avènement du Monde. Essai sur l'habitation humaine de la Terre [1] », *Annales de géographie*, vol. 697, no. 3, 2014, pp. 982-992.

5 Françoise Choay, « Penser la non-ville et la non-campagne », *La France au-delà du siècle*, 1994 15/116

celle-ci n'avait de sens que dans une conception avant tout spatialisée de la ville. Aujourd'hui, des géographes comme Jacques Lévy préfèrent réfléchir la ville et l'espace en termes d'urbanité, en terme donc de représentation et de pratiques. Pour Jacques Lévy, l'urbanité est caractérisée par un maximum d'interactions sociales, et s'affaiblit selon un gradient centre-périphérie. Cette conception en termes de gradient rend inutile de penser l'entrée de ville comme élément de théorie urbaine.

Ainsi, l'entrée de ville est un impensé des théories géographiques en raison de la substitution à partir des années 1970-1980 du terme de ville par celui d'urbain. L'entrée de ville ne revêt alors que d'une réalité vaguement paysagère, une frontière de représentations entre la ville et la campagne. Dès lors, se pose la question de savoir comment peut se définir l'entrée de ville, et surtout selon quelles modalités. Pour cela, nous nous proposons d'explorer la notion d'entrée de ville en montrant qu'elle est pluridimensionnelle et qu'elle connaît une évolution morphologique importante au cours de l'Histoire.

ii) Une notion qui interroge les limites de la ville

La question des entrées de villes et leur place dans la ville actuelle est une question qui intéresse peu les chercheurs en urbanisme, en géographie et en architecture. C'est un objet complexe qui renvoie à des questionnements autour des limites de la ville. Ces limites connaissent une évolution majeure ces dernières décennies. Il nous faut donc introduire quelques éléments historiques autour de la notion des entrées de villes.

Tout d'abord, ces entrées de villes doivent être pris dans des contextes locaux et s'adapter ainsi aux tailles des villes en question. En effet, chaque ville à ses logiques de développement et il semble logique d'adapter le regard des entrées de villes en fonction de la taille de la ville car en fonction de la taille, des fonctions urbaines inclus dans la ville, la physionomie et les logiques de développement des villes varient sensiblement.

Pour aborder l'historique des entrées de villes, je me suis appuyé sur une des rares sources qui tente de dresser une chronologie évolutive des entrées de villes. Il s'agit d'un mémoire de recherche de master d'urbanisme écrit par Quentin Barbier en 2016 qui s'intitule *La place des entrées de villes dans l'urbain généralisé*⁶. Dans ce mémoire, l'auteur montre une évolution globale de la place des entrées de villes par rapport aux villes. D'un point de vue paysager, Quentin Barbier montre qu'au fil des années il y a une extension de l'emprise spatiale de la ville et que l'entrée est marquée par des ouvrages d'arts qui marquent à la fois l'entrée de la

⁶ <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01396880/document>
16/116

ville et son autorité : le remparts à travers ses portes. Le développement des villes conduit cependant dès la fin du moyen-âge et de la Renaissance à voir des villes déborder des limites militaires avec l'apparition de faubourg. Cependant globalement, l'entrée de ville tient le rôle de périphérie dans la ville.

Le tournant est la Révolution Industrielle qui conduit à des extensions urbaines importantes qui conduisent à modifier largement la physionomie des entrées et leur statut dans la ville. L'entrée de ville n'est plus marqué par des portes ou des octrois de taxes, à valeur politique mais par de nouveaux types d'espaces, notamment les espaces industriels. Quentin Barbier écrit : « *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. [...] 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* » (Barbier, 2016 p.19).

Ces dynamiques de dilution de la limite ville-campagne et l'importance économique de certaines entrées de villes pour certains espaces urbains se renforcent et se prolongent ensuite. Ce tournant industriel du XIXème siècle permet de comprendre que la ville actuelle est le reflet de la mutation des villes passées et interroge ce qui fait aujourd'hui la limite d'entrée de ville. L'entrée des villes connaît un bouleversement morphologique au cours des siècles et la question aujourd'hui est de comprendre ce qui fait l'entrée des villes. Un des exemples de ces mutations est la question des « portes » qui se transforment au cours des siècles : de portes « physiques » marquant un pouvoir politique et militaire sous forme de rempart ou d'octroi, les portes des villes désignent dans les usages contemporains, les voies d'accès de boulevards périphériques, ce qui n'est pas pour autant le début de la ville à proprement parlé. Il y a donc un enjeu de définir quelle dimension de la définition d'entrée de ville il s'agit de modéliser.

Iii) Entrée de ville: quelle dimension privilégier?

Nous voyons donc que la notion d'entrée de ville s'est transformée dans le temps avec une perte progressive de sa valeur politique et symbolique à mesure que les limites de la ville se sont diluées dans l'espace. Aujourd'hui, les contours de la ville sont flous et il nous paraît

nécessaire donc d'essayer de proposer une définition personnelle de ce concept à la lumière de l'état de l'art

L'entrée de ville est un espace qui est reconnu comme entrée par une morphologie particulière, celle de la ville en tant qu'espace de bâtiments agglomérés. En cela, l'entrée de ville est avant tout l'entrée dans le paysage de la ville, en opposition à la campagne identifiée comme telle par son paysage également. Cette dimension paysagère est la base de la conceptualisation de l'entrée de ville. Celle-ci est donc nécessairement un point de vue, au sens premier du terme, sur la ville. Ce point de vue est externe à la ville mais se porte sur elle.

L'entrée de ville est donc avant tout un regard porté sur la ville. Il est donc porté à partir d'un individu. Une entrée de ville est qualifiée ainsi à partir du point de vue d'un sujet. C'est pourquoi, notre étude de mémoire cherche à s'intéresser aux perceptions individuelles des entrées de ville pour essayer ensuite d'en dégager un sens collectif.

Mais ce regard est donc un regard qui est porté en dehors de la ville. La question est de savoir d'où vient ce regard. Il paraît évident que l'entrée de ville soit une interface entre deux espaces distincts que sont la ville et la campagne. Le regard porté sur la ville est donc nécessairement un regard venu de la campagne. Cette « campagne » peut prendre des formes extrêmement diverses. Elle peut être un paysage agricole, arboré ou tout simplement un espace de ceinture végétale. De même, le paysage n'est pas forcément amené à être présent sur une longue distance : ce qui importe c'est l'idée d'une rupture entre l'espace d'où est pris le point de vue et l'espace du regard. Au-delà de ce schéma classique d'entrée de ville, il est tout à fait possible d'envisager une entrée de ville qui sépare deux villes entre elles. Dans ce cas là, ce qui fait l'entrée de ville est la limite communale qui peut être matérialisée en agglomération par un panneau dédié et il s'agit dans ce cas précis non pas d'un regard venu de la campagne mais de l'extérieur de la ville. L'entrée de ville est donc une question plus complexe car il n'y a pas forcément de rupture paysagère telle qu'un individu puisse percevoir réellement le changement de ville. L'entrée de ville est donc une notion qui renvoie à une conception paysagère de la ville. L'entrée de ville est donc à analyser comme un paysage en soi. Par conséquent, il nous faut mobiliser les savoirs scientifiques en la matière

iv) L'entrée de ville, un paysage co-construit et perçu

Le paysage est un concept géographique au cœur de ce projet de recherche et ce dernier interroge la pratique et l'évolution de la géographie actuelle. Il nous paraît utile de revenir

plus en détail sur cette notion puisqu'elle est au centre de notre sujet. Par ce travail, nous pouvons mettre en évidence certains enjeux de notre sujet vis à vis de la ville.

L'Origine du concept de paysage est ancien et n'est pas géographique. Le paysage vient de l'allemand *landschaft* et désigne à ses débuts, le pays, la contrée. Dans la version 2013 du *dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Jean-Louis Tissier parle de la prépondérance du terme de contrée à l'origine et de l'émergence de la notion de paysage par un processus culturel. En peinture, la Renaissance met en exergue le mouvement paysagiste où le paysage devient support onirique où s'exprime des visions utopiques du paysage de campagne. C'est à partir de Alexandre Humboldt que la géographie « s'arrime » (pour citer Jean-Louis Tissier) au paysage. Le paysage devient l'image de la nature dont il faut étudier la physionomie, l'agencement. Le paysage est pour Tissier, le cœur du discours des travaux de la géographie classique. Ainsi ce dernier parle d'« absolutisme » paysager en géographie. Ce paysage est analysé principalement dans sa composition physique, davantage sur des terrains ruraux qu'urbains et l'analyse paysagère se développe au début du vingtième siècle. En 1938, le congrès international géographique d'Amsterdam crée une commission d'étude du paysage afin de créer une méthodologie d'analyse commune, sans résultats cependant. Néanmoins, il semble clair que la géographie classique s'est approprié le concept de paysage en en faisant une entrée pour l'analyse spatiale selon le point de vue du géographe naturaliste.

Pour Jean-Louis Tissier, l'après-guerre constitue ensuite un temps où le paysage est mis en procès (p.755), où sa pertinence comme outil d'analyse est remise en question du fait de l'existence de causes variables à la formation des paysages actuelles. Le paysage devient un outil à utiliser avec méfiance, car trompeur. Globalement, trois types de critiques sont associées au paysage de la géographie classique. Tout d'abord, le paysage est accusé d'appauvrir le raisonnement scientifique de la géographie car il ne permet que d'interroger les phénomènes à observer que sur une seule échelle, celle du regard de l'observateur, ce qui ne permet pas selon Tissier de comprendre les éventuelles extensions des phénomènes sur des échelles plus larges. Cet argument pourrait être remis en question à mon sens par l'existence de cartes qui permettent justement de ne pas se limiter à une seule clé d'analyse ni à une seule échelle. Il n'empêche qu'en effet, le primat donné à l'analyse de terrain peut être un biais. La seconde critique du paysage se fait sur le terrain épistémologique. Pour les géographes, le paysage et son étude valorise davantage le sens de la vision. Le paysage est un objet de la perception visuelle et la géographie devient subordonnée à une science du visible, à une phénoménologie. La troisième critique concerne la méthodologie d'analyse des paysages qui apparaît incompatible avec les nouvelles méthodes promues après-guerre par la « Nouvelle

Géographie ». Notamment, l'analyse quantitative au détriment de l'analyse qualitative des données rend difficile la pertinence du paysage. Pour Jean-Louis Tissier, les analyses quantitatives transforment les paysages en simple « analyse uni-dimensionnelle de l'usage des sols ».

Ce n'est qu'à partir des années 1970 et cultural turn de la géographie que le paysage se remet à avoir une importance. Georges Bertrand est identifié par Michel Lussaut comme un des précurseurs quant à la compréhension du paysage comme lieu d'interaction entre l'environnement et l'Homme. La géographie culturelle s'empare ensuite du paysage. En effet, le paysage devient un champ où l'on peut comprendre et analyser les valeurs spatiales accordées à certains espaces. La géographie culturelle s'approprie le paysage et en fait un outil conceptuel fondamental dans la pratique géographique. On retrouve ici l'évolution de la géographie en sciences sociales, avec l'agrégation de nouveaux enjeux prépondérants. Certains géographes vont davantage vers une prise en compte totale du paysage comme élément fondateur de l'expérience géographique. C'est le cas notamment d'Augustin Berque qui pense que le paysage permet d'accéder à un sens du monde. Il en résulte des concepts clés tels que celui de la trajection paysagère. Augustin Berque la définit ⁷ comme étant un processus qui fait que la réalité d'un objet passe par sa perception et la projection sur l'objet de représentations mentales. Il en résulte que les sociétés ont alors tendance à aménager leur environnement en fonction des représentations et de la projection idéelles qu'ils se font de cet environnement. Le paysage est l'entrée privilégiée pour comprendre ces représentations. Une autre approche découle de cette réappropriation du paysage, celui de l'imagibilité de Kevin Lynch. Pour cet urbaniste américain, dans l'Image de la cité, le paysage est à comprendre en structures élémentaires et en imagibilité. Certains lieux seraient porteurs d'images qui alimenteraient les représentations que se font les observateurs d'une ville. Par cette approche, le paysage devient un espace de projection, de représentations culturelles, aménagées et coconstruites.

Mais, le concept de paysage reste soumis à débat et n'a pas tout à fait la même signification selon les auteurs (cela peut nous interroger sur le fait que le paysage soit réellement un concept ou non). Dans la version 2013 du *dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, on retrouve deux définitions du mot paysage proposée pour l'une par Jean-Louis Tissier (A), pour l'autre par Michel Lussault (B).

⁷ <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article123>
20/116

(A) Agencement matériel d'espace – naturel et social – en tant qu'il est appréhendé visuellement, de manière horizontale ou oblique, par un observateur. Représentation située, le paysage articule plusieurs plans, permettant l'identification des objets contenus et comprend une dimension esthétique.

(B) Construction sociale effectuée par l'action d'un individu ou d'un groupe par le fait même de regarder un espace donné.

Ces deux définitions semblent insister toutes les deux sur le sens de la vue comme primat à l'existence du paysage. Le regard prend donc une importance majeure. Or, le regard porté sur un objet implique nécessairement la mobilisation de représentation. Le paysage ne naît pas d'une perception pure : c'est donc par sa reconstruction dans des schèmes de catégorisation du réel que le paysage existe. Le paysage de montagne n'existe ainsi que si le regardant a une représentation de la montagne. La dimension esthétique du paysage n'est en revanche évoquée que par Jean-Louis Tissier. Par ailleurs, les deux définitions s'opposent dans la manière de concevoir le paysage. Michel Lussault voit le paysage comme une dynamique de co-construction. Son caractère social est lié au fait que pour Lussault, les représentations et les grilles de lectures normatives des paysages naissent dans les sociétés. Jean-Louis Tissier propose une définition du paysage plus complexe où le paysage est vu comme un agencement d'éléments matériels renvoyant au naturel et au social. Le paysage est cependant conditionné à la culture : sans culture du paysage (dans les sociétés), le paysage n'a pas d'existence en tant que telle. C'est Augustin Berque ⁸ qui postule l'existence de 4 critères pour que le paysage existe dans les sociétés. Tout d'abord, Berque montre que le paysage existe si il y a des mots pour décrire le paysage, pour dire ce qu'est le paysage. Il parle ainsi de représentations linguistiques du paysage. Le paysage doit être également représenté dans la littérature. Il doit être également représenté en images (peintures, photographies, on retrouve ici une référence au paysagisme) et il doit il y avoir, au sein des sociétés, des représentations « jardinières », c'est-à-dire une appréciation artistique de la nature. On comprend donc ici que le paysage n'existe que dans un contexte sociétal donné, avec une construction culturelle donnée. Ce faisant, l'analyse du paysage ne peut se faire que dans la prise en compte des facteurs sociaux et culturels. Dans notre étude, le paysage concerné est le paysage urbain et plus particulièrement le paysage urbain d'entrée de ville. Le contexte social et culturel est celui d'une société occidentale à économie de marché basé sur la consommation. Cette

⁸ BERQUE A., « Raisonner à plus d'un niveau : le point de vue culturel en géographie », *Espace géographique*, 1981
21/116

consommation concerne à la fois les biens et l'espace. Mais il s'agit également d'une société paysagère qui pense aussi l'espace comme un paysage construit par l'Homme et que l'Homme doit protéger.

La conceptualisation géographique du paysage est de nature à orienter la réflexion autour des entrées de ville vers une analyse qui dépasse le seul aspect esthétique et de comprendre comment ces paysages sont construits, ainsi que comment ceux-ci sont perçus. Comme nous l'avons vu le paysage est aussi une construction sociale et nous devons comprendre ainsi si il existe des catégories de penser cet espace en ville. En particulier, nous devons comprendre si nous pouvons définir des critères communs aux entrées de villes. Pour cela, nous devons passer par le processus cognitif en jeu dans l'observation paysagère : la perception. Pour définir ce que nous entendons par perception, nous nous basons sur le travail de Mario Bédard⁹ qui propose un travail réflexif sur les définitions données par les géographes de la perception et de la représentation. Notre sujet invite à bien veiller à ne pas faire la confusion entre ces deux termes qui renvoient à des processus cognitifs différents. Ainsi, la perception est un processus où le sujet est directement confronté à l'objet. C'est un processus direct qui mobilise les sens. Au contraire, la représentation est un processus indirect qui mobilise des images mentales associées aux espaces. L'entrée de ville est à la fois un espace mais aussi une démarche d'entrée dans la ville qui passe par la perception de la ville. L'Entrée en ville est donc avant tout une cognition directe, ce qui nous invite à nous focaliser sur la perception des espaces avant ensuite d'interroger les représentations des entrées de villes à travers ces perceptions. Nous pourrions envisager un dispositif d'enquête supplémentaire comme un nuage de mot à partir d'une question ouverte (cf III ⇒ nuage de mots)

Nous l'avons donc vu, la notion d'entrée de ville mobilise des conceptions paysagères et morphologiques de la ville et des formes de ville qui nous invitent à penser la ville comme un espace dynamique et surtout perçu par des individus sensibles. Ce faisant, l'entrée de ville est donc aussi une entrée en ville pour un sujet qui « fait » l'espace. L'entrée de ville est donc un espace de la ville construit et représenté par les individus. Il interroge la notion de ville et ses limites.

⁹https://www.researchgate.net/publication/320495658_Reflexion_sur_les_perceptions_conceptions_representations_et_affections_ou_la_quadrature_des_approches_qualitatives_en_geographie

B) L'Entrée de ville, une notion à enjeux territoriaux récents

Les entrées de ville apparaissent donc comme des espaces qui font l'interface entre la ville « morphologique » et la campagne. Cette interface est au coeur de problématiques urbaines actuelles et majeures. Tout d'abord, en lien avec la partie précédente, l'entrée de ville apparaît comme un espace de frange urbaine soumis à des dynamiques foncières importantes. Ensuite nous verrons qu'il s'agit aussi d'un espace déprécié qui est pris en compte dans les politiques urbaines.

j) Un «Far-West» de l'étalement urbain?

Les entrées de ville actuelles sont l'image de l'étalement urbain qui prolonge les villes vers les campagnes et artificialisent les terres agricoles. Ce processus d'étalement urbain apparaît au cours de la période des Trente Glorieuses. L'étalement urbain est selon le site Géoconfluences¹⁰ « l'augmentation de la superficie d'une ville, et la diminution de sa densité de population ». Cet étalement urbain se caractérise donc par une extension de la tâche urbains, soit du tissu bâti aux périphéries de la ville. La ville, dans cette perspective, s'étend et l'artificialisation des terres également. L'étalement est diversifié dans ses formes. La ville peut s'étendre uniformément, par strates, les urbanistes parlent de d'étalement urbain concentrique ou dit « en tâche d'huile ». En revanche, si il s'agit d'un étalement urbain qui s'opère autour des axes de communication, il s'agit d'un étalement urbain en « doigts de gant ». Il existe une troisième voie avec un étalement urbain par des hameaux ou des bâtiment éparpillés dans l'espace de campagne : il s'agit d'un mitage urbain.

La logique spatiale de l'étalement urbain est la valeur foncière faible des terres agricoles et la consommation d'espace face à une demande de plus en plus importante. La crise du logement des années d'après-guerre conduit une construction rapide dans les espaces à faible coût du foncier de logements et d'activités qui ont repoussé les limites de la ville et transformer les

¹⁰ <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/etalement-urbain-urban-sprawl-expansion-urbaine>
23/116

entrées de ville. Notamment pour ce qui est des zones d'activités, industrielles, les périphéries urbaines accessibles deviennent des enjeux d pour une implantation. À cela s'ajoute un changement majeur des mobilités au cours de la période des Trentes Glorieuses avec l'augmentation de la part de l'automobile dans la société. L'automobile augmente la mobilité des individus et donc l'étendue de leurs déplacements dans l'espace. Par ce biais, les zones d'activités et de commerces peuvent s'implanter dans des espaces de campagne pour maximiser la rentabilité de leur implantation. Les urbanistes et les pouvoirs publics ne mettent en place des procédures de régulation de l'étalement urbain qu'à partir des années 1970. Ainsi, pour Mariam Amarouche et Eric Charmes¹¹, une première réponse des pouvoirs publics pour limiter l'étalement urbain n'apparaît qu'en 1977 avec une plaquette d'information à destination des maires de France intitulée « Attention mitage » puis en 1979 avec le rapport Mayoux qui souligne les effets de l'étalement urbain. Dans sa thèse publiée en 2012, Séverine Bonnin-Oliveira évoque également plus tard le rapport de Gérard Larcher datant de 1992. Ce dernier « *met en exergue les faiblesses des documents d'urbanisme pour maîtriser les extensions des villes (Bonnin-Oliveira, 2012, p. 124)* ». Amamourouche et Caumes affirment que « *ces différents rapports constituent le socle d'une politique d'aménagement du territoire où la lutte contre l'étalement urbain constitue un objectif de plus en plus important* ».

L'étalement urbain est un fait urbain qui donc modifie les entrées de villes tout simplement parce qu'il les déplace à partir des dynamiques d'extensions, mais aussi parce qu'il participe à la dilution de limites claires des entrées de villes. L'idée d'un gradient de la ville du point de vue paysager peut être repris ici avec des espaces qui s'étendent sur les espaces de campagnes mais avec des densités faibles. De plus l'étalement urbain n'étant pas forcément uniforme, notamment dans le cas de mitages urbains, la distinction ville-campagne devient difficile. Toutefois, ces observations se font à un niveau général qui ne prend pas en compte non plus la taille des villes considérées. Il va de soi que les étalements urbains des grandes métropoles, n'ont pas les mêmes effets en terme de morphologie que pour des petites villes, où l'extension par un lotissement par exemple ne bouleverse pas en soit la distinction ville-campagne, bien qu'elle en modifie la borne.

ii) La «France Moche» une critique esthétique de la ville qui cible les entrées de villes

Il en résulte un basculement de l'entrée de ville perçue comme un espace de front pionnier de la ville à une interface entre la ville et la campagne qui est autonome de la ville et

11 <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/lyon-metropole/articles-scientifiques/villages-densifies-lutte-etalemt-urbain>

qui peut être pensé comme tel. À ce titre, il est approprié par la société et devient un espace d'enjeu, notamment du point de vue des représentations. La rapidité de la mutation des espaces peut expliquer cet état de fait. Le fait majeur date des années 2000 avec l'émergence d'un discours anti-urbain, contre l'entrée de ville qui devient ainsi un espace repoussoir. Le symbole de ce discours contre l'entrée de ville est un article publié par Télérama et Xavier de Jarcy et Vincent Remy le 12 décembre 2010. Cet article constitue un tournant dans la pensée des entrées de ville, ou tout du moins un révélateur suffisamment puissant pour qu'il crée dans l'opinion l'idée d'une « France Moche ». L'article s'intitule ainsi « Comment la France est devenue moche ? ». Pour répondre à cette question, les auteurs analysent comment des formes urbaines particulières ont pu émerger dans les paysages français. Les auteurs ont ainsi interviewé le sénateur Jean-Pierre Sueur qui dresse ce constat dans l'article :

« Pas un bourg qui n'accueille le visiteur par un bazar bariolé : « C'est partout le même alignement de cubes et de parallélépipèdes en tôle ondulée, le même pullulement de pancartes et d'enseignes », se désole Jean-Pierre Sueur, sénateur socialiste ».

Ces formes urbaines sont qualifiées dans l'article de « métastases périurbaines » et elles sont au nombre de 2 : les bâtiments commerciaux et les pavillons. Chaque espace fait l'objet d'une analyse et sont critiquées tant du point de vue des formes dans le paysage que dans leur fonction urbaines, accusées d'être néfastes au fonctionnement des villes. L'article est ainsi assez critique et semble faire date dans la pensée urbaine des espaces d'entrée de ville puisque le terme de « Franche moche » devient à ce moment-là une sorte de concept opérant pour critiquer la forme urbaine d'un point de vue esthétique, et ses fonctions. Ainsi, l'article de Télérama affirme :

« Partout, la même trilogie – infrastructures routières, zones commerciales, lotissements – concourt à l'étalement urbain le plus spectaculaire d'Europe : tous les dix ans, l'équivalent d'un département français disparaît sous le béton, le bitume, les panneaux, la tôle. Il n'y a rien à comprendre, a-t-on jugé pendant des années, juste à prendre acte de la modernité à l'œuvre, une sorte de chaos naturel et spontané, prix à payer pour la « croissance » de notre bien-être matériel. Les élites intellectuelles de ce pays oscillent entre répulsion (« c'est moche, les entrées de ville »), fascination (« vive le chaos, ça fait Wim Wenders ! ») et indifférence : elles habitent en centre-ville... Rien à comprendre, vraiment ? »¹².

L'article se fait critique contre les aménageurs et les décideurs politiques qui favoriseraient selon eux l'accessibilité foncière et finalement une dérégulation des règles de préhension de ces zones et des formes urbaines en favorisant les marchés pour les grandes surfaces et les acteurs du commerce au détriment de la qualité urbaine. Cette critique urbaine des entrées de

¹²<https://www.telerama.fr/monde/comment-la-france-est-devenue-moche,52457.php>
25/116

ville par le paysage urbain est reprise ensuite comme ligne éditoriale de l'organe de presse qui reprend à son compte le concept journalistique de « France moche » afin de critiquer les modifications des règles d'urbanisme¹³. Cette critique est prolongée par l'action d'associations qui défendent une certaine esthétique de la ville telles que paysage de France par exemple. Cette association décerne d'ailleurs chaque année un palmarès des paysages de France jugés moches en raison d'éléments publicitaires, de leur caractère hétérogène avec des bâtiments semblables ou des aires pavillonnaires sans identité perçue¹⁴. Globalement, nous retrouvons ici une critique généralisée envers les paysages des entrées de villes et notamment des entrées de villes commerciales qui sont vues comme des espaces de la ville dégradée.

iii) La prise en compte de l'Entrée de ville par les acteurs de la ville

Cette critique témoigne d'une prise de conscience et d'une réglementation assez tardive de l'extension urbaine et des zones commerciales en France. Cette prise de conscience a lieu au tournant des années 1970. Adoptée en 1967, la loi dite « d'orientation foncière » (LOF) a établi en France les principaux documents d'urbanisme qui ont servi à l'aménagement local : plan d'occupation des sols (POS), Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU). Ces textes et documents d'urbanisme permettent une première avancée dans l'harmonisation des politiques urbaines et un premier contrôle de l'extension urbaine des villes. En 1973, la Loi Royer traitant de l'orientation du commerce et de l'artisanat marquait la première tentative de limiter le développement des zones commerciales et notamment des supermarchés afin de protéger le petit commerce. Selon le site du Sénat Français elle avait pour objectif de « permettre un développement équilibré des différentes formes de commerce et de protéger le petit commerce d'une croissance désordonnée des nouvelles formes de distribution. »¹⁵. Enfin, en 1977, la loi « architecture » marque un tournant avec l'idée que l'architecture est un produit culturel qui doit s'insérer dans les paysages existants et que c'est un intérêt public. Ainsi, en théorie l'architecture doit respecter une certaine « harmonie ». Mais en dépit de ces dispositifs réglementaires, remaniés et décentralisés dans les années

¹³<https://www.telerama.fr/scenes/le-retour-de-la-france-moche-merci-la-loi-macron,137265.php>

<https://www.telerama.fr/scenes/loi-cap-un-boulevard-pour-la-france-moche,143735.php>

¹⁴<https://paysagesdefrance.org/actualites/198/prix-de-la-france-moche-2020-le-palmares/>

<https://www.capital.fr/economie-politique/aubenas-ales-les-prix-de-la-france-moche-decernes-par-lassociation-paysages-de-france-1383539>

¹⁵ <https://www.senat.fr/rap/a95-272/a95-2727.html>

1980, il y a le constat d'un échec. Cet échec est notamment constaté par le rapport Charié, du député du Loiret Jean-Paul Charié qui traite particulièrement de l'urbanisme commercial et du commerce de grande distribution en général. Il se montre assez critique envers les textes de lois et les dispositifs réglementaires cités précédemment, notamment la loi Royer. Dans le rapport¹⁶, nous pouvons ainsi lire que : « Depuis 1973, la loi « Royer » n'a ni entravé le développement anarchique des grandes surfaces, ni pérennisé le commerce de proximité et d'intérêt public. C'était ces deux principaux objectifs. ». Ce rapport de 2009 est contemporain de l'article de « Télérama » sur la « France moche », ce qui montre une prise de conscience des problématiques de la qualité architecture et urbaine des entrées de villes, et notamment des entrées de villes commerciales. Cela aboutit à des réglementations plus strictes en la matière. En 2010, dans le cadre de la loi Grenelle 2, l'urbanisme des entrées de villes est modifiée avec une volonté de préserver les cadres de vie et les paysages. Cela se retrouve dans le code de l'urbanisme qui est remanié en 2015 et dans lequel apparaît les enjeux de préservation de la qualité architecturale des entrées de villes. Notamment, le code évoque explicitement les entrées de villes dans les Orientations d'Aménagements et de Programmation, qui sont des outils qui définissent l'aménagement de certains quartiers dans les Plans Locaux d'Urbanisme. Ainsi, l'article Article R151-6¹⁷ dit :

« Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville. »

Enfin, des dispositions récentes relatives à la question de la publicité dans l'espace public ont donné lieu à des limitations¹⁸, voir pour certaines communes, leur interdiction comme à Grenoble¹⁹.

En parallèle de ces dispositifs réglementaires qui peuvent se retrouver à l'échelle locale, il y a également des initiatives menées conjointement par les autorités, les aménageurs, les collectivités et les associations, en faveur d'une amélioration des entrées de villes. En France, l'exemple du Concours « Entrée de Ville » nous paraît particulièrement pertinent et intéressant pour notre travail de recherche. Il s'agit d'une initiative soutenue par le ministère de la culture, ainsi que les associations Sites & Cités remarquables de France et la Fédération

16 <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/094000130.pdf>

17 <https://www.legifrance.gouv.fr>

18 <https://www.lemonde.fr/planete/article/2015/07/13/les-panneaux-publicitaires-dans-les-villes-de-moins-de-10-000-habitants-sont-desormais-interdits>

19 <https://www.lemonde.fr/societe/article/2014/12/02/grenoble-se-reve-en-nouveau-modele-de-la-ville-sans-publicite>

Patrimoine- Environnement. Ce concours s'inscrit dans la prise de conscience récente des enjeux des entrées de villes. Ainsi, le dossier de presse du concours fait un constat qui rejoint les critiques esthétiques de la « France moche » :

*« Zones de transition, zones commerciales, zones d'activités, zones d'échanges circulatoires intenses, interfaces entre urbain et rural, les entrées de villes **concentrent de grands enjeux d'aménagement**. Aujourd'hui, les entrées de ville présentent souvent des « architectures provisoires ». De belles villes sont trop souvent abîmées par leurs entrées défigurées et marquées par une anarchie qui s'oppose aux efforts réalisés dans les centres-villes. »*

L'objectif du concours est de médiatiser les efforts faits par les collectivités pour améliorer les entrées de villes en faisant connaître et récompensant les meilleurs projets urbains et architecturaux. Le concours a bien une valeur programmatique puisque l'objectif est de sensibiliser au plan national les enjeux locaux.

Ce qui est également intéressant pour notre sujet c'est la réflexion menée sur les échelles des entrées de villes. En effet, le concours distingue les villes en fonction de leur taille afin de proposer des solutions pour tous types d'espaces. Mais au-delà, cette catégorisation montre bien que les enjeux en fonction des tailles des villes. De même, cela nous fait réfléchir quant à la manière dont nous abordons le paysage de ville en opposition à celui de campagne. En effet, il nous apparaît que la ville est plus une référence paysagère qui ne comprend que dans un contexte donné : la ville et l'entrée de ville est toujours à replacer dans le contexte de son environnement. Nous pouvons voir ainsi que le paysage d'entrée de ville de Chantenay-Epinard (Maine et Loire), récompensé en 2018, peut être vu comme un paysage de « campagne » si on se représente la ville comme un espace similaire à des grandes agglomérations comme Rennes, récompensée en 2016.

L'Avenue Henri Fréville, récompensée par le concours « Entrée de Ville » 2016

Photo 1



Entrée de ville de Chantenay-Epinard (Maine et Loire) récompensée en 2018 :



Photo 2

Ainsi, nous avons vu que l'entrée de ville était un paysage et un espace de la ville qui était porteur d'enjeux concernant la qualité paysagère et urbaine des villes. Ces enjeux naissent d'un sentiment de dérégulation de la ville à la fois dans son architecture hétérogène et dans son développement jugé anarchique. Nous avons pu comprendre qu'il y avait une prise de conscience et des tentatives de régulations récentes. En particulier, les initiatives qui ont cherché à traiter la problématique des entrées de villes permettent de comprendre la grande diversité des entrées de ville et la nécessité de distinguer les enjeux en fonction des échelles territoriales. Les entrées de villes apparaissent donc comme des réalités complexes, liée à la définition dont on se fait de la ville en tant que paysage.

C) Une tentative de typologie des entrées de ville à partir de l'exemple rennais

Une fois posée les bases de réflexion autour des entrées de ville et après avoir montré ses composantes et ses enjeux, il nous paraît utile de préciser le concept d'entrée de ville en proposant une grille de lecture qui cherche à être applicable à tous types d'espaces et d'entrée de ville. Nous proposons pour cela un essai de typologie des entrées de ville en se basant sur une interprétation paysagère systématisée à partir de critères personnels. Nous chercherons à appliquer cette typologie à notre espace d'étude, à savoir le coeur de Rennes Métropole à savoir l'unité urbaine centrale de la métropole bretonne.

i) Un contexte local particulier: la «ville-archipel»

Tout d'abord, il convient de prendre en compte le contexte urbain particulier où nous mettons en œuvre notre analyse, à savoir l'espace urbain de Rennes Métropole qui propose une organisation territoriale particulière en France : la « ville-archipel ». Il nous faut revenir sur cette organisation et montrer en quoi celle-ci influence les espaces d'entrée de ville.

À l'échelle de la France, Rennes et sa métropole constitue un exemple dans la manière de canaliser l'étalement urbain et de gérer les densités urbaines, tout comme Grenoble. Cela résulte de la volonté conjointe de deux acteurs : d'une part le maire de Rennes des années 1970, Henri Fréville et le géographe Michel Phlipponneau. Ce dernier est un géographe qui se place du côté de l'action publique et qui cherche à mettre en œuvre ses idées dans l'aménagement et la politique urbaine. Il est un régionaliste breton et partisan de la décentralisation. Il souhaite à appliquer à Rennes une politique de limitation de la centralité de la ville de Rennes. Phlipponneau participe avec Henri Fréville à l'élaboration du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de Rennes en 1974²⁰. Ce SDAU (cf image ci-dessous) prend en compte une volonté de conserver les terres agricoles dans un contexte d'expansion du modèle agricole breton. Il s'agit d'une conversion à l'agriculture intensive et

²⁰ https://www.audiar.org/sites/default/files/documents/etudes/1_anneau-metropolitain_ville-archipel_web.pdf
30/116

productive, notamment dans le cas de Rennes pour l'industrie laitière. Michel Phlipponneau prévoit en 1974 la rocade et le bouclage de Rennes en évitant l'étalement urbain avec une destination des terres maîtrisée.

Dans les années qui suivent jusqu'à la métropolisation au début des années 2000, il y a une continuité politique qui favorise la maîtrise de la consommation. La ville-archipel évolue pour être une ville archipel en réseau : en 2007, les Schémas de Cohérence Territoriales (SCOT)

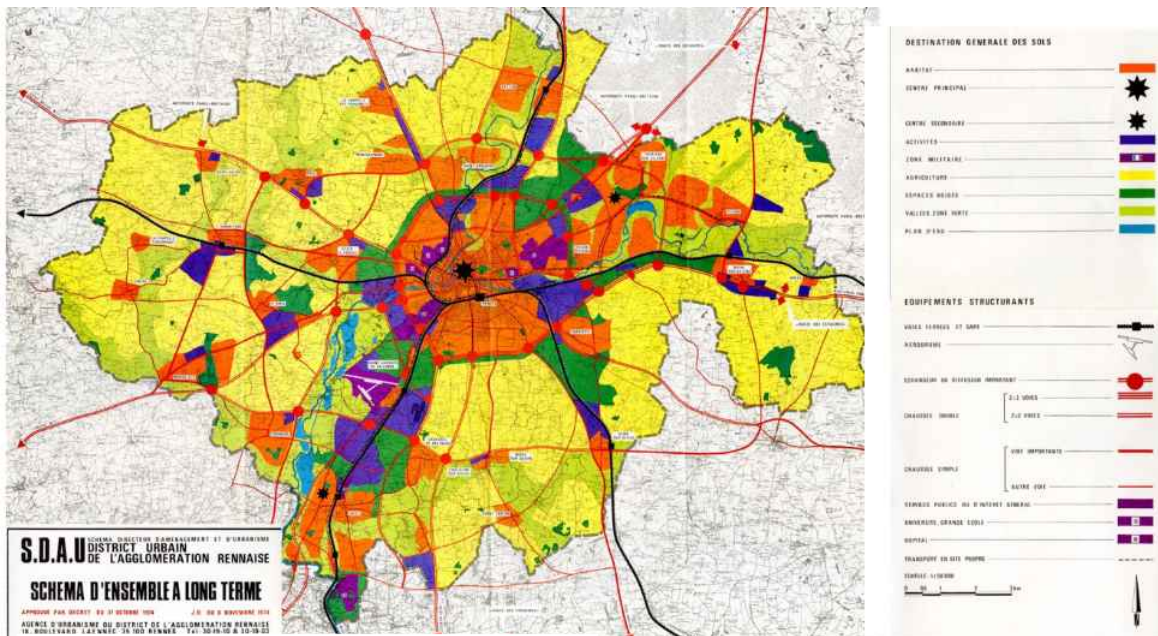


Figure 1

prévoient qu'à l'échelle il y ait des pôles secondaires qui appuient le pôle central du cœur de métropole de Rennes. Donc, Rennes-Métropole pour maîtriser le foncier et garder cet aspect paysager particulier encourage la densification des villes et se dote d'outils pour conserver les terres agricoles. Il y a pour cela un outil qui fait que la métropole rachète prioritairement les terres agricoles afin d'éviter qu'il y ait des acheteurs privés qui construisent dessus. Par ailleurs, avec les plans locaux d'habitats, les communes membres de Rennes Métropole se soumettent à des règles d'urbanismes et de création de zones urbaines strictes. Les prescriptions peuvent être sévères : Par exemple, Mordelles à 15km de Rennes ne peut réaliser entre 2005 et 2020 que 110 hectares d'extension soit 2342 logements entre 2005 et 2020. De plus, la ville de Rennes est une des premières villes de France en nombre de Zones d'Aménagement Concertée afin de limiter la pression immobilière sur le logement ancien. Le SCOT de Rennes²¹ présente également très clairement la volonté de conserver la ceinture verte autour du cœur de Rennes-Métropole. Nous pouvons le voir sur l'extrait de SCOT que nous joignons à cette description (cf fig2). En effet, sont représentés en jaune les zones agricoles à conserver et une partie de la légende (et donc de l'orientation du document d'urbanisme) traite de la l'objectif de « Garantir la préservation des ceintures vertes et des

21 <http://www.paysderennes.fr/-Organisation-du-territoire-aujourd-.html>
31/116

alternances villes/campagnes ». Enfin, pour conserver ces alternances villes-campagnes, il y a également la notion de continuité écologique et des corridors de biodiversité qui renforce l'importance de la ceinture verte à Rennes-Métropole.

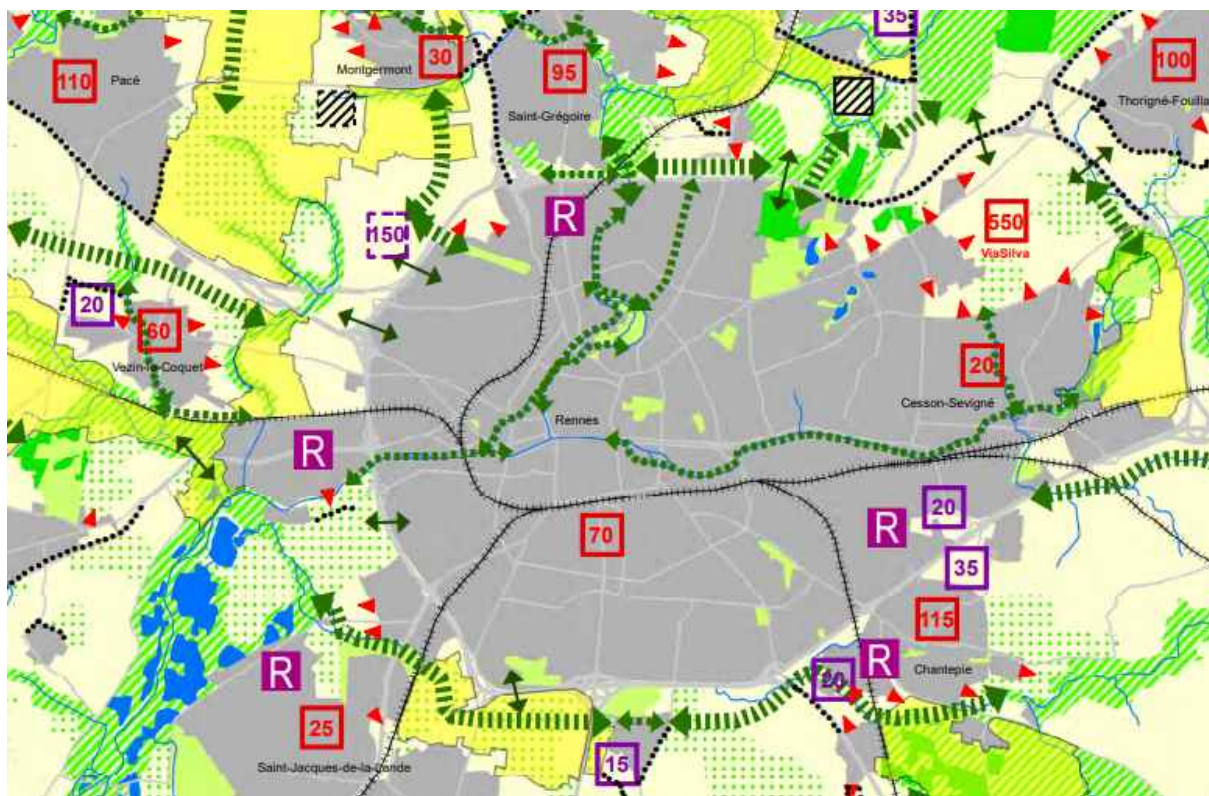


Figure 2

Tout cela a donc une conséquence claire en terme de paysage urbain puisque la rupture campagne-ville est marquée, instituée et pris en compte dans les politiques urbaines depuis plusieurs décennies. Par ailleurs la densification des espaces bâti renforce le contraste entre la ville et la campagne. Il s'agit également d'une image qui est valorisée par la métropole de Rennes comme en témoigne cette publicité pour promouvoir son action :



Photo 3

ii) Quels critères? Quels espaces retenus?

Nous avons décidé de baser notre analyse à partir des éléments de conceptualisation que nous avons mis en place. Ainsi, nous nous basons sur une analyse paysagère à partir du processus cognitif de perception. L'entrée de ville est à caractériser du point de vue d'un sujet qui entre dans l'espace de la ville de Rennes. Nous pouvons caractériser l'entrée de ville à partir des éléments objectifs qui la compose.

L'entrée de ville est avant tout un axe sur lequel il y a une transition paysagère entre un espace de « campagne » (tout du moins un paysage qui n'est pas associé à la ville) et la ville. Cet axe est parcouru par un sujet. La taille de l'axe, sa fréquentation, la vitesse à laquelle l'entrée de ville influe sur l'expérience d'entrée de ville. Nous avons donc choisi de proposer dans notre typologie de caractériser ces types d'axes. Nous reprenons la typologie des routes proposés par l'Institut Géographique National (IGN) dans sa série de carte au 1/25000^{ème} qui permet une caractérisation selon le statut des routes pour le territoire (route principale, route secondaire... etc.).

L'entrée de ville est une affaire de contraste entre l'espace que l'on quitte et l'espace que l'on rejoint. Dès lors, notre typologie doit prendre en compte à la fois l'espace primaire, de sortie, qui doit être nécessairement un paysage non identifié comme ville. Cet espace primaire n'a pas besoin d'être très étendu mais doit l'être suffisamment pour que le sujet perçoive une véritable transition.

Nous avons identifié et retenu différentes formes paysagères qui forment différents types d'espace de campagne, allant de l'espace agricole productiviste à des espaces végétalisés qui marquent une rupture paysagère. Ces ruptures, nous l'avons vu, sont des espaces aménagés et planifiés (cf SCOT du Pays de Rennes). Nous partons également du principe que l'espace de départ peut également être un espace habité et anthropisé avec une occupation foncière qui peut s'apparenter à la ville mais qui n'est pas suffisamment agglomérée pour faire partie de cette catégorie. Cela peut être sujet à débat et ceci montre une nouvelle fois que la notion d'entrée de ville est complexe et hautement subjective.

L'entrée de ville est également un espace de la ville à part entière et c'est là la principale composante de notre typologie. Nous postulons que c'est en effet cet espace qui marque

l'expérience paysagère. Cet espace d'entrée peut être plus ou moins marqué selon la forme du « front urbain ». À Rennes, le plan de Ville-Archipel conduit la plupart du temps à un front marqué dans l'espace, net. L'espace d'entrée est caractérisée dans notre typologie par des formes paysagères de la ville et des entrées de ville en particulier que nous avons observé sur le terrain et dans la littérature à propos de ce sujet.

La prédominance des critères choisis est la suivante :

- 1) L'Espace d'entrée de ville
- 2) L'Espace de départ
- 3) L'Axe d'entrée

I- Espace d'entrée	II- Espace de départ	III- Moyen d'accès
A Grands Ensembles	1 Espace pavillonnaire peu dense	a Autoroute / 2x2 voies
B Tissu urbain dense	2 Habitat dispersé	b Route principale
C Tissu urbain type faubourg	3 Bocage	c Route régionale
D Espace pavillonnaire	4 Espace agricole type « open-field »	d Route locale
E Équipement municipal	5 Espace arboré	e Autre route
F Zone Activités	6 Autre Espace Végétalisé	
G Zone Activités Commerciales		
H Zone industrielle		

La raison de ce choix repose dans la dynamique même de l'action d'entrée de ville : l'action va vers un espace d'accueil, l'effet d'entrée est conditionné par l'espace de sortie et l'axe d'entrée, finalement le vecteur de cette entrée n'apparaît important que dans un troisième temps. Nous avons essayé de demeurer synthétique dans nos critères mais la caractérisation des paysages, des

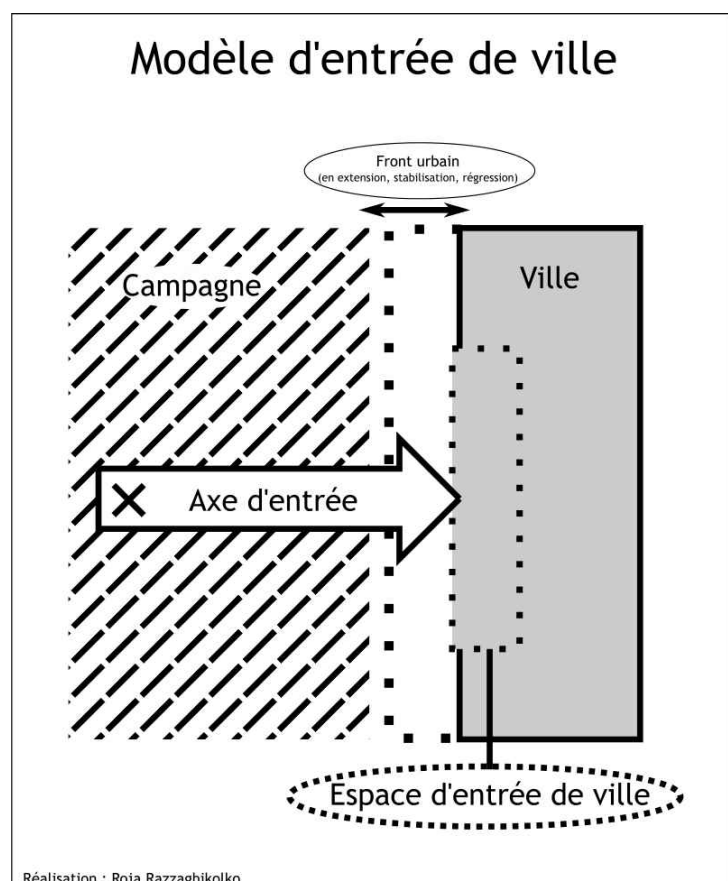


Figure 3

bornes et finalement des espaces d'entrée repose sur la subjectivité du chercheur qui peut être

divergente avec d'autres individus. Néanmoins, nous ne pouvons pas nous abriter derrière l'argument de la subjectivité pour ne pas faire valoir notre démarche car nous faisons valoir également l'expérience du terrain arpenté au cours du travail d'observation et le travail d'enquête. En revanche, il s'agit ici que d'une proposition de typologie dans le cas d'une transition campagne-ville. Nous n'avons pas pris en compte ici les transitions villes-villes car dans ce cas, il aurait fallu enrichir davantage la typologie en fonction des espaces urbains faisant transition et considérer non plus la tâche urbaine mais les limites communales, ce qui n'aurait pas eu forcément du sens.

iii) Les Entrées de ville de Rennes

Cette proposition de typologie des entrées de ville a été appliquée à la ville de Rennes, ou plutôt à l'espace du cœur de métropole de Rennes. Ce choix est guidé par l'architecture urbaine archipélagique particulière de la métropole que nous avons observé précédemment. Les axes retenus sont au nombre de 28. Le travail consisté en une observation in situ, essentiellement à pied mais aussi lorsque cela était possible en transport en commun, en voiture. Nous avons complété ces observations par une relecture via les services de photos géolocalisées type Google Street View. Il en ressort plusieurs observations.

Tout d'abord, l'entrée de ville peut être assez variée dans sa longueur. Cette variabilité engendre des difficultés pour catégoriser formellement les espaces. C'est par exemple le cas pour l'entrée de ville situés « Route de Fougères » ou « Longs Champs » qui s'étire sur plusieurs kilomètres et qui est actuellement au centre de programmes d'urbanisation qui modifie logiquement la perception de l'entrée de ville. D'autre part, il est assez difficile de considérer ce qui fait la campagne, car ces espaces sont de plus en plus réduits et finalement il a été aussi difficile de les caractériser précisément. Ainsi, parfois, un simple bosquet de quelques centaines de mètres suffit pour créer une rupture paysagère. Par exemple, entre Saint-Grégoire et la zone Commerciale « Grand Quartier », c'est finalement un espace assez indéterminé mais pas urbanisé qui fait office de « campagne » ou plutôt de « non-ville ». Cette « non-ville » varie donc aussi dans sa taille, ce qui peut faire varier la perception de l'entrée de ville en elle-même. Enfin, il y a la question de l'échelle de la perception puisque nous avons pu constater qu'à un certain éloignement le paysage d'entrée de ville était marqué par les bâtiments les plus hauts, comme des quartiers de grands ensembles alors que finalement l'axe routier menait à un autre type d'espace. Ce faisant, la typologie que nous proposons repose sur une échelle assez localisée et centrée sur ce qui est au final, la « porte

d'entrée de la ville ». C'est le cas par exemple pour certaines entrées notamment de l'ouest de Rennes où le quartier Villejean était observable d'un point de vue éloigné mais avec un espace d'arrivée différent, comme l'Agrocampus par exemple. Enfin, le dernier obstacle méthodologique qu'il nous fallait lever était le statut particulier de la rocade, ou boulevard périphérique de Rennes qui ceinture une grande partie de la tâche urbaine de Rennes. Pour certaines entrées, elle fait office de rupture paysagère qui marque la transition nette entre la ville et la campagne comme pour certaines entrées du nord de la ville. Mais que penser de cet espace en tant qu'entrée de ville en lui-même ? En effet, cet axe de communication est aussi un panorama donné sur la ville qui est souvent la première modalité d'arrivée à proximité de Rennes, puis d'emprunter une des sorties pour rejoindre un axe d'entrée de ville. Il a été choisi de prendre cet espace à part et de l'interroger ensuite au regard des réponses d'habitants pour connaître son rôle exact dans le processus d'entrée de ville. De surcroît, le statut de la rocade rennaise est singulière du fait du choix de développement urbain de Rennes où la rocade est finalement une des frontières à l'étalement urbain. Nous avons ainsi choisi de privilégier les axes qui entrent formellement au sein de l'agglomération rennaise.

Il en ressort ainsi une carte typologique qui récapitule l'ensemble de notre démarche de conceptualisation de l'entrée de ville, appliqué au cœur de Métropole rennais :

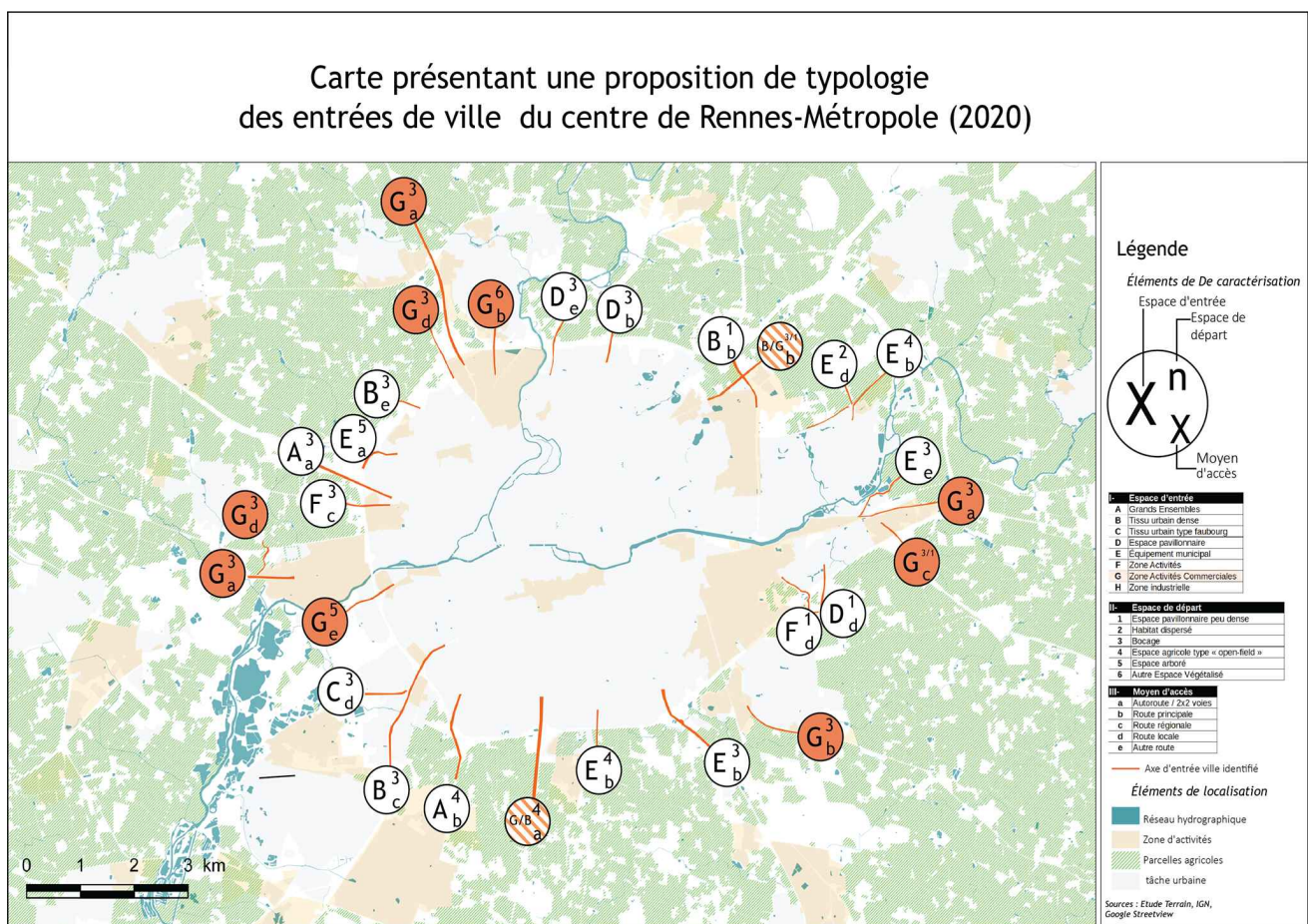


Figure 4

Commentaire de la carte :

La carte présente donc les axes d'entrées au sein de la tâche urbaine de Rennes. Le choix d'exclure la rocade tient dans son rôle d'interface en elle-même qui donne à voir un point de vue sur la ville sans forcément signifier une démarche d'entrée en ville. En revanche, il a été choisi de privilégier les « portes » issus de la rocade comme des entrées de ville selon ce critère.

Chaque axe d'entrée est représenté par un axe linéaire orange auquel correspond une étiquette qui caractérise l'entrée de ville selon les critères que nous avons proposé précédemment. Pour localiser au mieux ces entrées et fournir des repères spatiaux, nous avons fait le choix de représenter l'ensemble des tâches urbaines, y compris des couronnes périurbaines ainsi que le parcellaire agricole et le réseau hydrographique. Notre analyse s'intéressant ensuite plus particulièrement aux entrées de villes commerciales, nous avons représenté en orange les entrées de villes se ramenant à cette catégorie et en hachure, les entrées de villes présentant également d'autres éléments architecturaux (bâtiments, mobilier urbain, paysage végétalisé) pouvant se rapporter à un autre type d'espace que celui de l'entrée de ville commercial.

Toutefois dans nos analyses ultérieures, nous intéresserons seulement à la dimension commerciale en discutant de sa place dans la démarche d'entrée de ville. Cette carte des typologies d'entrée de ville ne prend pas en compte toutes les mobilités puisque nous avons fait le choix de nous concentrer sur les entrées de ville parcouru par des axes routiers.

Conclusion de partie :

L'Entrée de ville apparaît donc ici comme un concept qui semble peu étudié dans les sciences sociales et également dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement des territoires. Pourtant, il apparaît qu'en tant qu'espace faisant la transition entre la campagne et la ville, l'entrée de ville avait profondément changée au cours des siècles. La dilution de l'urbain dans la société et l'espace conduit à appréhender les entrées de villes comme des paysages urbains particuliers. En tant que paysage et qu'espace, nous avons mis en exergue une critique de la qualité urbaines et architecturale dans la société, liée à la dérégulation des extensions des villes qui donne lieu à un sentiment d'anarchie urbaine. Cette anarchie urbaine est pris en compte dans les politiques d'aménagement des territoires et nous constatons une prise de conscience. Pour notre mémoire de recherche, appliqué à un espace urbain particulier,

37/116

celui de la métropole rennaise, nous avons essayé de synthétiser les composantes des entrées de ville et proposé une typologie d'entrée de ville.

Nous avons observé finalement à travers ce premier temps de réflexion que derrière l'entrée de ville, il y avait en réalité des configurations territoriales plurielles et qu'une entrée de ville était toujours à considérer dans un contexte local. Notamment, l'entrée de ville dépend de la taille des villes. Notre exemple rennais se place du point de vue de Rennes comme référence de ce qu'est la ville. Mais il est certain que dans ce référentiel, une petite commune de 500 habitants avec un bourg d'une centaine de maison agglomérée à un clocher d'église serait considéré comme un espace de campagne. Si à l'inverse, nous nous plaçons avec comme référentiel de ville ce même espace urbain type, alors nous appellerons entrée de ville les accès à cet espace.

Ainsi, il apparaît dans cette partie que l'entrée de ville désigne à la fois un paysage qui est un regard porté depuis l'extérieur de la ville et un espace qui est l'interface de la ville avec son environnement proche. L'entrée de ville est un objet perçu qui est représenté, souvent défavorablement, et qui se place toujours dans un référentiel donné. Ce référentiel est ce qui est considéré comme ville et varie donc d'un individu à l'autre.

Notre travail de recherche cherche à s'intéresser dans le référentiel particulier de Rennes à un type d'entrée de ville, les entrées de villes commerciales qui semblent synthétiser les enjeux autour du paysage urbain et la qualité architecturale des entrées de villes vues auparavant.

Partie 2: Un paysage interchangeable? Identité et **Aménagement des Entrées de Villes Commerciales à** **Rennes**

« Faites des usines à vendre, avec des océans de parkings »

Bernardo Trujillo

Après avoir tenté de définir ce qu'est une entrée de ville et essayé de dresser une typologie appliquée au cœur de métropole de Rennes, il nous est apparu que les entrées de ville commerciales représentaient un type d'entrée à enjeux car elles incarnent un certain nombre de griefs associés aux entrées de ville occidentales. Nous l'avons vu, le critère esthétique est particulièrement prégnant et souvent l'illustration de ces dérives paysagères trouve leur source dans ces entrées de ville commerciales. Nous avons choisi de nous intéresser à ce type d'entrée au cœur de Rennes Métropole, sur les communes de Cesson-Sévigné, Rennes et Saint-Grégoire. Nous nous intéresserons particulièrement aux dynamiques de construction et d'aménagement de ces espaces ainsi que leur dimension paysagère. Leur place au sein des villes sera également interrogées. L'objectif de cette partie est de se focaliser sur ces entrées en variant les échelles d'analyse, localisées à Rennes, et étendues à l'ensemble des autres entrées de ville commerciales. Il en ressort des régularités et des spécificités intéressantes.

A) Une construction systématisée et en lien avec la mobilité

Les entrées de villes commerciales émergent à la faveur de l'étalement urbain et de l'augmentation des mobilités à la suite de la Seconde Guerre Mondiale. Elles se structurent selon des logiques propres à leur modèle de développement. Nous interrogerons les formes de développement et les formes paysagères qui en découlent.

i) Une organisation autour des axes et des flux d'entrée de ville

Tout d'abord, il convient de dire que toutes localisations d'activités humaines ne sont pas le fruit du hasard. Les raisons peuvent être historiques, liés à la proximité avec une ressource naturelle, ou de stratégies commerciales ou industrielles. Dans le cadre des entrées de ville commerciales, les raisons qui ont concourus à la mise en place de ce type d'entrée est lié à deux principaux facteurs qui ont modifié au cours du vingtième siècle la ville et leurs paysages : l'explosion des mobilités motorisées humaines et l'étalement urbain.

En effet, la plupart des entrées de villes commerciales se créent en lien avec la modification profonde des mobilités au vingtième siècle. Ainsi selon les chiffres des statistiques économiques françaises²², le taux d'équipement en voiture des ménages est passé de 50 % en 1968 à 84 % en 2020. La voiture individuelle connaît un essor important et modifie le rapport à l'espace des individus et les pratiques urbaines et d'aménagement. Jean Olivro, géographe spécialiste des transports, des mobilités et de la Bretagne a montré dans son ouvrage « l'Homme à toutes vitesses » comment l'essor des mobilités a conditionné de nouvelles pratiques de consommation de l'espace. Particulièrement, l'auteur avance que la vie des habitants s'établit à 80 % autour d'une distance-temps de 20 minutes. L'arrivée de l'automobile individuelle et d'autres moyens de transports modernes comme le métro ou les bus à haut rendement de service style « Chronobus » dilate l'étendue spatiale des individus et modifie le rapport à l'espace. Dans ces conditions, des espaces vus comme éloignés, « trop loin », deviennent accessibles. Cela modifie les territoires et les espaces commerciaux peuvent ainsi se localiser à distance plutôt importante du foyer de ses clients. Le lien entre

²² https://www.persee.fr/doc/estat_0336-1454_1970_num_16_1_1994
40/116

transports et zones commerciales est établi et suggéré par David Mangin qui a superposé la courbe des zones commerciales et celle des kilomètres d'autoroute en France :

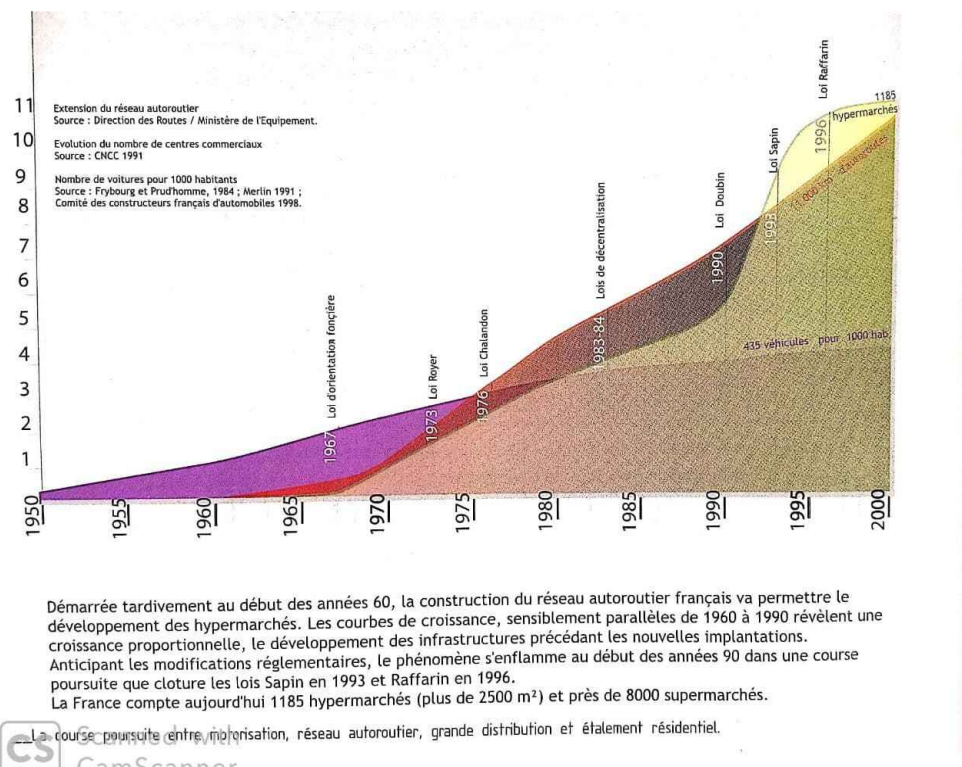


Figure 5

Ce lien entre zone commerciale et mobilité n'est pas seulement lié aux ménages mais également à la logistique : davantage d'infrastructures de transport et le faible coût de ce dernier favorise la concentration de moyens humains et logistiques et favorise du même coup les concentrations des hypermarchés à proximité des principaux flux routiers. Par ailleurs, comme le note Mangin, ces infrastructures routières renforcent la sectorisation des villes : les villes se développent en secteurs, chaque secteur est dévolu à une activité (commerciale, industrielle, tertiaire...etc.). Toutes ces dynamiques favorisent l'émergence de nouvelles concentrations commerciales à l'entrée des villes. À Rennes ce phénomène est doublé par le fait que la rocade, dans le cadre de la ville-archipel sert de rupture paysagère et de borne à la tâche urbaine rennaise. Donc les entrées de villes sont directement localisées à proximité des axes de communications majeurs de l'agglomération.

L'étalement urbain après-guerre est l'autre source de la mise en place des entrées de ville commerciales en France. L'extension sur les terres agricoles à la recherche d'un prix du terrain a été un des moteurs de l'élargissement des villes, et finalement de la périurbanisation généralisée dans beaucoup d'espaces urbains français. À Rennes, cependant, cette extension

urbaine d'après-guerre est massive mais finalement ne se traduit par une mise à distance importante des nouveaux quartiers périphériques. En effet, contrairement à d'autres villes, Rennes ne connaît qu'un étalement urbain finalement limité au cours de son Histoire : ce n'est qu'à partir de la construction de la gare au milieu du XIX^{ème} siècle que Rennes commence à s'étendre sur les zones rurales environnantes. Cela fait que nombre des entrées de villes commerciales sont finalement assez peu éloignées du centre-ville rennais. Par exemple, le centre Alma est distant de 4km du centre-ville, et accessible en 15 minutes en transports en commun ; idem pour le centre commercial de Grand Quartier. Si nous comparons l'exemple rennais avec celui de Nantes qui est également une métropole d'importance régionale dans l'ouest de la France, nous pouvons voir qu'à Nantes, les distances entre le centre-ville et les principales zones commerciales d'entrées de villes sont doublées.

Les dynamiques d'extension de la tâche urbaine de Rennes sont conjointes avec une volonté municipale d'étendre l'offre de logement qui est en déficit de nombre et de qualité. Un tiers de la ville de Rennes a été touché par des bombardements soit 1500 bâtiments et 15000 habitations endommagées²³. En 1954, le parc de logements de Rennes est en outre marqué par une insalubrité qui contraint la municipalité à entamer dans les années 1960 des opérations d'urbanismes de grande ampleur au sud de la gare (d'abord le quartier de la Biquenais puis les opérations du Blosne, Bréquigny et de la Poterie) puis à l'ouest et au nord avec le quartier Villejean et de Maurepas notamment. Cette politique d'extension s'accompagne de l'édification d'équipements importants comme le CHU Pontchaillou ou les universités de Rennes 1 et Rennes 2. Ces extensions urbaines concernent aussi les zones d'activités qui sont créées dans le même temps et qui accompagnent ces mouvements. Les activités commerciales se greffent à ces dynamiques et aux principaux axes de villes, en l'occurrence les nationales. Les entrées de villes commerciales se construisent sur ses franges urbaines selon des dynamiques qui sont propres à chaque contexte local.

Nous avons ainsi observé ces dynamiques d'extension urbaines pour 3 zones d'aménagement commerciales qui forment nos 3 entrées de villes commerciales principales au cœur de notre mémoire de recherche. Nous avons fait cela par l'observation d'images aériennes de l'IGN avec les mêmes séries photographiques et les mêmes années.

⇒ Route de Lorient :

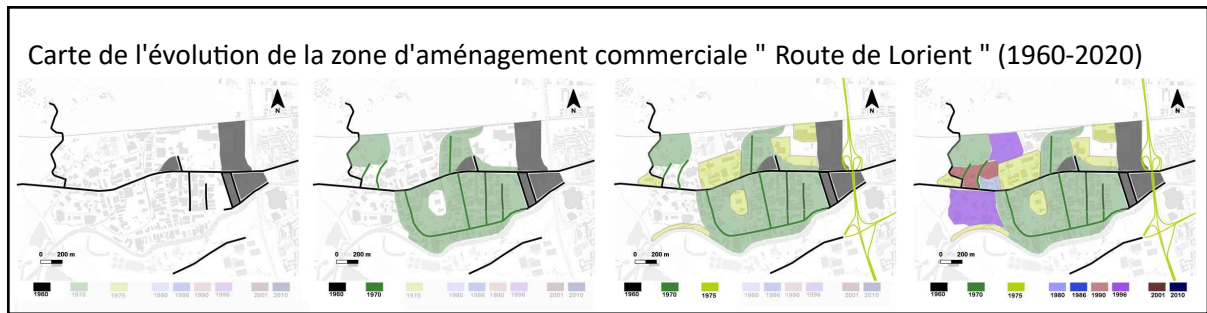


Figure 6

La Route de Lorient se différencie des entrées de ville commerciales rennaises en plusieurs points. Tout d'abord, celle-ci forme un étalement urbain qui apparaît une ex-croissance sans maîtrise foncière apparente : elle est une sorte d'échappée par rapport à la barrière symbolique de la rocade. C'est aussi une entrée de ville commerciale qui se construit autour d'un axe historique qui demeure le même aujourd'hui. Sur notre carte de l'évolution de cette entrée de ville, nous pouvons voir tout d'abord qu'elle est ancienne et organisée autour de l'usine Citroën de la Barre-Thomas. Néanmoins dès 1960, le réseau viaire est en construction. Cela se concrétise sur la photographie aérienne de 1970 avec l'ensemble du tissu bâti quasiment au complet. La construction de la rocade Ouest visible à partir de 1975 et l'aménagement des bords de Vilaine finissent de borner cette zone qui connaîtra finalement dans les années qu'un comblement des espaces creux et une extension vers l'Ouest très encadrée, en lien avec la volonté de maîtrise foncière de la ville de Rennes.

⇒ Alma

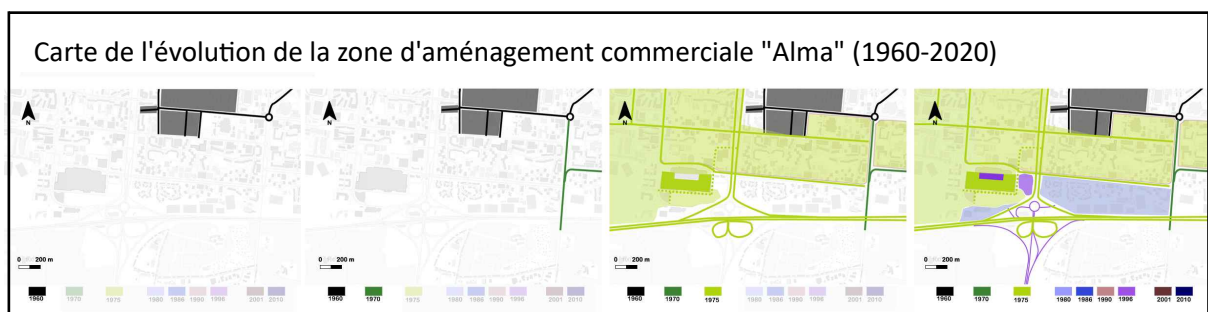


Figure 7

L'entrée de ville d'Alma présente une originalité dans le sens où elle est construite de toute pièce à partir des années 1960. D'ailleurs, du reste, alors qu'aujourd'hui elle fait figure de porte d'entrée de Rennes pour les voyageurs en provenance de Nantes via la voie-express, cette réalité est en fait assez tardive. Alma n'est pas un axe d'entrée de ville à proprement

parler avant les années 1990. L'axe actuel, la visibilité du centre commercial Alma n'est construit qu'à partir de cette période ; Jusqu'aux années 1990, le centre Alma est le centre commercial du quartier environnant, construit en même temps que le centre entre les années 1970 et 1975. Cette entrée de ville est demeurée relativement stable jusqu'aux années 2010 et une rénovation du centre et la création de commerces de bouche sur la partie orientale du parking.

⇒ Grand Quartier

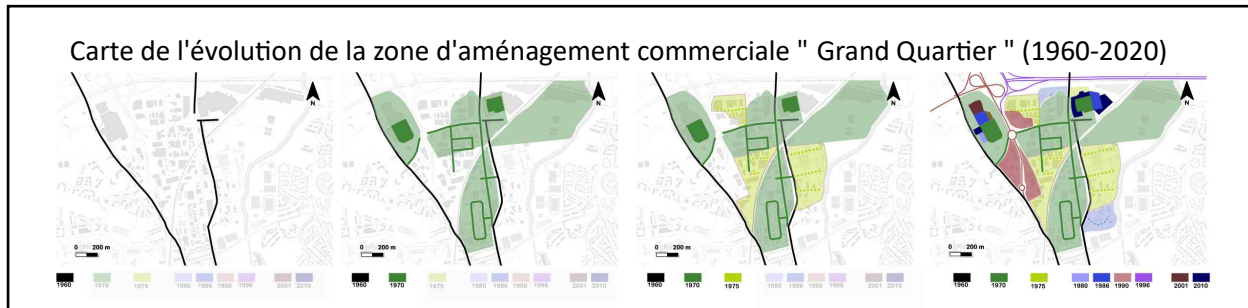


Figure 8

L'entrée de ville Grand Quartier a subi elle aussi une modification dans sa physionomie. Ainsi, l'axe actuel de la voie-express est comme pour Alma une construction tardive. L'entrée de ville « historique » se répartit autour de la D637 en provenance de Montgermont et la D82 de Saint-Grégoire. Ces deux axes sont aujourd'hui secondaires dans la dynamique actuelle. La photographie aérienne de 1970 montre l'implantation de deux grandes surfaces en périphéries avec leur parking rejoins par un tissu d'entrepôts et d'activités diverses structurés par une armature de routes qui demeurent aujourd'hui. En 1975, cette organisation s'enrichit de nouveaux entrepôts et des concessionnaires automobiles que l'on retrouve actuellement. Les années 1980 sont marquées par des extensions des centres commerciaux et de leurs galeries marchandes. Ce n'est finalement que dans les années 1990 que se formalisent les axes d'entrée de ville principaux ainsi que la rocade Nord qui ferme la zone commerciale et crée une coupure paysagère. Finalement au cours des années 2000 et 2010 hormis une extension du centre commercial de Saint-Grégoire à l'est de la carte, la zone demeure stabilisée et comme à Alma et Grand Quartier contenue dans ses limites acquises dès les années 1970 du fait de la politique urbanistique de Rennes.

ii) Un modèle français de la zone commerciale?

Dans les 3 zones commerciales, et à fortiori pour l'ensemble des principales zones commerciales de Rennes et en France, nous retrouvons tout de même des régularités et des

formes semblables. Particulièrement, le modèle commercial français semble s'établir autour d'un maillage de grandes surfaces alimentaires réunis en centres commerciaux qui servent de tête de pont à l'ensemble de la zone commerciale. Ainsi, « Grand Quartier » est le nom du centre commercial homonyme tout comme « Alma » dont l'identité se confond avec le « Centre Alma ». La notion de centre commercial peut être appréhendé au premier degré : c'est le centre commercial qui est le « centre » de la zone commerciale et de l'entrée de ville en générale.

L'architecte Pol-Alain Nédelec dans son mémoire de recherche intitulé «Le centre commercial, histoire d'une forme portée d'un modèle »²⁴ avance que le centre commercial moderne est arrivé en France à Saint-Laurent du Var à proximité de Nice (Alpes-Maritimes) en 1969, soit 15 ans après le premier centre commercial équivalent aux États-Unis, retard qu'il explique par un étalement urbain plus restreint en France tout comme la diffusion de l'automobile parmi les ménages. Ce centre commercial au-delà d'une forme de commerce identifiée par une surface de vente importante, avec un choix libre des produits. L'émission radiophonique « 2000 ans d'Histoire » datée du 17 mai 2007²⁵ revient également sur cette évolution des zones commerciales en France en insistant sur l'originalité du modèle français qui reprend cependant des éléments du modèle américain. Ainsi, il est évoqué dans cette émission la diffusion du modèle d'organisation du mall commercial américain et de l'importance de l'accessibilité de la voiture pour accroître ses rendements. L'émission évoque en outre l'influence de l'homme d'affaires américano-colombien Bernardo Trujillo qui est présenté comme le théoricien du commerce de grandes surfaces que l'ensemble des commerciaux français (les fondateurs de Carrefour et de Leclerc par exemple) ont rencontré. Parmi ces préceptes, nous retrouvons les caractéristiques actuelles du commerce : « Le succès repose sur trois pieds : le libre-service, les discount, le tamtam publicitaire. Qu'un seul vienne à manquer et tout s'écroule »

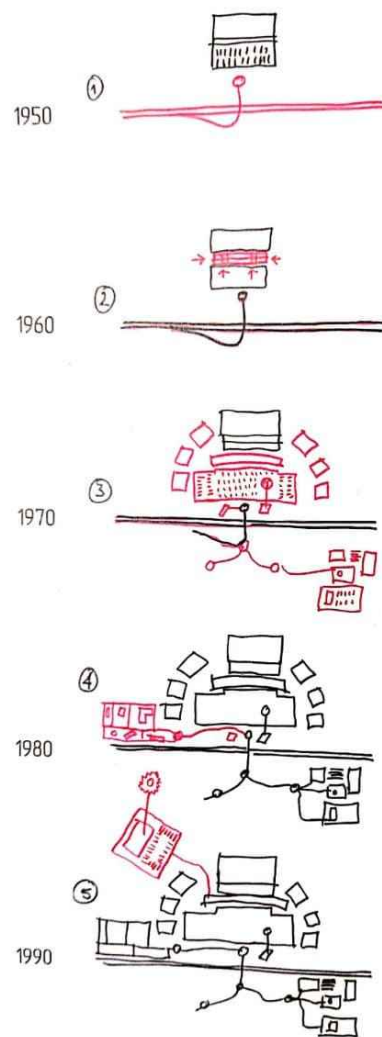
Ainsi, nous pouvons comprendre qu'il existe un véritable modèle d'entrée commerciale des villes et une particularité française que nous pouvons essayer de systématiser à l'échelle française. Ce travail a déjà été entrepris en grande partie par l'architecte David Mangin. Ce dernier propose en effet une typologie de l'évolution des zones commerciales régionales en insistant sur le rôle structurant du centre commercial dont la spécificité est que le produit d'appel est la nourriture. Cela constitue une véritable spécificité française car les modèles américains sur lesquels les commerces français se sont inspirés dans les années 1960 ne reposent pas nécessairement sur l'alimentaire mais sur plusieurs chaînes et magasins d'appels. Par ailleurs, alors que le modèle de Mall est relativement concentré, l'offre commerciale sur

24 Nédelec, 2014

25 <https://blog-histoire.fr/2000-ans-histoire/2319-les-supermarches.html>

les zones et les entrées de villes françaises est davantage étalée, née d'une politique de prédation foncière plus importante en France.

Ainsi, David Mangin propose une évolution en cinq parties : la première partie est l'installation de la grande surface, la seconde est la création de la galerie commerciale et des premiers commerces annexes, la troisième est l'implantation d'autres surfaces de ventes dans des bâtiments autour d'un parking central étendu. La quatrième étape est une installation de restaurants type fast-food et d'hôtels à faible coût, et enfin la cinquième étape est l'implantation d'équipement culturels et de loisirs. Il y a ainsi une extension archétypale combinée d'un élargissement des fonctions au sein de ces entrées de ville commerciales et dans les zones commerciales de manière générale.



—1950-2000 : la formation des centres commerciaux régionaux.

cdm
2003

Figure 9

Cette évolution se retrouve en partie dans nos entrées de villes à Rennes, notamment à Grand Quartier avec d'abord une extension du centre commerciale avant d'étendre les commerces et

le parking de Grand Quartier qui lui-même se retrouve entouré des commerces de bouches. En revanche, contrairement à ce modèle, les entrées de villes commerciales rennaises se caractérisent pas des équipements culturels majeurs tels que des multiplex cinéma. Hormis la route de Lorient et le Roazhon Park qui la clôt, cette cinquième étape semble absente de nos observations.

Iii) Au final, une récurrence de formes urbaines d'entrées de ville commerciale

SI nous avons pu mettre en évidence des formes d'urbanisme commercial qui se répètent et que l'on retrouve à l'échelle de nos territoires d'études, il est forcé de constater que les entrées de villes commerciales rennaises se caractérisent par une diversité des dynamiques et des constructions. En revanche, ce qui semble faire unité entre ces entrées c'est la permanence de certaines formes urbaines paysagères. Ces paysages, sont avant tout liés aux éléments bâtis et aux aménagements des voiries que l'on retrouve. Nous pouvons en distinguer plusieurs qui participent à la dépréciation globale des entrées de ville à commerciale

⇒ la « boîte à chaussure »

Figure bâti emblématique des entrées de ville commerciales, les entrepôts et surfaces de ventes standardisées, en forme de pavés droits alimentent essentiellement l'imaginaire urbain et le récit critique contre les entrées de ville commerciales. Ainsi, l'article de Télérama sur la « France moche », véritable manifeste paysager évoque l'« empire du hangar » et cite le



Photo 4

sénateur socialiste Jean-Pierre Sueur « *C'est partout le même alignement de cubes et de parallélépipèdes en tôle ondulée* ». La récurrence de ce type d'aménagement s'explique par sa rentabilité : il coûte peu cher et se construit rapidement. Standardisé, hormis les façades qui peuvent être « habillées », leur construction repose sur des étapes connues que les constructeurs répètent et fournissent. L'entrepôt est composé d'une structure poteau-poutre qui forme l'armature globale du bâtiment. L'espace vide est comblé par du parpaing habillé par un revêtement en tôle ondulée assemblé comme un mécano puisque les pièces et les modèles d'entrepôts sont créés et conçus par le constructeur lui-même. L'entrepôt est ensuite aménagé à l'extérieur avec un raccordement au réseau principal et un parking.

⇒ le parking

Le parking constitue également une composante majeure des entrées de villes commerciales et l'une des critiques les plus vives. Il s'agit en effet de surfaces entièrement artificialisées, bétonnées qui, nous l'avons vu, sont la pierre angulaire du modèle de développement de ces commerces. L'ensemble est souvent clôturé par une clôture en fer ou des haies. Les parkings peuvent demeurer ouverts mais généralement ils demeurent vides en dehors des horaires d'ouverture, ce qui en fait des espaces essentiellement vides.

Les parkings d'entrées de villes commerciales tendent à évoluer cependant : on observe une verticalisation des parkings avec la création de parkings sur plusieurs niveaux et des systèmes intelligents pour guider plus efficacement les clients vers les places vides, afin de maximiser la fréquentation et le temps passé en magasin.

⇒ les panneaux publicitaires

Les panneaux publicitaires forment également l'horizon des entrées de villes commerciales et participent à leur identification. Ces implantations publicitaires font l'objet d'études en aménagement et urbanisme et sont souvent montrés comme des pollutions visuelles. L'association « Paysages de France » décerne chaque année un prix fictif pour les pires paysages d'entrées de ville avec une catégorie spécialement dédiée pour l'implantation dite « anarchique » de ces panneaux (ici le lauréat 2020, la ville d'Alès).



Photo 5

Descriptif du « prix du fleurissement publicitaire » : *« Alès a su exploiter une belle perspective qui laissait un peu trop de place aux espaces verts. Une belle réussite, bravo ! »*

La supposée « anarchie » de ces panneaux est cependant illusoire puisque ces écrans pubs sont placés là où le regard des individus se porte et la visibilité est un enjeu prégnant pour les marques.

Ainsi, ce premier état de lieux de la manière dont se sont construites les entrées de villes commerciales en France et à Rennes nous permet d'observer l'existence d'un modèle spatial, une organisation typique et historiquement située. Ces entrées de ville sont le produit d'une époque d'étalement d'urbain et d'acquisition foncière dérégulée dans un premier temps puis encadrée et limitée à Rennes. En outre, l'entrée de ville commerciale présentent un paysage urbain qui se construit de mêmes éléments urbains qui participent à leur critique. L'entrée de ville commerciale apparaît donc comme un construit récent. Nous allons maintenant envisager la manière dont elles sont investies par les individus et les entreprises marchandes.

B) Des espaces urbains fréquentés et franchisés

Pour cette étape dans notre étude, nous souhaitons particulièrement comprendre qui sont les acteurs présents sur ces entrées de ville commerciales à Rennes. À travers cela nous souhaitons interroger son statut dans la ville.

i) La place des zones commerciales d'entrée de ville à Rennes

Tout d'abord, il convient de donner quelques repères factuels sur le commerce à Rennes afin de situer correctement la place des entrées de ville commerciales. En effet, la place et surtout l'importance de l'offre commerciale d'entrée de ville est conditionnée à l'état de santé général du commerce dans l'espace urbain considéré. Comme le note Olivier Razemon dans *Comment la France a tué ses petites villes* (Razemon, 2016), les entrées de villes commerciales peuvent être des pôles trop attractifs et délier le réseau de petits commerçants. Nous nous baserons essentiellement de l'Agence d'Urbanisme et de Développement Intercommunal de l'Agglomération Rennaise. Il s'agit d'une agence chargée d'études pour l'aide à la décision politique créée en 1972 par l'État et le District de Rennes devenu en 2000 la Communauté d'Agglomération de Rennes. Dans un de ses rapports sur le commerce en pays de Rennes, l'agence fait le constat d'une dynamique générale ascendante avec une légère polarisation au coeur de métropole. Ainsi comme le note le rapport²⁶ :

*« Depuis 2000, le nombre de locaux commerciaux a ainsi augmenté de 10 %, entraînant à la baisse le taux de vacance moyen, tombé à 7,9 % fin 2014. Si la polarisation commerciale est forte en Cœur de Métropole * (65 % des commerces contre 52 % de la population), le reste du Pays de Rennes affiche une dynamique plus forte. Le taux d'évolution des commerces entre 2000 et 2014 dans le cœur de métropole est de 3 % contre plus d'un tiers dans la Communauté de Communes du Pays de Châteaugiron ou la CC Val d'Ille-Aubigné. »*

Nous sommes donc en présence d'un territoire qui connaît globalement une croissance économique commerciale importante dont la locomotive est le cœur de métropole mais qui est également dynamique pour les territoires périphériques. Il faut donc déjà noter d'entrée que

²⁶ <https://www.audiar.org/sites/default/files/documents/observatoires/observatoire-commerce-pdr-web.pdf>
50/116

les entrées de ville commerciales ne sont pas des pôles commerciaux qui accaparent l'ensemble des revenus économique du territoire.

Ensuite, pour comprendre la place des entrées de ville commerciale à l'échelle de Rennes et du coeur de métropole de Rennes, nous avons cherché à comprendre les comportements des individus dans leurs déplacements et surtout leurs motifs d'achat. Pour cela, nous nous sommes basés sur un autre rapport de l'Audiar²⁷ de Décembre 2019 qui cherche à comprendre les déplacements pour motifs d'achat des habitants du pays de Rennes. Il en ressort certaines caractéristiques importantes qu'il convient de noter.

Tout d'abord, le commerce se distingue comme étant l'une des principales causes de mobilité pour les habitants de Rennes métropole. Mais cette mobilité varie selon les jours de la semaine et les moments de la journée. À l'échelle hebdomadaire, c'est surtout le samedi qui est le jour des achats. Ainsi, le déplacement pour motif d'achat représente 40 % des déplacements soit 350000 le samedi. La distance moyenne parcourue pour réaliser des achats est de 5km, ce qui correspond à la distance entre le centre-ville de Rennes et ses périphéries commerciales. La part des grandes surfaces commerciales est de 50 % le samedi ce qui en fait des pôles majeurs pour le commerce.

L'Audiar propose également une distinction des pratiques selon les lieux de résidence. Celle-ci montre que les habitants du coeur de métropole ont des pratiques des entrées de villes commerciales ancrées dans les mentalités. Ainsi, l'Audiar note : « *Les habitants du Cœur de métropole génèrent un volume de déplacements identique un jour de semaine et un samedi. Les déplacements vers les grands commerces sont plus nombreux (54%) que ceux générés vers les petits commerces quel que soit le jour.* ». Un graphique montre la variabilité des pratiques de commerce en insistant sur la diversification de la clientèle le samedi avec une

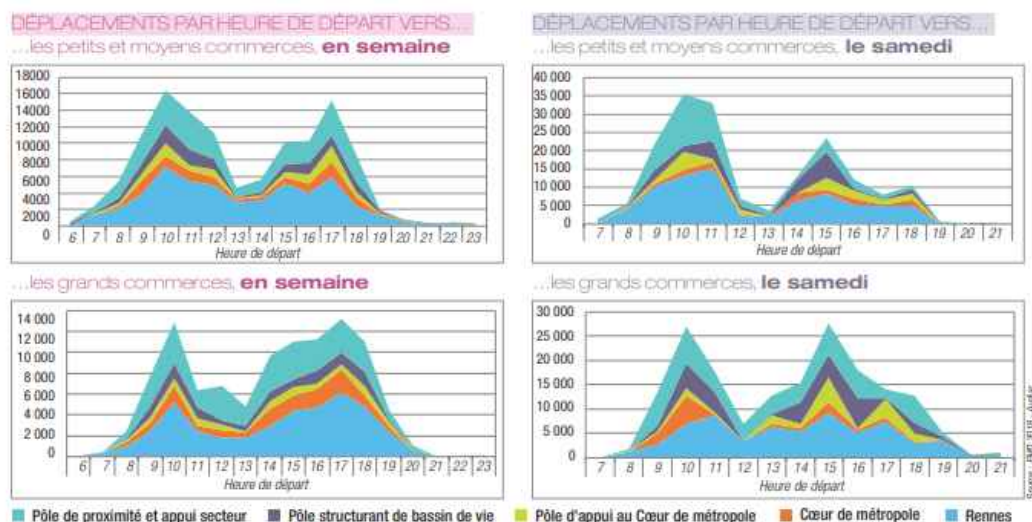


Figure 10

27 https://www.audiar.org/sites/default/files/documents/etudes/note-emd-motifs-achat_web.pdf
51/116

part plus importante des habitants hors de Rennes. On voit à travers ce graphique l'importance des entrées de villes comme pôle attractif à l'échelle de la métropole et à l'échelle de Rennes.

Le rapport de l'Audiar propose également une étude sur les destinations d'achat des habitants du pays de Rennes en ciblant les Zones d'Activités Commerciales. Cette étude est cruciale pour notre travail de recherche puisque nous avons décidé de nous intéresser spécifiquement aux 5 entrées de villes principales évoquées dans ce document :

Il s'agit ainsi de Nord Roudade (Grand Quartier), les Long-Champs,

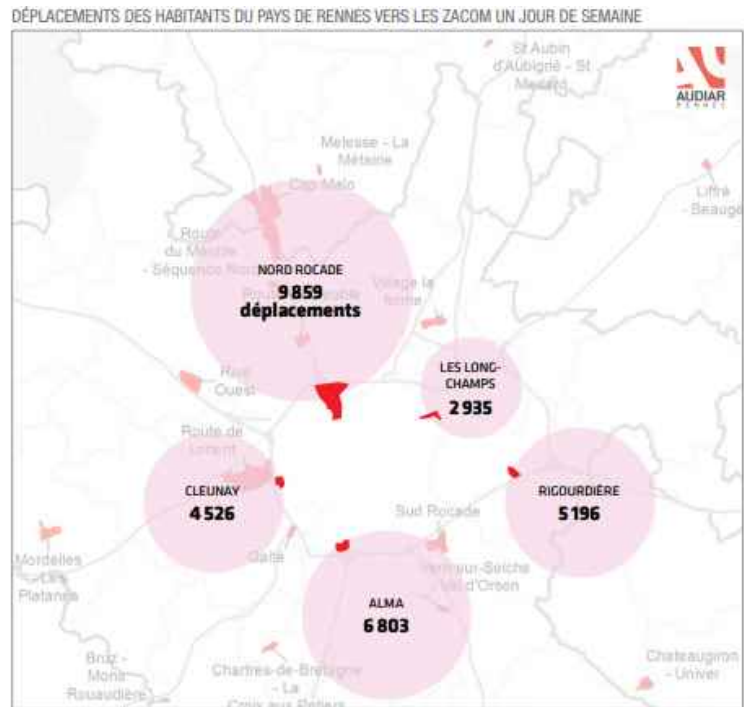


Figure 11

Cesson-Sévigné Rigourdière, Alma et enfin Cleunay que nous avons choisi d'associer à la Route de Lorient par sa contiguïté et le fait que la Route de Lorient constitue l'axe d'entrée de ville Ouest parmi les plus fréquentés à l'échelle de Rennes.

Nous avons donc vu la fréquentation des entrées de ville commerciales du cœur de métropole Rennes. Il nous faut désormais nous intéresser aux commerces en eux-mêmes, ce qu'on y retrouve.

ii) Une ville «franchisée»?

Les commerces présents dans les entrées de villes rennaises sont intéressants car ils indiquent également des pratiques et des besoins de la population. La récurrence de certaines firmes commerciales dans ces espaces indique des logiques d'appropriation spatiales de ces mêmes firmes.

Nous nous sommes proposé d'étudier les entrées de villes principales de Rennes vues auparavant dans les rapports de l'Audiar : Route de Lorient-Cleunay / Alma / Grand Quartier / Rigourdière et Longs Champs. Nous avons répertorié, à l'aide des outils cartographiques et les données géo-localisées accessibles sur internet l'ensemble des commerces et surfaces de

vente. Les catégories de commerce retenues sont ceux employés par l'Audiar dans ses rapports(cf annexe 1).

Nous avons pu dégager des cartes fonctionnelles des entrées de ville et montrer ainsi quelques récurrences intéressantes.

Ainsi, l'ensemble des cartes montre une organisation similaire des fonctionnalités dans les centres commerciaux. Comme nous l'avons vu, le modèle de l'hypermarché français sur un produit appel attractif qui est l'alimentaire. Chaque entrée de ville possède une firme de grande distribution. À Alma et Rigourdière, il s'agit du groupe Carrefour, à Long Champs il s'agit du groupe Intermarché tandis qu'à Grand Quartier, Saint Grégoire et Route de Lorient, il s'agit de magasin E.Leclerc. À Noter dans le cas de Grand Quartier qu'il s'agit d'une acquisition récente de ce groupe au groupe Casino ce qui renforce l'emprise de la marque sur le Nord de Rennes. Autour de ces grandes surfaces se déploient essentiellement des magasins d'équipement de la personne et des restaurants. Ces mêmes enseignes jouxtent directement les centres commerciaux comme à Alma ou Rigourdière. En revanche la distribution des autres types de commerce est plus variable selon les entrées de ville.

⇒ Alma

Pour l'entrée de ville d'Alma, le centre commercial polarise l'ensemble des activités qui sont tout de même assez diversifiées pour accueillir un maximum de clients. Ainsi, Alma est pourvu d'un magasin de meuble accessible dès son entrée, d'un magasin de jardinage et d'un hôtel. Cela crée une diversité des motifs de déplacements. Par ailleurs, la présence directe sur

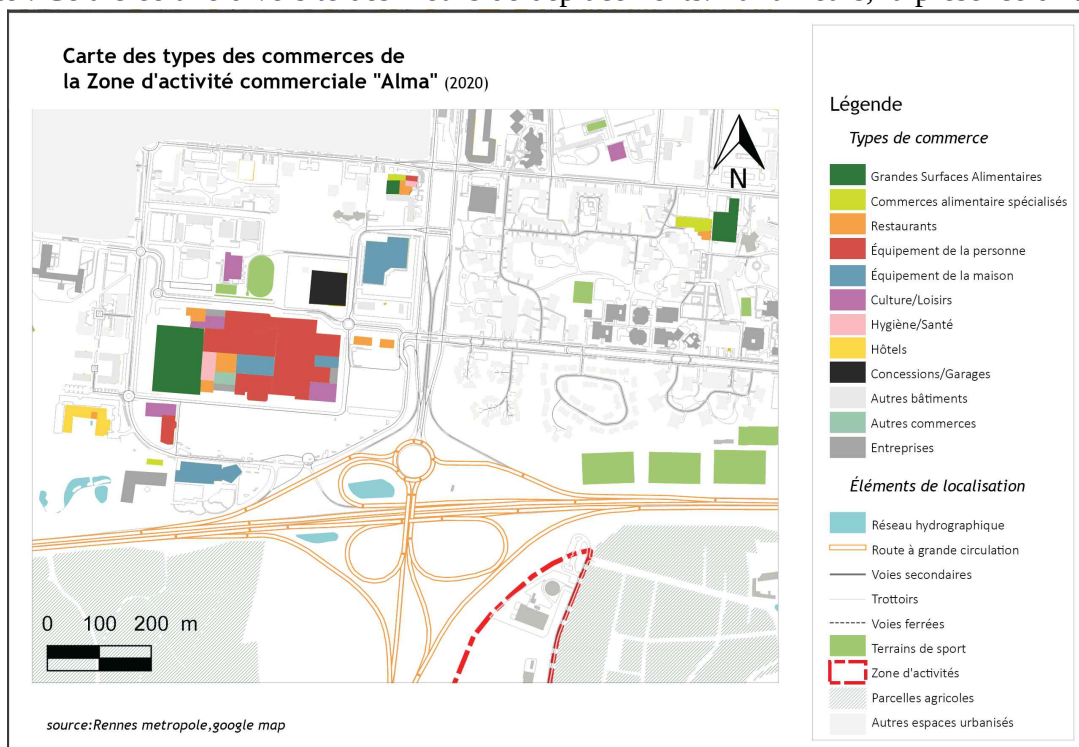


Figure 11

le site du siège social du groupe Le Duff, propriétaire de chaînes de restauration en fait un lieu stratégique.

⇒ Rigourdière

L'entrée de ville de Rigourdière à Cesson-Sévigné présente elle aussi une mixité de fonctions commerciales avec quelques spécificités. Contrairement à Alma il y a une plus grande présence de petites surfaces commerciales notamment pour la restauration et la culture/loisir. Cette dernière catégorie apparaît un peu plus importante dans cette entrée de ville. En outre, la fonction hôtelière est davantage affirmée ici avec pas moins de 5 hôtels différents. Ce sont plutôt des hôtels de passage, à la nuitée.

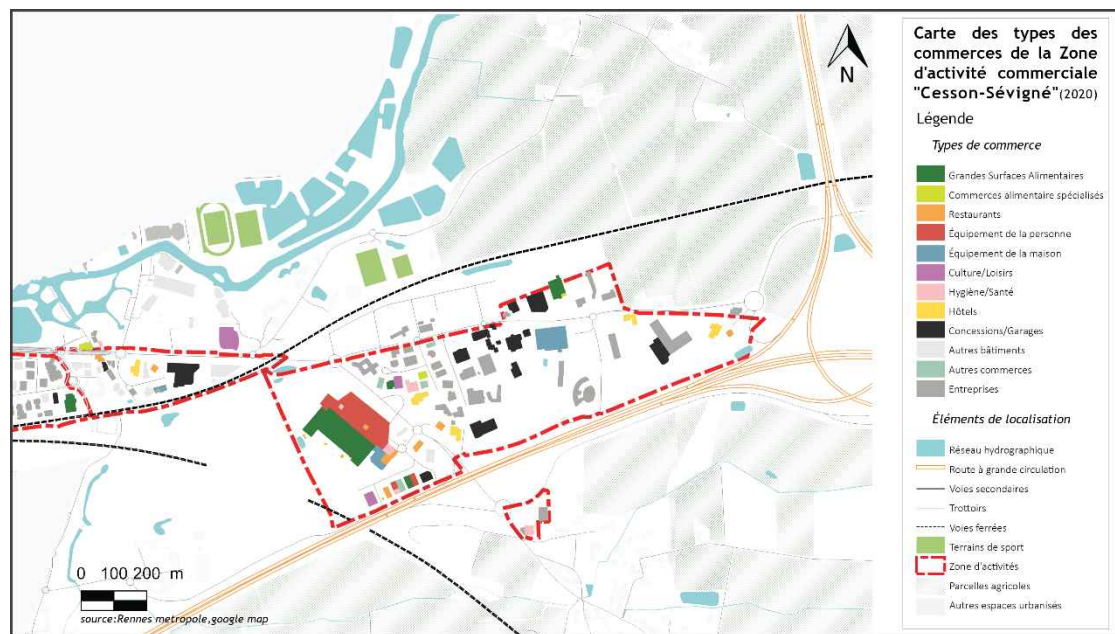


Figure 12

⇒ Grand Quartier

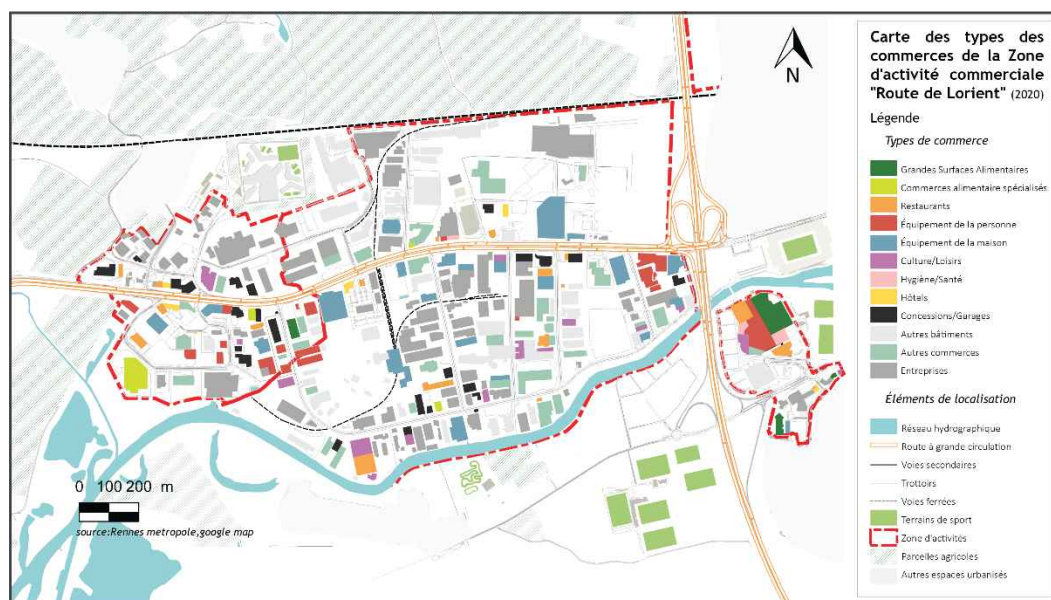
Grand présente la particularité d'être particulièrement étendue avec surtout une tête de pont bicéphale avec deux grands centres commerciaux qui appartiennent au même groupe. Seul celui le plus à l'Ouest utilise la dénomination « Grand Quartier ». La Zone commerciale est par ailleurs parcourue par de nombreuses autres entreprises qui en font aussi un lieu de travail pour les salariés. En tant que tel, de nombreux restaurants, fast-food et commerces alimentaires spécialisés proposent des repas le midi et cela crée une fréquentation accrue. Il est à noter également qu'au coeur de la Zone se trouve le lycée Général et Technologique Pierre Mendès-France, ce qui en fait une incongruité notable.

Figure 13



⇒ Route de Lorient

Dans la même veine que pour Grand Quartier, la route de Lorient apparaît aussi comme une zone d'emploi salarié avec beaucoup d'entreprises. L'usine de la Barre-Thomas a été détruite depuis quelques années mais demeure de nombreuses PME et notamment des entreprises spécialisées dans le bâtiment. Seul le centre-Commercial Cleunay, excentré par rapport à l'axe d'entrée à proprement dit contribue à la fréquentation du lieu, hormis une grande surface discount qui draine également une clientèle. L'offre est plus disséminée et moins lisible. Un grand hôtel est néanmoins présent au milieu de l'entrée de ville tout comme à Rigourdière. On retrouve de plus un équipement municipal avec une prison au nord-ouest de la zone qui est assez récente et à l'écart du reste de la ville.



⇒ Longs Champs

Longs Champs présente la caractéristique d'être inclus dans une partie en pleine extension actuellement avec notamment le quartier Via Silva et la seconde ligne de métro en service à partir de 2021. Les contours de la zone commerciale sont plus difficiles à lire mais on retrouve aussi les éléments déjà vus auparavant avec un centre commercial « classique ».

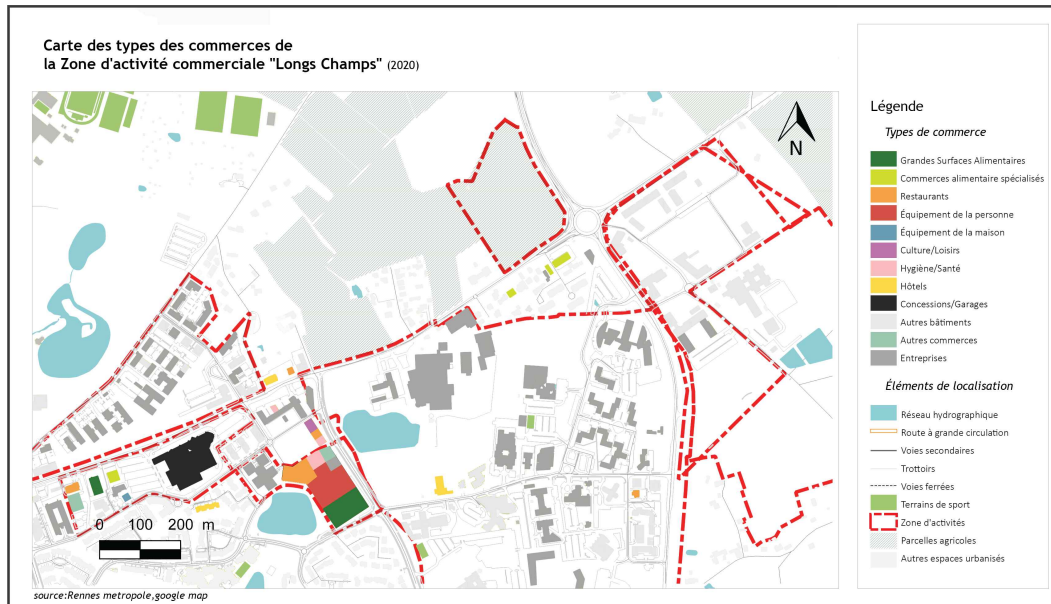


Figure 15

Au final, les entrées de ville commerciales présentent des types communs et pas de spécialisation véritable. Dès lors, nous pouvons demander si il n'y a pas des logiques d'implantations communes à certaines firmes. Pour cela nous avons choisi de nous intéresser spécifiquement à la restauration rapide à Rennes. Cette logique d'implantation est analysée également par David Mangin dans son ouvrage *La ville franchisée*²⁸. Dans son livre l'architecte montre comment l'implantation de ces restaurants est calibré et répond à des logiques de stratégies commerciales. Ainsi, il montre qu'il existe chez Mc Donalds une exigence de rentabilité, de visibilité et de croissance de la marque en France notamment. Ainsi l'auteur écrit :

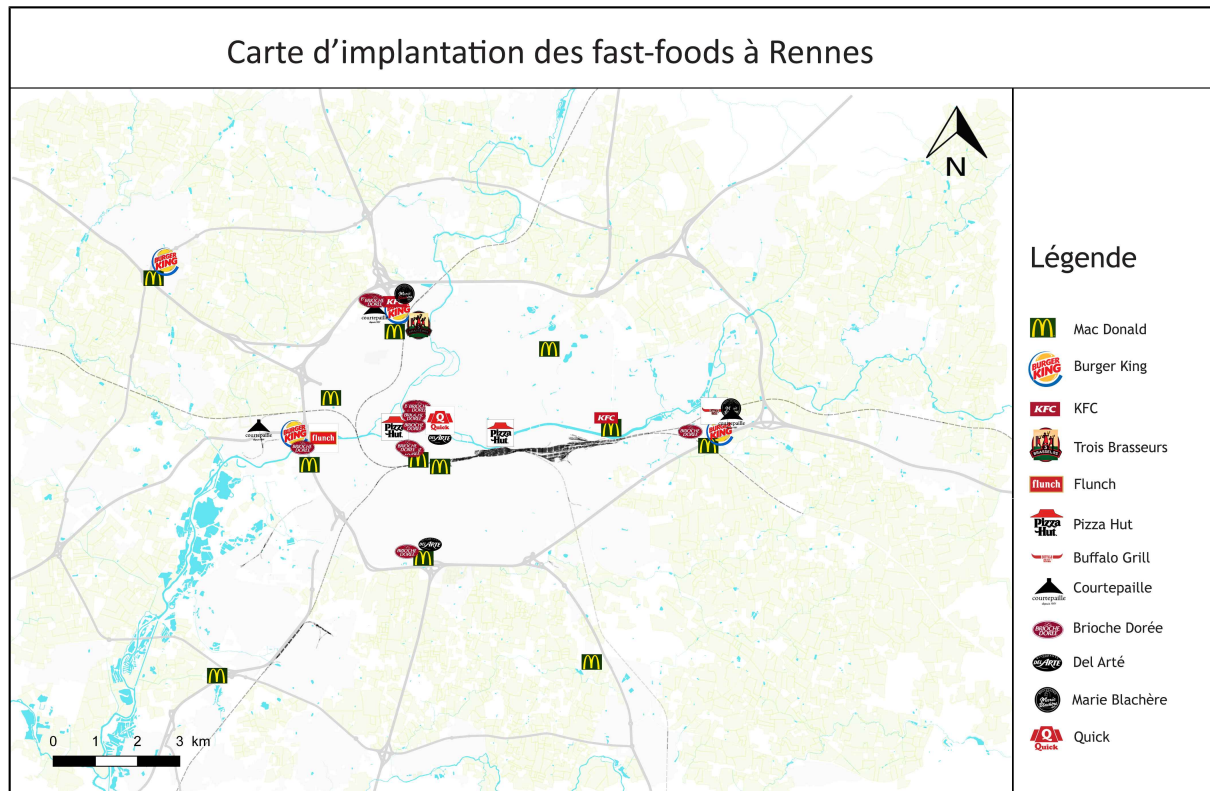
« La recherche des sites obéit à une cinquantaine de critères, dont les fondamentaux restent, d'une part, le positionnement optimal par rapport aux flux [...], et d'autre part la proximité des zones résidentielles ». (Mangin, 2004, p.126)

La conjonction de ces deux critères font des entrées de villes des points stratégiques pour la marque. Nous avons formé une carte regroupant les enseignes principales à Rennes. Le choix

²⁸ Mangin David, *La ville Franchisée*, La Vilette Editions 2004
56/116

des enseignes n'est pas anodin puisqu'elles sont possédées par 7 des 10 plus grands groupes de restauration français ²⁹.

Groupe	Mac Donald's	Bertrand	Agapes	Yum	Le Duff	Marie Blachère
Enseignes	Mac Donald's	Burger King Quick Hippopotamus	Flunch 3 Brasseurs	Pizza Hut KFC	Brioche Dorée Del Arte	Marie Blachère



La carte présente ainsi 2 logiques d'implantations : être localisé sur les axes d'entrée de ville pour accroître la visibilité et se positionner dans des espaces commerciaux fréquentés, notamment le week-end ; être localisé en centre-ville pour les mêmes raisons évoquées auparavant. Nous pouvons noter une sur-représentation du groupe McDonald's du fait de sa position de leader du marché en France (et une recherche de mettre un restaurant pour 2500 habitants sur le territoire français) et du groupe Le Duff dont le siège social est à Alma. Au delà de cette logique d'implantation qui fait que chaque entrée de ville à grosso modo les mêmes offres de restauration, il y a aussi une standardisation de l'aménagement extérieur de ces restaurants. L'objectif est d'offrir un cadre « rassurant » pour la clientèle. La contrepartie est une uniformisation du paysage urbain.

Plus globalement, David Mangin décrit des formes standardisées d'aménagement pour les entrées de ville et finalement la création au sein de la ville d'enclaves privées qui ne crée que des interactions sociales de consommation. Il oppose cela aux espaces publics qui sont vus

²⁹<https://solutions.lesechos.fr/franchise-retail/c/top-10-des-plus-gros-groupes-de-restauration-en-france-15397/>

Figure 16

comme ayant davantage de mixité. Il parle alors d'une ville franchisée, faite essentiellement de vide privé qui consomme et artificialise les sols et épuise des formes d'architectures et d'affichage au sein des entrées de villes. Celles-ci sont vues sans identité et surtout vides la plupart du temps.

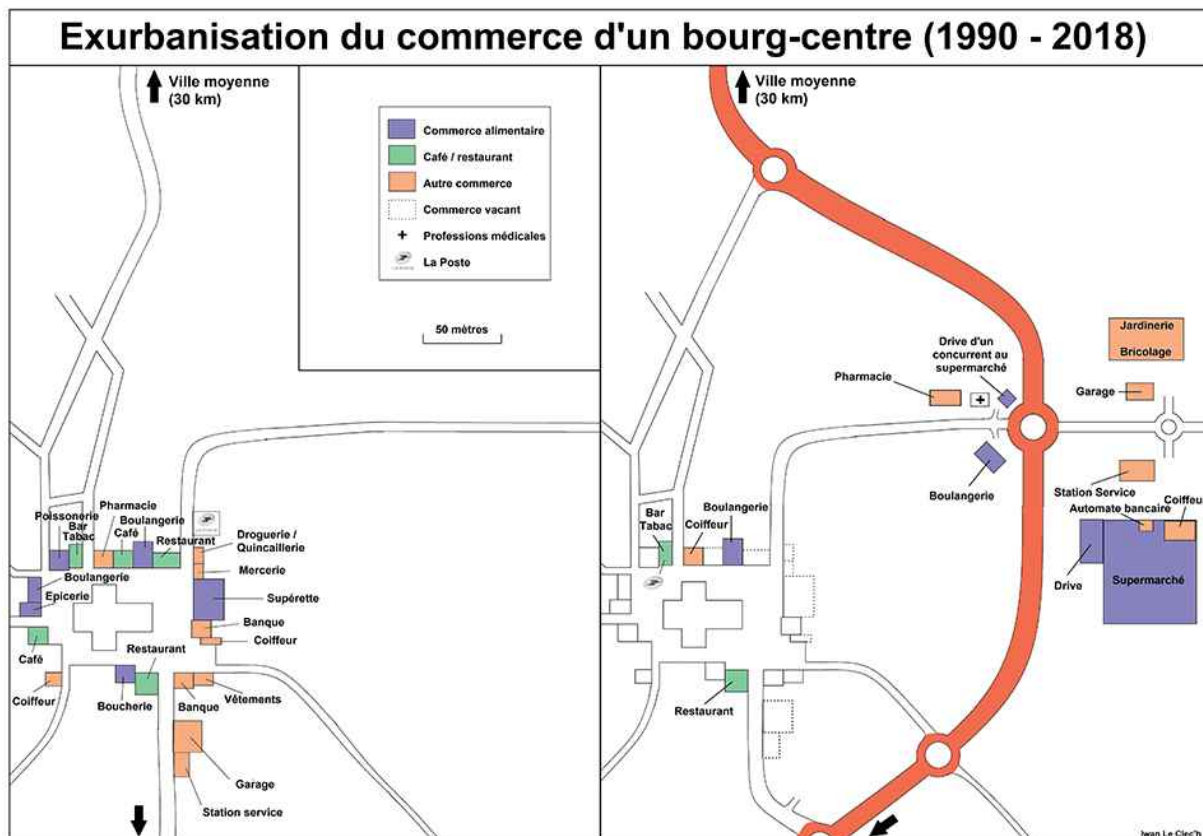
iii) Au péril de la ville?

Mais au-delà de cette opposition espace public/privé, les entrées de villes commerciales posent la question de la mono-fonctionnalité des espaces (dédiés à la vente) et de leur impact sur l'organisation des villes à travers le tissu commercial pose question. Olivier Razemon³⁰ montre dans son essai *Comment la France a tué ses villes ?* l'impact négatif des entrées de villes commerciales sur la ville en général. En effet, la force d'attraction et le modèle économique des centres commerciaux et des autres commerces d'entrée de ville crée un déséquilibre entre les espaces périphériques de la ville et les espaces centraux, dans lesquels se concentrent l'activité de la ville, les animations. Cela conduit à une fragilisation des centres-villes avec des multiples cellules commerciales abandonnées ou fermées, qui renforcent l'affaiblissement des centres et renforcent les entrées de villes.

Pour Olivier Razemon, cela crée un déséquilibre et un cercle vicieux pour les villes qui deviennent dépendantes de ces espaces qui fragilisent la ville toute entière. L'auteur s'intéresse particulièrement aux villes moyennes dont il montre le processus de « dévitalisation » qu'il impute aux entrées de villes commerciales comme à Périgueux, Montélimar ou Calais. Pour l'auteur cependant, cette dynamique touche aussi les métropoles de taille plus importante comme Rennes mais avec un effet à retardement dans le temps. Pour lui en ce sens, les villes moyennes sont précurseurs dans le devenir des villes.

³⁰RAZEMON Olivier, *Comment la France a tué ses villes*, Paris, Rue de l'échiquier, coll. « Diagonales », 2016.

L'exemple du projet Rive-Ouest à 5km de Rennes à l'Ouest, vaste projet avorté de centre commercial à Pacé, témoigne de dynamiques nouvelles à l'échelle de la métropole rennaise que l'on retrouve pour le cas des villes moyennes, à savoir l'émergence de vastes pôles commerciaux dont l'objectif est de drainer les habitants en dehors des centres commerciaux. Iwan Le Cleach en 2014³¹ analyse ce phénomène à l'échelle de Saint-Brieuc et montre l'effet de la dévitalisation urbaine en lien avec la création d'une rocade et l'implantation d'un supermarché :



Entre 1979 et 2017, une rocade a été créée afin d'éviter à l'automobiliste en transit d'avoir à traverser le gros bourg. Un supermarché s'est implanté au bord de ce nouvel axe de circulation, suivi par d'autres commerces à proximité des ronds-points. Il y a donc un glissement des activités commerciales du bourg vers sa périphérie. Réalisation : Iwan Le Clec'h

Figure 17

Néanmoins, nous devons relativiser en partie ce genre d'observations dans la mesure où à Rennes, il y a des politiques de suivi du commerce de centre-ville qui cherche à maintenir l'activité. Des rapports de l'Audiar témoignent du suivi du phénomène en la matière³² avec un « Observatoire du commerce de centre-ville de Rennes » qui publie un rapport tous les 2 ans environ.

31 <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/france-espaces-ruraux-periurbains/articles-scientifiques/commerce-periurbain-saint-brieuc>

32 <https://www.audiar.org/publication/economie-et-cooperation/commerce/observatoire-du-commerce-centre-ville-de-rennes-ndeg4>

C) Des formes urbaines et des aménagements interchangeables ?

Après avoir étudié la manière dont se sont construites les entrées de villes commerciales et interrogé leur place dans la ville, nous souhaitons désormais placer notre degré d'analyse à une échelle plus localisée afin de comprendre les enjeux locaux des entrées villes commerciales à Rennes. Pour cela nous nous placerons du point de vue d'un sujet face au paysage urbain. Nous souhaitons interroger les aménagements et les formes urbaines présentes dans ces entrées de villes.

i) Les paysages et les formes des entrées de villes de Rennes: analyse comparative

Appréhender le paysage des espaces d'entrée de ville est difficile car il s'agit d'objectiver une entité perçue qui est elle-même au cœur de représentations sociales. Les lieux, leur combinaison et leur distribution dans l'espace influe la perception dont on peut en avoir. Dans cette perspective, nous avons choisi de nous intéresser à l'espace en tant que tel, la manière dont il est aménagé et sa morphologie générale. Pour cela, nous avons choisi de mener une analyse par des coupes urbaines au niveau des principales entrées de ville identifiées précédemment, en privilégiant Alma, Route de Lorient et Grand Quartier car elles présentent 3 types de paysages que l'on retrouve pour les autres entrées de ville commerciales (cf annexe 8). Nous souhaitons mener une analyse comparée des formes architecturales et des effets paysagers que l'on peut observer à cette échelle. Nous souhaitons voir si nous retrouvons les formes caractéristiques des entrées de ville commerciales qui sont le plus souvent stigmatisées.

⇒ Route de Lorient : une entrée de ville mono-fonctionnelle, marginale et homogène



Figure 18 : Coupe urbaine Route de Lorient

Le profil paysager de la Route de Lorient montre une entrée de ville étendue, organisée autour



Figure 19

de l'axe principal qui nous sert de trait de coupe. Elle est marquée par l'absence de bâtiment remarquable hormis le stade du Roazhon Park et du bâtiment « Rouxel » situé de part et d'autre de la rocade qui est ici surélevée et qui forme donc une rupture paysagère. Hormis ces deux bâtiments finalement situés à la fin de l'axe d'entrée de ville, les bâtiments sont peu élevés, de formes semblables (des pavés droits de 1 ou 2 étages). Il y a une seule forme de bâtiment qui rompt cette monotonie, au centre avec un ensemble hôtelier et un restaurant.



Figure 20

Néanmoins, nous pouvons voir une entrée de ville minérale, avec assez peu d'espaces verts ou boisés, avec un trottoir purement formel car pas entretenu (cf photo ci-dessous). C'est une entrée qui semble aménagée pour les voitures hormis quelques arrêts de bus qui desservent des petites surfaces et un supermarché discount. La qualité paysagère semble assez faible tant il y a une absence de cohésion et



Photo 6

d'identité apparente sur cet espace. C'est une entrée qui se présente frontalement par rapport à la campagne. En revanche, une fois la rocade périphérique traversée, la ville dans sa diversité de fonctions apparaît avec des logements, des écoles, etc. Avant cela, l'entrée de ville de la Route de Lorient apparaît comme un espace de ville mais sans trace d'identité, surtout du point de vue paysager.

⇒ Grand Quartier : une entrée de ville commerciale intra-muros avec un gradient d'urbanité



Figure 21 : Coupe urbaine de Grand Quartier



La coupe urbaine de Grand Quartier révèle une entrée de ville selon 2 unités paysagères. Le trait de coupe suit l'axe d'entrée en prolongement de la voie-express en provenance de Saint-Malo. Elle est marquée tout d'abord par un front commercial remarqué avec des grands panneaux sur le bâtiment, un habillage de couleur criarde (rouge et blanc).



Figure 22

Les panneaux prennent le nom du centre-commercial mais aussi de la zone qui est traversée ce qui renforce l'identification contrairement à la Route de Lorient par exemple. Aussi, ce premier temps est marqué par la présence de parkings et de surfaces minérales avec une présence limitée d'arbres.



Figure 23

Le tissu bâti se diversifie dans un second temps avec une évolution des formes qui passent d'une succession de pavés droites habillés de différentes couleurs à des bâtiments plus verticaux et à l'architecture plus audacieuse.



Figure 24

Ces bâtiments abritent des logements et des bureaux ce qui vient donner une plus grande diversité paysagère à l'entrée de ville. La transition vers la ville se poursuit ensuite avec l'apparition de maisons individuelles puis des petits collectifs. Ici nous pouvons parler de gradient d'urbanité du fait de cette transition paysagère clairement marquée.

⇒ Alma : une entrée de ville au profil paysager varié et vertical



Figure 25 : Coupe urbaine d'Alma

La coupe urbaine d'Alma se distingue des 2 autres par la rapidité de la transition ville-campagne et de l'inclusion de la zone commerciale à un tissu urbain dense. Ainsi, à travers cette coupe, nous voyons bien qu'Alma se trouve dans un contexte de ville verticale avec des grands ensembles allant jusqu'au R+11 (ceux du quartier du Blosne). La zone commerciale



Figure 26

hauteur et qui constitue un point de repère paysager important. Par ailleurs, il y a un affichage « Alma » présent en quantité à ce niveau. Nous remarquons aussi un mobilier urbain choisi avec des tons cuivres qui crée une unité de l'aménagement paysager d'Alma et que l'on retrouve sur l'ensemble de la rue Henri-Fréville qui nous sert de trait de coupe. Par ailleurs, il y a l'importance du relief imprimé par la route qui renforce la dissimulation des surfaces

minérales, complétées par des arbres qui sont davantage présents ici que sur les autres entrées de ville.

La succession des espaces se fait sans rupture notable ce qui crée un effet de continuité et de cohérence. Cela atténue l'effet patchwork visible pour les autres entrées. Nous retrouvons néanmoins certaines composantes comme les entrepôts mais qui sont peu élevés par rapport à la route (comme par exemple l'entrepôt « Conforama »).



Figure 27

Par contre, l'entrée de ville se distingue par l'aménagement du terre-plein central qui est boisé et végétalisé et par la proximité avec les infrastructures urbaines importantes comme la station de métro et le parc-relais Henri-Fréville. Tous ces éléments font l'objet d'une synthèse sous forme d'un croquis (cf croquis p 68).



La station de métro et le parc-relais Henri-Fréville.

Figure 28



Photo 7

Ainsi, à travers ces 3 coupes, nous pouvons voir une évolution des formes paysagères suivant l'inclusion dans la ville de ces entrées commerciales et surtout une évolution de l'aménagement de ces entrées de ville. Globalement, nous retrouvons les stigmates paysagers associés aux entrées de villes commerciales (entrepôt « boîte à chaussure », parking... etc.), mais également des contextes locaux qui change la morphologie générale et induit des effets de lieux supposés différents.

De nos observations, nous avons pu constater que des stratégies existaient pour améliorer l'image des entrées de ville commerciales. Pour les bâtiments, il y a un choix d'habillage avec des matériaux, des couleurs qui crée une identité particulière, ou tout du moins qui cherche à

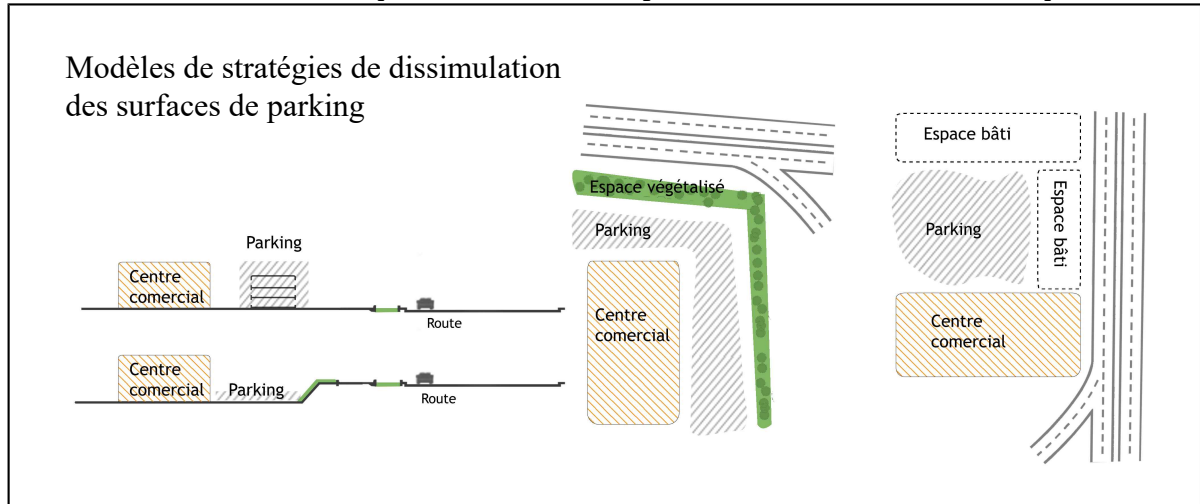


Figure 29

l'être. Mais cette recherche touche aussi d'autres espaces des entrées de ville. Nous pensons notamment aux parkings qui ont évolué ces dernières années.

1- Ainsi, le parking peut être comme au nord de Grand Quartier ou à Cleunay devenir en lui-même un bâtiment que l'on peut chercher à aménager et à habiller comme un bâtiment à part entière du centre commercial (on peut reprendre la couleur par exemple).

2- Le choix peut être fait de creuser le parking afin qu'il ne soit pas visible immédiatement depuis l'axe routier, sur-élevé. C'est le cas par exemple à Alma.

3- Un tissu végétal (arbres, arbustes, haies) peut servir à camoufler le parking en créant une séparation physique. Cette solution renforce néanmoins l'enclavement de cet espace, pour peu qu'il n'y ait pas d'axes piétons le traversant. C'est également le cas à Alma et pour certaines zones de Grand Quartier.

4- Enfin, le tissu végétal peut laisser place à des ensembles bâti qui viennent fermer symboliquement et matériellement l'espace du parking. Nous avons observé cela à Longs-Champs.

ii) Alma: un «modèle» d'entrée de ville à Rennes?

Notre travail de terrain ainsi que l'étude de l'actualité de la notion d'entrée de ville nous a permis de mettre en évidence des manières d'aménager les entrées de ville plus valorisée que d'autres. Comme nous l'avons vu en première partie de ce travail de recherche, il existe des relais associatifs et institutionnels qui amènent une réflexion sur les entrées de villes et qui valorisent la recherche de qualité paysagère pour ces espaces. Notamment, nous avons vu l'exemple du concours d'entrée de ville soutenu et proposé par l'association « Sites et cités remarquables de France ». Dans le cadre de ce concours, une entrée de ville commerciale de Rennes a été primée en 2016, il s'agit de l'entrée de ville Alma.

Il s'agit d'un projet urbain mené par 3 municipalités successives entre 2005 et 2015 qui a consisté à réaménager l'avenue Henri Fréville pour lui donner une fonction urbaine et un paysage amélioré, en lien avec la zone commerciale Alma qui fait office d'interface entre la ville de Rennes et sa campagne environnante. Le projet se veut être une transition paysagère douce entre la campagne et la ville en proposant un axe arboré, ou la présence de la voiture est contre-balançée avec des aménagements pour notamment les piétons. Nous avons donc choisi de reprendre cet exemple et d'en faire un croquis de synthèse pour mettre en évidence 3 éléments marquants de l'entrée de ville Alma.

Tout d'abord, nous avons choisi de montrer que l'entrée de ville, si elle offre une interface commerciale, se poursuit sur un axe, l'avenue Henri Fréville qui amène à des espaces d'habitation et des infrastructures de transport et communautaire. Ensuite, nous avons cherché à montrer que c'était un axe construit, planifié à l'échelle métropolitaine et régionale. Cette entrée de ville s'opère autour de l'axe de la rocade et de ses sorties qui amènent à l'avenue Henri Fréville mais surtout dans notre thématique la N137 reliant Rennes à Nantes qui sert d'axe d'entrée direct dans la ville de Rennes. Dans un troisième temps, nous avons cherché à montrer que cette entrée de ville était organisée selon une dichotomie ville-campagne nette ce qui renforce l'impression paysagère donnée par les bâtiments de haute taille qui forment le front urbain, et notamment la Tour Alma, qui participe à la visibilité du centre commercial. Cette transition ville campagne cherche cependant à être atténuée avec un réaménagement entre 2005 et 2015 de l'avenue Henri Fréville. Lors de la désignation en tant prix spécial du jury en 2016, le dossier du concours valorisait cet aménagement en faveur d'espaces verts et une recherche de diversification des fonctions urbaines et son insertion dans la métropole.

Extrait du compte-rendu³³

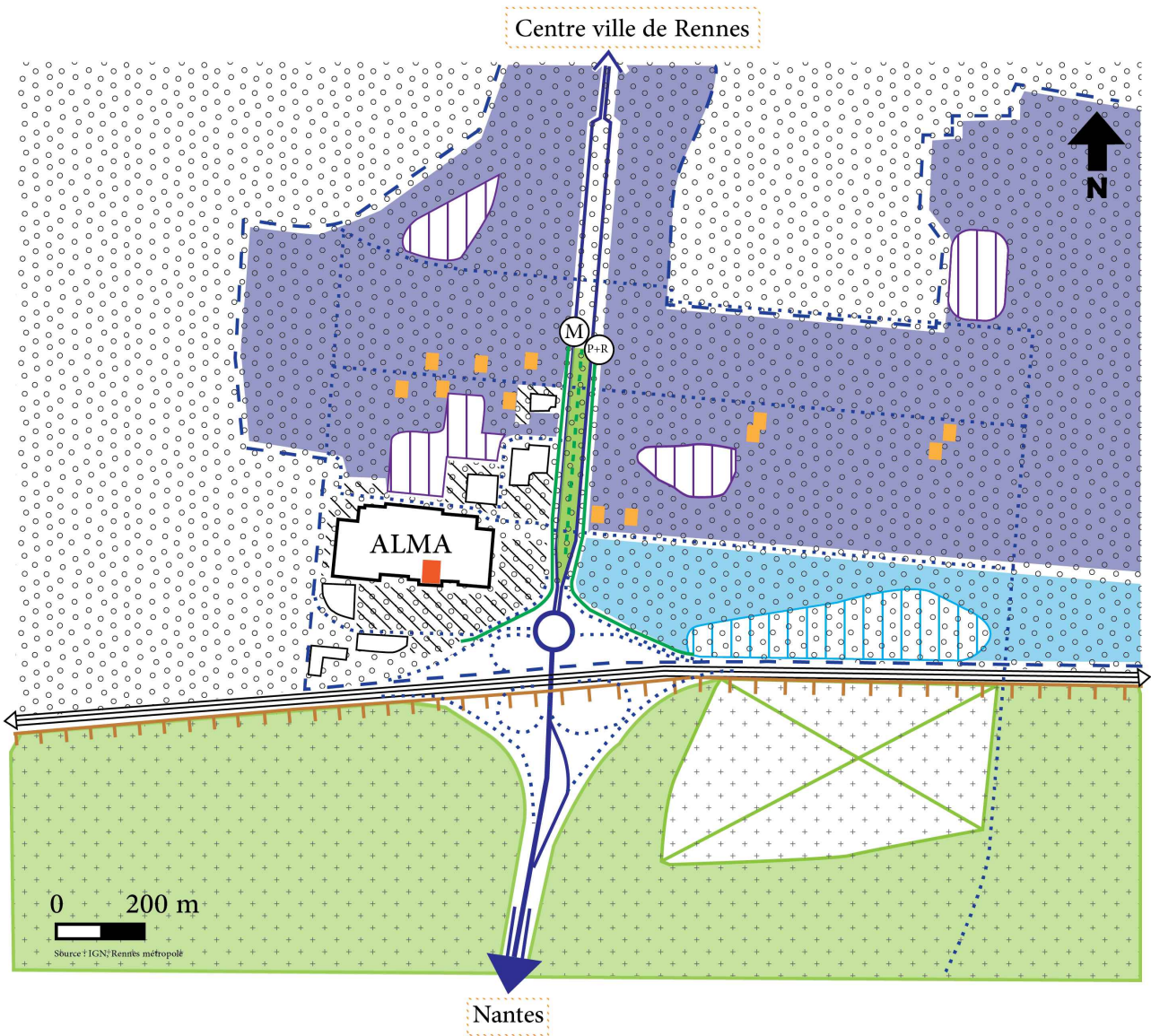
33 <http://www.patrimoine-environnement.fr/wp-content/uploads/2018/01/synth%C3%A8se-colloque-EDV.pdf>
66/116

« La Ville de Rennes (35) s'est illustrée par la qualité paysagère de l'aménagement de l'avenue Henri Fréville. Sur cette entrée sud de la ville à forte dominante routière et bordée d'enjeux métropolitains, le projet réussit à créer un trait d'union entre ville et « campagne ». Différents aménagements ont été réalisés :

- Un cheminement piéton conduit l'utilisateur de la place de la Communauté au centre commercial Alma. Des traverses piétonnes sont également aménagées perpendiculairement à l'avenue,*
- Un terre-plein central comprend des espaces de prairies et de jardins,*
- Un pôle multimodal, comprend un parking relais souterrain, la gare de bus et une station de métro »*

Tout cela nous a permis de construire le croquis suivant :

Alma, une entrée de ville de trait d'union campagne-ville



Légende

I) Un espace d'entrée de ville mixte

a) une entrée de ville commerciale



b) un espace habité



II) Un axe d'entrée de ville construit et récent

a) une planification dans le cadre de la ville archipel



b) une planification dans le cadre de la ville archipel

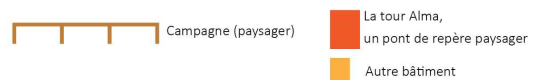


I) Un trait d'union paysager

a) une dichotomie ville campagne claire



b) un front urbain paysager marqué et identifié



c) une réappropriation urbaine de l'entrée de ville Alma



Figure 30

iii) Un paysage urbain qui se réplique dans la ville?

Pour finir avec cette analyse paysagère des entrées de villes commerciales à Rennes, il nous paraissait intéressant de constater qu'au cours de notre travail d'observation sur le terrain que ces entrées de villes commerciales pouvaient également se retrouver au sein de la ville. Il s'agit d'une évolution que l'on retrouve dans beaucoup de ville avec un étalement urbain qui a contourné et inclus ces entrées de villes initiales comme un espace banal de la ville. Nous avons pu observer cela dans le seul espace du coeur de métropole de Rennes qui s'est rejoint au cours des années 1990 : la partie est de Rennes et la partie occidentale de Cesson-Sévigné. Ainsi, l'axe de la départementale 386 dit « Boulevard des Alliés » formait l'axe de contournement est de Rennes avant que la rocade fut terminée d'être construite. Il s'agissait donc d'une entrée de ville de Rennes qui est aujourd'hui inclus dans la tâche urbaine de Rennes et qui est un espace de la ville comme un autre. Au croisement entre cet axe et la rue de Rennes à Cesson-Sévigné qui se poursuit en avenue du maréchal Leclerc à Rennes, s'est développé une zone commerciale qui se présente comme une entrée de ville commerciale. Nous retrouvons ainsi des espaces de parkings clos, formant des enclaves privées. Nous retrouvons des enseignes de franchisés en restauration rapide (KFC, Mac Donald's) et des formes de bâti identifiables.



Photo 8



Photo 9

Conclusion de partie :

Placé du point de vue de l'analyse paysagère, morphologique et fonctionnelle, les entrées de villes commerciales apparaissent comme des espaces urbains stigmatisés avec des éléments paysagers reconnaissables mais avec une importance commerciale forte. Ces entrées de ville constituent à la fois le témoin d'un développement urbain qui se poursuit mais aussi une dérive d'un modèle d'urbanisme. À travers l'exemple rennais, l'entrée de ville commerciale constitue un défi pour les aménageurs pour favoriser une transition douce entre la ville et la campagne dans un contexte de ville-archipel. Par ailleurs l'exemple rennais montre que derrière la notion d'entrée de ville commerciale, il existait une multiplicité de configurations et de paysages qui remettent en question l'uniformité de ces espaces. Nous devons désormais changer de point de vue et nous intéresser au ressenti et à la perception habitante pour vérifier nos hypothèses de recherche initiales.

Partie 3: Perceptions des entrées de villes commerciales à Rennes: quelle valorisation?

Nous avons pu constater sur le terrain qu'en dépit de formes bâti et d'implantation standardisés, il y avait une variété de paysages et de configurations urbaines pour chaque entrée de ville. Il nous faut désormais au niveau de ceux qui pratiquent ces espaces. Nous cherchons à objectiver la transition ville-campagne et déterminer si ces espaces d'entrées de ville font « ville ». Nous souhaitons également connaître la manière dont ils sont perçus et reconnus. Pour cela nous avons mis en place deux protocoles de recherches qui s'appuient sur un volume de réponses important qui nous permet de faire des hypothèses et proposer quelques résultats saillants.

A) Présentation du protocole de recherche

i) Logique des enquêtes

Notre objectif initial était de comprendre quels aspects des entrées de ville étaient valorisés ou non et si toutes les entrées de villes étaient perçues de la même manière. Aussi, nous avons d'abord formé l'enquête présentée dans la sous-partie C de cette partie 3. Mais de cette enquête, nous avons compris que la notion même d'entrée de ville devait être interrogée et notamment la transition ville-campagne qui n'apparaissait comme une évidence pour les sondés que nous avons pu interroger. Aussi, nous avons décidé d'interroger le sentiment d'entrer en ville des habitants afin de comprendre plus finement la démarche d'entrer en ville et notamment, l'imagibilité (Lynch, 1967) de certains éléments urbains qui font que le sentiment d'arriver en ville naît chez les sujets. Aussi, nous avons dû nous adapter aux premières tendances de notre première enquête pour en proposer une seconde qui chercherait à comprendre la transition ville-campagne à Rennes pour les 5 entrées de ville commerciales principales que nous avons identifiées.

La méthode de passation a par ailleurs évoluée au cours du travail d'enquête et s'est adaptée au contexte sanitaire de l'année 2020. Ainsi, une première phase de notre première enquête s'est déroulée au mois de septembre en passation directe avec les habitants sur 3 sites d'entrées de ville (Alma, Grand Quartier et Cesson-Sévigné Rigourdière). La méthode de passation était cependant inadaptée car beaucoup de personnes étaient pressées et ne pouvaient consacrer du temps à un questionnaire. Par ailleurs, le contexte sanitaire liée à la Covid-19, les gestes barrières et l'ambiance générale favorisait une méfiance des enquêtés. Aussi, nous avons fait le choix de nous rabattre sur une passation en ligne au mois d'octobre 2020. Nous étions au courant des biais que cela pouvait engendrer, notamment en termes de compréhension des attendus de l'enquête et des formats de réponses, uniquement quantitatives. Nous avons essayé de pallier à cela en faisant œuvre de pédagogie dans les questionnaires en ligne avec le logiciel Sphinx. Pour la seconde enquête, nous avons fait des entretiens en ligne mais en direct sur Skype avec une vingtaine de personne pour les accompagner et avoir un retour sur les réponses. Les premiers retours de cette phase par Skype nous ont permis de voir qu'il n'y avait pas le biais de la compréhension des consignes puisqu'elles étaient comprises par nos enquêtés. Nous avons donc fait le choix de diffuser l'enquête à un public plus large, en dehors de notre présence.

Cependant, nous avons tâché de contrôler les passations en ligne en terme de volume et de qualité de l'échantillon. Pour cela, nous avons transmis le lien de l'enquête à des personnes ressources identifiées parmi le cercle de nos connaissances et surtout à des groupes d'habitants de Rennes réunis en communauté numérique sur les réseaux sociaux.

ii) Des échantillons solides mais qui pourraient être améliorés ultérieurement.

Nous avons obtenu par ces méthodes des échantillons assez solides. Nous avons recherché une représentativité optimale en nous référant aux statistiques de l'INSEE concernant la population de Rennes-Métropole pour qu'en terme de répartition d'âge, de professions et de genre, nos réponses soient proches de ces caractéristiques démographiques. Néanmoins, nous sommes bien conscients que nous pourrions améliorer cet échantillonnage.

Pour l'enquête de la transition campagne-ville pour les entrées de villes commerciales de Rennes, nous avons obtenus un total de 142 réponses. Ces réponses ont été obtenus auprès de personnes qui habitent en majorité en Ille-et-Vilaine (82%) et 42 % habitent à Rennes même. Cela constitue une satisfaction car ce faisant, les

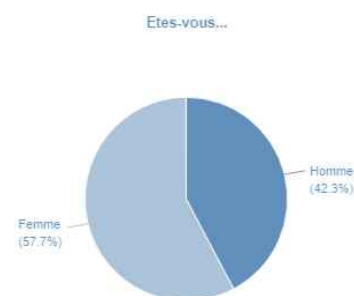


Figure 31

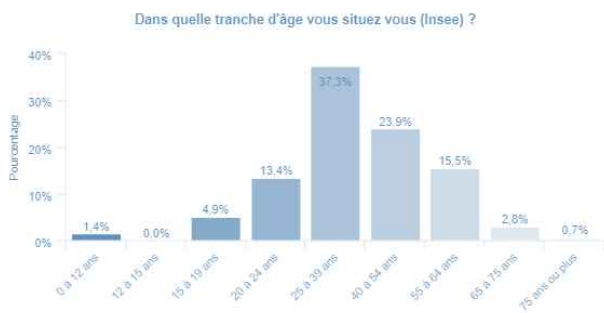


Figure 31

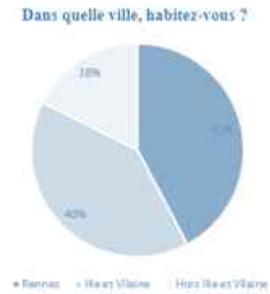


Figure 32

personnes interrogées sont susceptibles d'avoir déjà pratiqué les espaces commerciaux et d'avoir expérimenté les entrées de villes commerciales. Ces espaces pouvant eux-mêmes faire partie de leurs espaces de vie. Les habitants hors d'Ille-et-Vilaine permettent de comprendre si le sentiment d'arriver en ville change en fonction de cette expérience habitante. Pour nos deux enquêtes, la proportion de femmes est supérieure à celle des hommes. Cela peut s'expliquer par le fait que le questionnaire a été distribué sous forme de lien dans des groupes d'habitants qui sont eux-mêmes majoritaires en nombre de femmes. Au niveau des tranches d'âges, si nous nous plaçons avec comme référentiel les habitants de Rennes Métropole³⁴, nous constatons que notre échantillon présente une légère sur-représentation des habitants âgés entre 25 et 39 ans et une sous-représentation des personnes âgées de plus de 65 ans en général. Pour cette dernière catégorie, ils représentent 14 % de la population de Rennes Métropole contre 2,5 % de notre enquête. Ceci peut créer un biais car ce sont aussi des habitants qui éprouvent les entrées de villes commerciales. De plus, il s'agit d'une catégorie de personne qui a pu connaître la construction de ces entrées de villes et qui ont en quelque sorte évoluer avec elles. Néanmoins, cette sous-représentation s'explique par les moyens d'enquête employé et un faible accès aux outils informatiques. C'est une donnée à prendre en compte et qui nuance la représentativité de l'enquête. Ou alors, nous pourrions affiner l'échantillon en parlant davantage de personnes en âge de travailler, ce qui ne changerait pas cependant la sur représentation des 25-40 ans.

Pour ce qui est de la seconde enquête, nous retrouvons plus ou moins les mêmes forces et faiblesses pour ce qui est de nos échantillons. Nous retrouvons ainsi une plus importante proportion de femmes, une part non négligeable des 25 -39 ans.

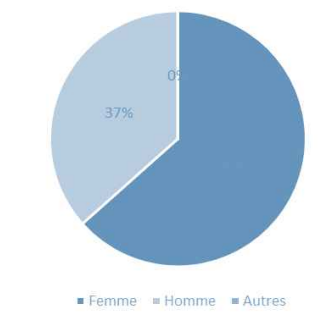


Figure 33

³⁴ https://www.audiar.org/sites/default/files/documents/observatoires/demo_population_synthese_vd.pdf
73/116

À noter que pour cette enquête nous avons fait le choix de demander la date de naissance à la place de la classe d'âge afin d'éventuellement pouvoir conserver ces résultats mais que cela a donné lieu à une moins bonne lisibilité de l'information et à un rejet de la part de certaines personnes en ligne. En effet, certains individus ont refusé de donner leur année de naissance car selon eux, cela ne rendrait plus anonymes les questionnaires et qu'ainsi, « quelqu'un » pourrait remonter jusqu'à leur identité. C'est pour cela que nous avons dans les graphiques qui suivent des dates de naissance incohérentes (2020).



Figure 34

En plus de ces variables nous avons souhaité affiner le profil socio-démographique des personnes enquêtées en leur demandant leur catégorie socio-professionnelle, leur lieu de résidence et leur lieu de travail afin de comprendre si nous avons affaire à des personnes qui pouvaient avoir tendance à se déplacer vers Rennes régulièrement. Pour ce qui est des catégories socio-professionnelles, celle-ci montre un profil relativement cohérent avec les données socio-démographiques à notre disposition, notamment pour ce qui est des cadres et des employés. En revanche, nous soulignons une sous-représentation du nombre d'ouvrier. Cela montre que nous pourrions enrichir cette enquête en ciblant davantage cette population ainsi que les hommes. Pour ce qui est des différences entre lieu de



Figure 35



Figure 36



Figure 37

travail et lieu de résidence, nous voyons qu'une part non négligeable des enquêtés pratiquent des mobilités professionnelles dirigées vers Rennes et seraient ainsi susceptibles d'expérimenter au quotidien l'entrée en ville par les zones d'activités commerciales de notre étude. Ainsi, les différences des deux montrent une baisse de toutes les catégories, sauf celle de Rennes qui a plus de travailleur que de résidents dans cette enquête.

Au final, nos enquêtes se basent sur des échantillons qui ont un nombre important de réponses. Cependant, certaines catégories sont un peu plus représentées par rapport à d'autres. Nous n'avons pas choisi d'équilibrer cela par la méthode des quotas car certaines catégories n'avaient que 1 ou 2 réponses ce qui aurait été trop peu et d'autres part, nos résultats d'enquête ne témoignent pas de variations en fonction de ces variables illustratives. Toutefois, nous avons bien conscience qu'un travail d'enquête complémentaire pourrait être mené pour gommer ces biais et renforcer la solidité de nos enquêtes. Cependant, nous avons été satisfaits du nombre de réponses dans le contexte sanitaire de 2020 qui a donné lieu à des exploitations assez intéressantes pour notre étude.

Nous allons maintenant détailler chaque enquête dans leurs contenus et leur exploitation.

B) Étude de la transition campagne-ville: une transition difficile à objectiver

j) Présentation de l'enquête

L'enquête qui étudie la transition campagne-ville pour les entrées de villes commerciales principales de Rennes consiste en des notations répétées de photographies de paysages situés sur l'axe d'entrée de ville étudié en des points précis, choisis car ils représentaient les principales étapes de l'entrée de ville considérée. Pour chaque photo, le sujet devait donner une note sur une échelle graduée allant de « Campagne » à « Ville » en 6 graduations. À travers l'observation des éléments paysagers, les enquêtés devaient donc noter leur sentiment d'arriver en ville. Nous avons réitéré cette expérience pour les 5 entrées de villes qui fondent notre étude : Cesson-Sévigné Rigourdière, Long Champ, Grand Quartier, Route de Lorient, Alma. Au total, cela représentait 75 photos à noter (cf annexe 3,4,5,6,7). Nous soulignons le fait que chaque photo reprenait la consigne initiale qui expliquait le sens donner à chaque note. La localisation des photos est présentée ci-dessous :

Alma



Longs Champs



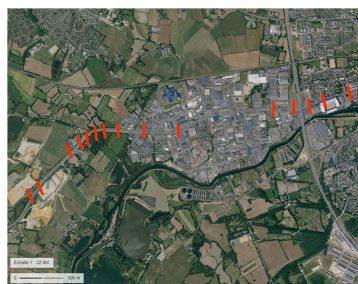
Cesson-Sévigné



Photo10



Grand Quartier



Route de Lorient

Pour chaque enquête, nous avons demandé des variables illustratives pour essayer de comprendre si certains paramètres dans la perception de l'entrée en ville tel que l'âge, le genre, l'adresse du domicile).

Ensuite, nous avons traité les résultats en produisant des graphiques qui montre l'évolution des notes pour chaque groupe d'individus (notamment leur domiciliation, leur genre etc.). Chaque photographie étant géolocalisée, nous avons replacé l'ensemble des notes dans des repères géographiques avec l'éloignement avec la dernière photo proposée. Cela donne une vision plus fine des effets de paysage pour chaque entrée de ville.

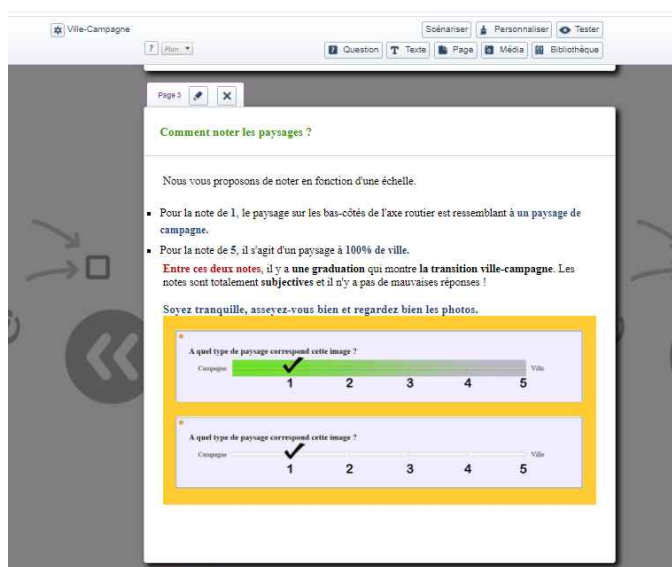


Photo11

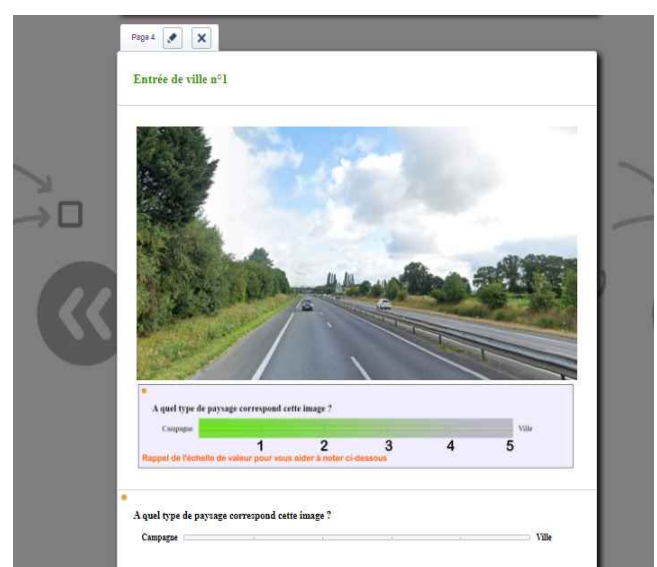


Photo12

ii) Des résultats qui montre l'importance de certains éléments urbains

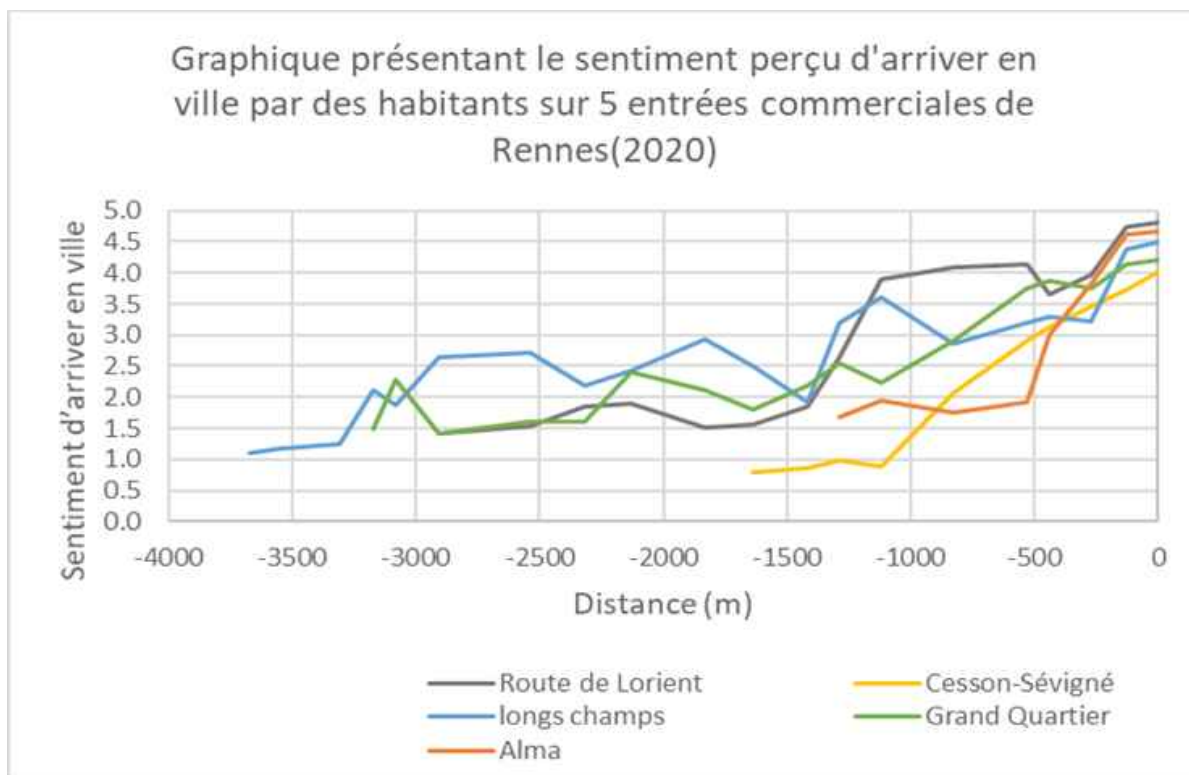


Figure 38

Les résultats compilés des moyennes de notes pour les entrées de villes d'études montrent deux traits saillants, qu'il nous faudra expliquer ensuite en détaillant pour chaque entrée de ville.

Tout d'abord, en dépit d'une configuration urbaine de ville-archipel, les profils des entrées de villes varient sensiblement d'une zone à l'autre. Ainsi, certaines comme Grand Quartier ou Longs Champs ont un profil contrasté avec des augmentations et des baisses, tandis que d'autres comme Alma ou Route de Lorient ont une hausse nette à un moment donné du parcours et marque ainsi bien la transition ville-campagne qu'on serait en mesure de s'attendre pour une ville-archipel qui ménagerait le contact entre la ville et sa campagne.

Également, toutes les entrées de villes présentent une courbe tendancielle à la hausse avec un point d'arrivée vers la note de 5, qui est notre valeur étalon de la « ville ». Cela indique malgré la différence de parcours un sentiment d'être en ville qui est identifié au moment où les individus arrivent au terme de notre étude. Il nous faut désormais comprendre quels éléments des photographies tendent à croire le sentiment d'entrer en ville et si ce sentiment est

variable selon l'expérience de l'espace considéré. Pour cela, nous avons repris les résultats entrées de villes par entrées de villes en différenciant les lieux de résidence des individus.

⇒ Alma

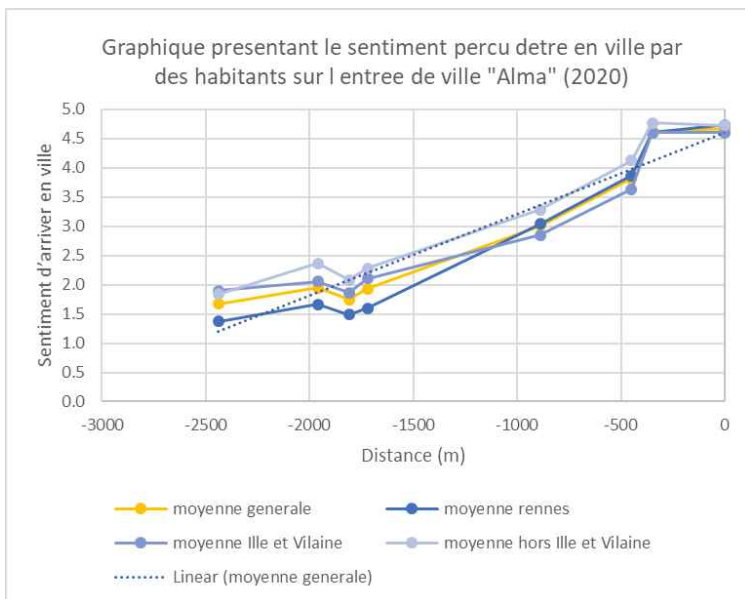
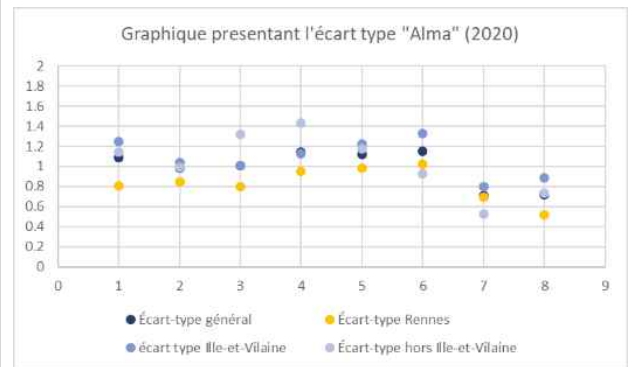


Figure 39



Pour l'entrée de ville Alma, nous observons une tendance à la hausse nette avec un sentiment d'entrée en ville qui s'accroît à mesure que l'on se rapproche de la dernière photo. La différence entre les individus ne se marque pas au niveau du paysage d'entrée de ville mais davantage sur la notation de l'espace de « campagne » au début. Ainsi, les individus hors du département ont tendance à sur-valoriser le sentiment d'être en ville pour les premières photos et notamment la seconde par rapport aux habitants de Rennes qui voient un paysage de campagne plus affirmé.

L'entrée de ville Alma se distingue des autres entrées de villes par le fait qu'elle est identifiée rapidement avec la Tour Alma qui fait office d'élément à forte valeur d'imagibilité. Le tableau des écart-types montre une plus grande dispersion des valeurs pour les photos où on voit les grands ensembles du Blosne et de la Tour Alma au loin (cf photos ci-dessous). En revanche, l'avant dernière marque un saut de notre indicateur par, outre les bâtiments, l'apparition d'éléments de la voirie comme les feux et un choix de revêtement propre aux choix faits par la municipalité. Ce sont des éléments qui renforcent le sentiment d'être arrivé en ville.



⇒ Route de Lorient

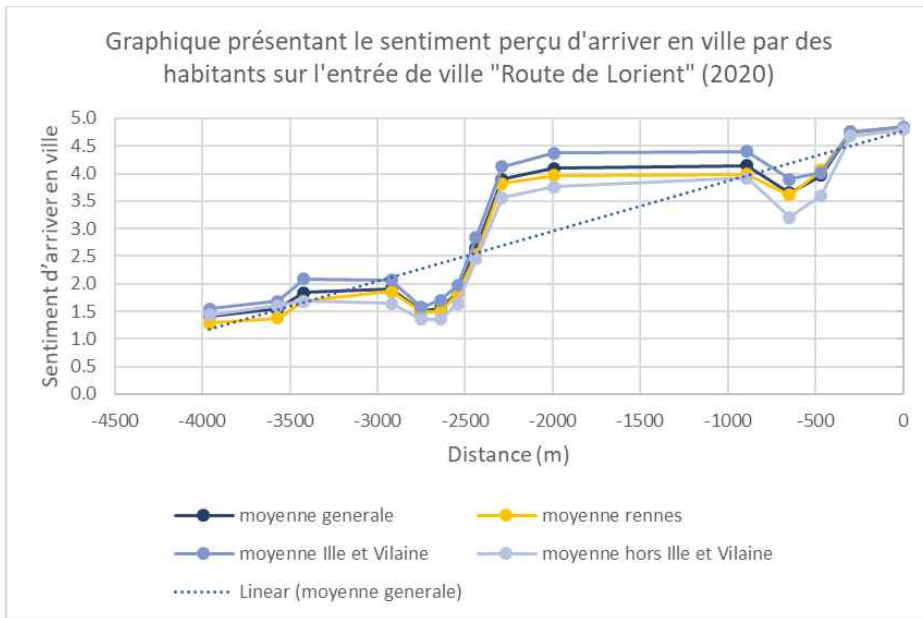
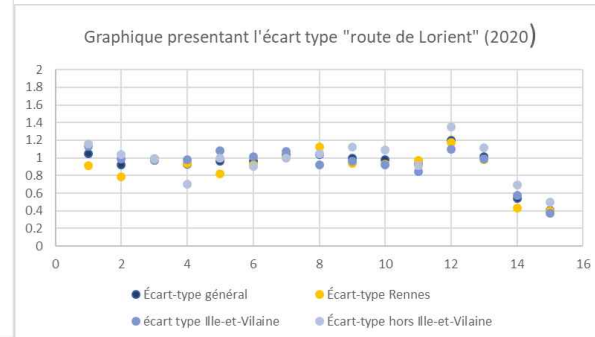


Figure 40



La route de Lorient présente un profil assez marqué avec une interface d'entrée de ville qui fait une rupture nette avec l'espace forestier qui le précédait. L'entrée de ville commerciale se déploie, il y a un disparition des surfaces végétalisées au profit des surfaces artificialisées. L'écart-type reste stable autour de 1 et décroît à mesure que l'on se rapproche du stade qui fait office d'équipement urbain totalement identifié à la ville de Rennes.



⇒ Grand Quartier

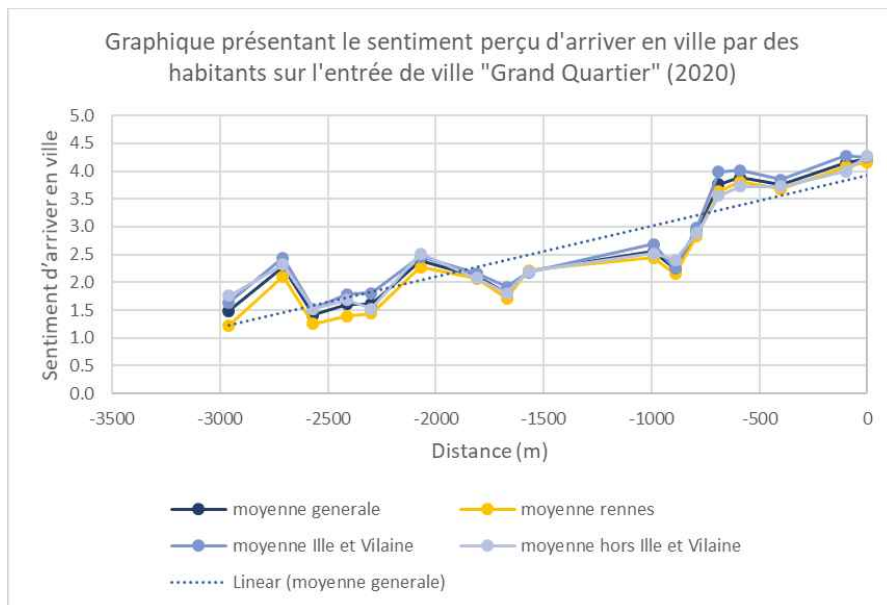
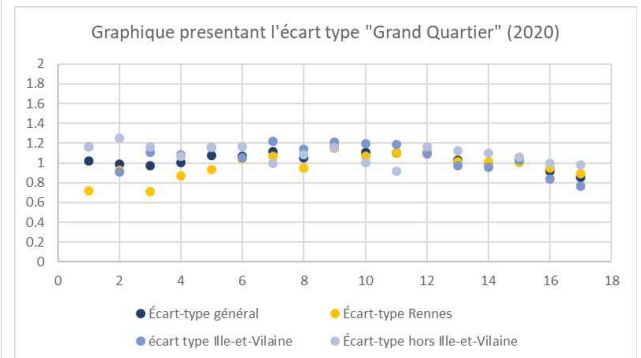


Figure 41



Grand Quartier présente une évolution de notre indice assez semblable avec des une augmentation relativement continue mais avec une indécision au début du trajet que nous avons proposé. Pour les premières photos nous remarquons un écart-type deux fois plus important pour les habitants d'Ille-et-Vilaine par rapport à ceux de Rennes. Ces derniers, notent plus bas un paysages contrasté avec un échangeur routier mais qui ne correspond à l'échangeur de Grand Quartier en fin de parcours. Peut-être peut-on l'expérience habitante qui reconnaît davantage cette particularité. Nous retrouvons également un « saut » du sentiment d'arriver en ville avec l'identification par les habitants du centre commercial Grand Quartier. Cet effet est renforcé par le fait que le trajet passe sous la rocade de Rennes qui agit ici comme à Route de Lorient comme une coupure paysagère. En revanche, contrairement à la Route de Lorient où cette coupure séparait deux espaces déjà vus comme « ville », la transition est davantage marquée ici.



Photo13

⇒ Longs-Champs

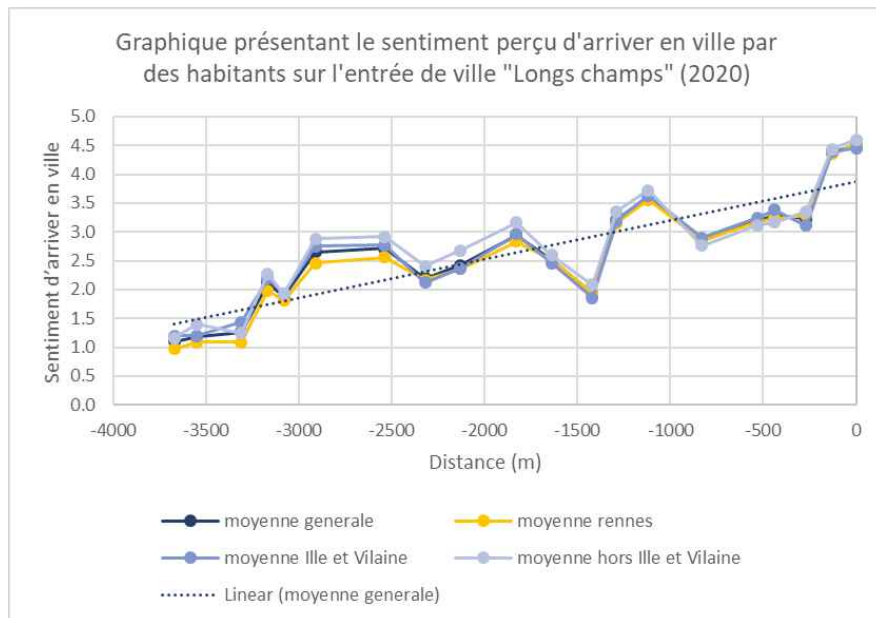
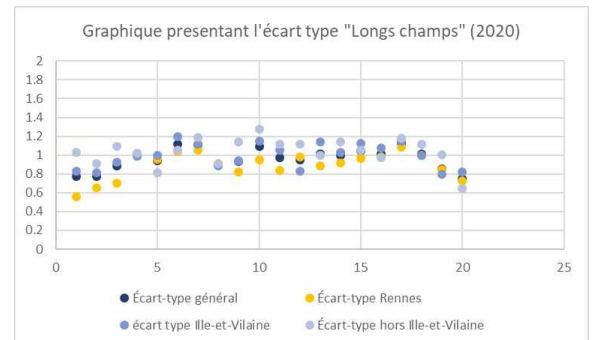


Figure 43



Longs-Champs présente un profil d'entrée de ville contrastée qui nous fait prendre conscience qu'une entrée de ville passe par des étapes et n'est pas forcément linéaire. Nous pouvons voir des augmentations et des baisses du sentiment d'entrer en ville. Cela est dû à une succession de traversée de zones pavillonnaires (cf photo ci dessous qui est la photo 10 du graphique) qui ne sont pas suffisamment dense pour apparaître comme un paysage de ville. Nous comprenons ici que le bâti n'est pas un critère suffisant. À l'inverse dès que le végétal apparaît sur les images (cf photo 12 du graphique), il y a tout de suite une baisse de notre indice ce qui marque bien une variation du sentiment d'être en campagne liée à la présence de végétal et notamment du paysage de champs. En revanche, dès que le végétal est canalisé avec des barrières, qu'apparaît des formes bâti concentrées, le sentiment d'arriver en ville augmente (photo 14 du graphique).

Cette entrée est également intéressante car elle concerne un espace en mutation actuellement avec une dynamique d'extension urbaine autour de l'éco-quartier Via Silva. Contrairement aux autres entrées qui dans le cadre de la ville-archipel ont une distinction nette ville-campagne, ici l'entrée de ville est plus difficile à lire pour les enquêtés. L'entrée de ville derrière cette apparente homogénéité peut être un donc un espace fait de contrastes et être beaucoup plus progressifs que ce que nous pouvions croire initialement. Cela nous pousse à nous interroger à proposer une terminologie qui rend davantage compte de ce côté dynamique.



Photo16



Photo17



Photo18

⇒ Cesson-Sévigné

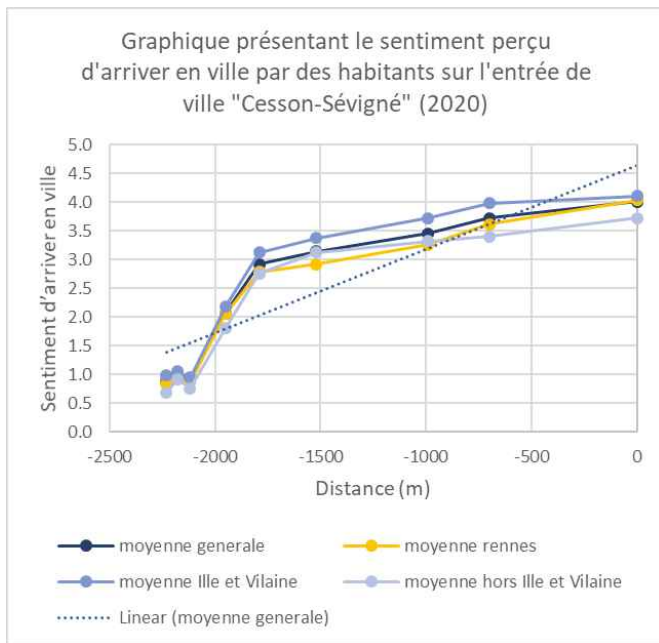
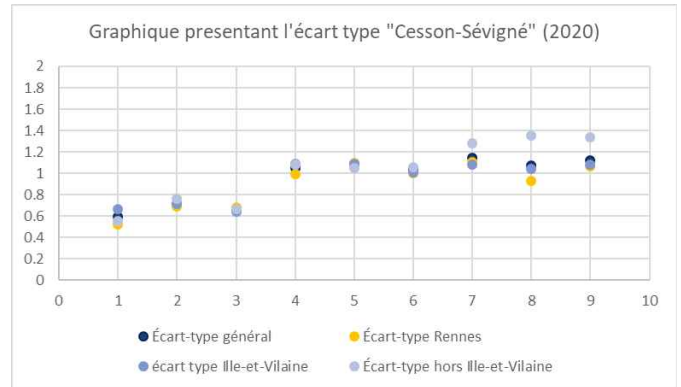


Figure 42



Cesson-Sévigné Rigourdière présente enfin une caractéristique quelque peu particulière puisque c'est l'entrée de ville dont le sentiment d'entrer en ville n'aboutit qu'à une moyenne de 4 dans notre classification. Pourtant, il y a une première phase d'augmentation marqué par l'entrée dans la zone commerciale Rigourdière (cf photo ci-dessous). En revanche ce sentiment n'atteint pas tout à fait son maximum attendu alors qu'il s'agit d'un espace situé en ville (cf fig.). De même cette dernière photographie propose un écart-type important (à 1,4) qui marque bien l'indécision des enquêtés. Cette indécision est liée surtout au bâti qui est peu dense avec des maison en R+1 ou R+2, tandis que le mobilier urbain et notamment la voirie avec les voies cyclables et les voies de bus et sa largeur marque pourtant un aménagement lié à la ville. Nous pouvons comprendre la primauté du critère du bâti dense pour définir ce qu'est arriver en ville pour notre enquête.



Photo14



Photo15

Au delà de ce catalogue d'entrées de villes et l'analyse des différents éléments locaux qui explique les résultats de notre enquête, nous pouvons faire une série de constats généraux. Ce bilan général se veut donc être une synthèse des observations précédentes.

Tout d'abord, il nous est apparu clair que le sentiment d'entrer en ville était un sentiment qui était partagé et que ce qui faisait ville et campagne était clairement identifié. Pour preuve, la dispersion des valeurs autour des moyennes est faible. D'une part cela veut dire que l'enquête et la grille de notation a été comprise par les enquêtés et d'autre part que le sentiment d'arriver en ville est relativement bien intégré. En plus, notre distinction en fonction du lieu de résidence et donc de l'expérience supposée des espaces montre que cela n'affecte pas l'aspect général des courbes, y compris pour des habitants hors du département.

Si le sentiment d'entrer en ville est partagé, le processus en lui même montre des grandes variétés de profil d'entrée de ville et des contextes locaux très importants à prendre en compte. Il apparaît peu utile de faire des types d'entrée de ville à partir de nos résultats puisque l'entrée de ville est faite de montée et de baisse du sentiment d'être en ville en fonction d'éléments paysagers.

Ces éléments paysagers sont les bâtiments et davantage que les bâtiments en eux-mêmes, leur taille et leur densité. D'autre part, la part de sols goudronnés semble être prépondérant dans l'identification de la ville. À l'inverse, les surfaces sans bâti et la végétation fait perdre aux individus le sentiment d'être en ville.

Au final, parler d'entrée en ville et voir l'entrée de ville comme un paysage immuable doit être remis en question. L'espace d'entrée de ville existe mais en tant que processus, il serait peut être préférable de lui subtiliser l'idée d'un parcours, d'un itinéraire d'entrée de ville qui prendrait en compte les phases d'augmentation et de diminution vues auparavant selon les contextes locaux.

iii) une limite: la rocade rennaise comme «interface d'entrée de ville»?

Notre étude est également complétée par la seconde enquête qui proposait de questionner directement à quel moment les enquêtés avaient le sentiment d'être arrivés à Rennes. Cette question a donné lieu à une exploitation sous forme de nuage de mots. Ce nuage de mots laisse apparaître un espace que nous avons pas pris en compte dans notre analyse : la rocade. La rocade est le boulevard périphérique qui ceinture Rennes et qui dans la planification du développement sert souvent de limite à l'espace de la ville. La rocade était pour nous une question à enjeux mais nous avons fait le choix de la considérer comme un élément de la ville

C) Étude de la perception des entrées de villes commerciales rennaises : des espaces dépréciés mais connus

j) Présentation de l'enquête

Cette enquête repose sur une méthode semblable à l'enquête évoquée précédemment puisqu'elle repose sur la notation de photographies prises par nous sur les sites d'entrées de ville mais en enrichissant la notation par plusieurs critères qu'il fallait noter. Ainsi, les enquêtés devaient se prononcer sur la beauté générale du lieu pris en photo, son accessibilité, son ambiance et sa sociabilité, sa capacité à susciter des interactions sociales. À cette notation classique, nous avons demandé d'identifier l'entrée de ville représentée sur la photographie. Notre but était de vérifier si les paysages d'entrées de ville étaient suffisamment standard pour que les enquêtés soient en difficulté pour reconnaître les lieux.

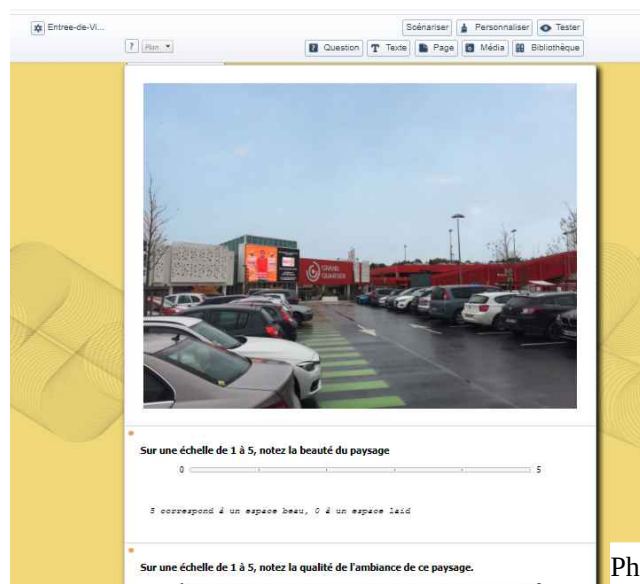
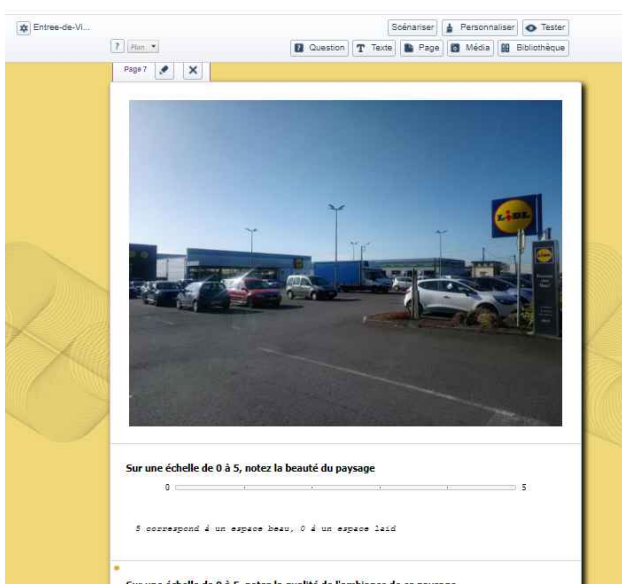


Photo19

Nous avons choisi 12 photos pour faire cette enquête. Mais le choix de ces 12 photos est calculé pour qu'il y ait une grande diversité d'espaces et d'entrées de ville. Nous avons ainsi réparti les photographies entre les 5 entrées de ville et selon 3 types d'espaces : l'interface principale d'entrée dans la zone commerciale considérée, le centre commercial et un tiers-espace qui représentait un élément particulier de l'entrée de ville commerciale. Nous avons cherché ainsi pour nos analyses à interroger les notes en fonction de ces types d'espace afin d'enrichir nos résultats. Ainsi, les photographies étaient réparties comme ceci (cf annexe 2) :

	Grand Quartier	Alma	Route de Lorient	Cesson-Sévigné	Longs Champs	moyenne reconnue
Centre Commercial	95.10% Photo 2	96.40% Photo 11	31.20% Photo 5	38.80% Photo 6		65.38%
Interface d'entrée	46.60% Photo 7	83.60% Photo 4	59.10% Photo 1	24.70% Photo 10	52.50% Photo 9	53.30%
Autre élément	55.60% Photo 3	80.70% Photo 8		38.80% Photo 6	35.20% Photo 12	52.58%
moyenne reconnue	65.77%	86.90%	45.15%	34.10%	43.85%	

Exemples de quelques photos :

Photo 7 Interface d'entrée/Route de Lorient
Quartier



Photo20

Photo 2 Centre Commercial/Grand



Photo21

Photo 8 Autre éléments / Alma



Ensuite, nous avons interrogé les pratiques des enquêtés en leur demandant tout d'abord quelle entrée de ville commerciale ils avaient l'habitude de fréquenter le plus et leur fréquence. Puis, nous leur avons demandé jugé de manière générale la manière dont ils jugeaient l'impact de ces espaces pour la ville. Une question a aussi été posée pour savoir si ils pensaient que les entrées de villes se ressemblaient toutes ou non.

Des données qualitatives ont également été demandées aux enquêtés. Nous avons ainsi demandé de donner 3 mots pour décrire les entrées de villes commerciales. Nous avons pu former un nuage de mots intéressant pour voir les représentations des enquêtés. Enfin, nous avons demandé à partir de quel moment les individus avait le sentiment d'être arrivé à Rennes. L'objectif était ici de mesurer comment le sentiment d'être en ville pouvait varier selon les conceptions de la ville de chacun. Enfin, un profil sociologique a été demandé qui demandait la date d'anniversaire, le genre, la catégorie socio-professionnelle, le lieu d'habitation et le lieu de travail.

ii) Des profils d'entrées semblables: dépréciés mais fréquentés

En regroupant les moyennes des photos par type d'espace et par espace géographique, nous avons pu mettre en évidence des profils d'appréciation des entrées de villes. Ceux-ci révèlent un rapport affectif et esthétique largement dégradé, mais une variation selon les types d'entrées de villes commerciales.

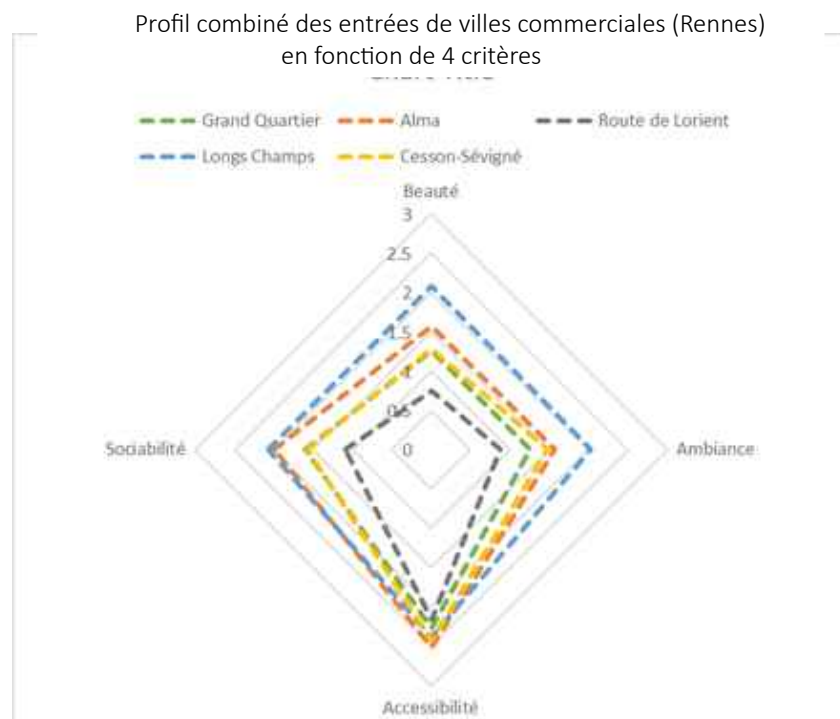


Figure 45

À travers ce graphique, nous pouvons voir que les notes sont largement dégradées puisqu'elles ne dépassent pas la moyenne de la notation que nous avons proposé. Au maximum, elles atteignent 2/5. Nous comprenons donc que les entrées de villes commerciales sont globalement dépréciées dans toutes les catégories que nous avons formées ? Néanmoins, elles ne sont pas toutes dépréciées de la même manière. Ainsi, il semble que l'accessibilité soit valorisée de la même manière pour toutes les entrées de villes commerciales. Elles sont donc vues comme « accessibles », facile d'accès. Cela est liée à leur caractéristique première d'être au contact des flux de circulation des grands axes de la métropole de Rennes.

De plus, il semble assez saillant qu'il y a une hiérarchie des valeurs attribuées aux entrées de villes en fonction de ces 4 critères mais que c'est surtout du point de vue esthétique que cette hiérarchie s'affirme. La Route de Lorient-Cleunay est la plus mal notée avec moins de 0,5/5 pour le critère esthétique. Cette dernière est dépréciée dans tous les domaines. Cela rejoint la grande hétérogénéité que nous avons observée sur le terrain et qui rendait la route de Lorient un archétype de l'entrée de ville commerciale dégradée architecturalement. Ensuite, Cesson-Sévigné, Alma et Grand Quartier se retrouvent au même niveau intermédiaire et l'on voit à travers cela que même des aménagements et des réflexions menées autour de l'ambiance urbaine ne changent pas le stigmate paysager et fonctionnel de l'entrée de ville commerciale. Finalement, seuls les Longs-Champs sont valorisés en raison du choix d'implantation près d'un étang et de dissimulation des parkings derrière le cadre bâti. L'environnement paysager permet cette distinction mais au fond, les résultats sont relativement semblables.

Si nous raisonnons par type d'espace, nous voyons que là aussi une hiérarchie claire existe entre les interfaces d'entrées qui sont vues comme étant les espaces les moins valorisables, les centres commerciaux à une place intermédiaire et les autres éléments qui sont des éléments distinctifs saillants qui sont les plus valorisées.

Sur ce graphique, nous pouvons également que ce qui fait la hiérarchie, c'est à la fois la beauté et la notion d'ambiance. Cette ambiance est primordiales pour les zones puisque c'est là dessus que s'opère une réflexion dans l'aménagement de ces zones. On

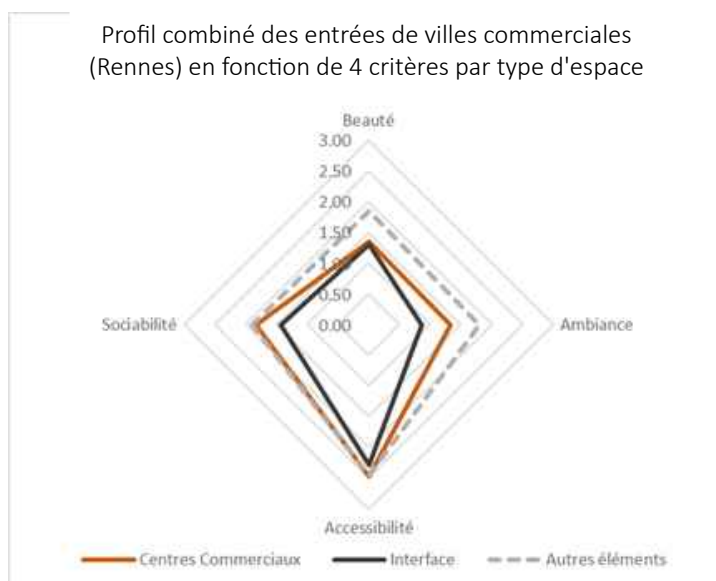


Figure 46

cherche à mettre en place une identité avec un logo, un code couleur (rouge pour Grand Quartier, Vert pour Cesson-Sévigné et Grenat pour Alma). Cela nous fait poser la question de l'identité de ces entrées de villes commerciales.

iii) Des espaces sans identités? Questionnements sur la notion d'ambiance urbaine appliqués aux entrées de ville commerciales.

L'ambiance urbaine des entrées de villes commerciale est abordée à partir de l'analyse d'un nuage de mots proposé dans le questionnaire d'enquête. Chaque enquêté devait donner 3 mots pour désigner les entrées de villes commerciales de Rennes. Le nuage obtenu laisse place à un lexique très dépréciatif.

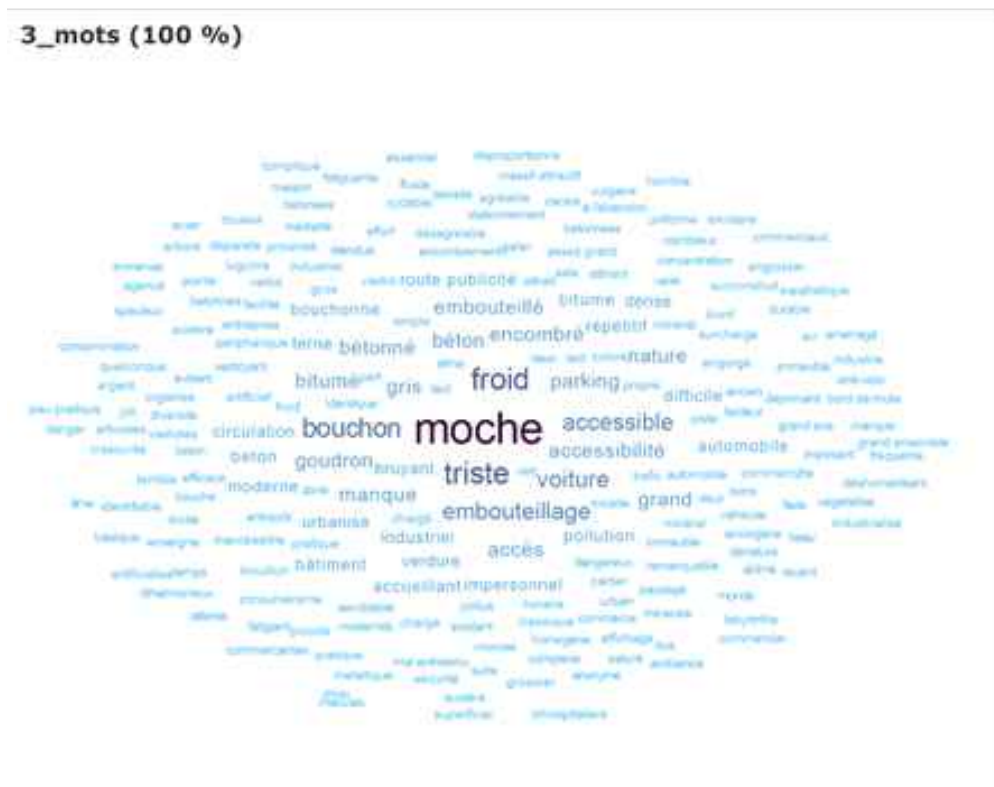


Figure 47

Ainsi, comme nous pouvons le voir, le mot le plus souvent employé est le terme « moche », ce qui nous indique des représentations de la « France Moche » ancrée chez les individus. Derrière ce vocable, on retrouve les éléments d'aménagement tel que le béton, le goudron le parking, l'entrepôt qui reprend ainsi les stigmates paysagers entrevus précédemment.

L'autre dimension qui est mise en avant c'est le lien avec les mobilités et notamment la voiture comme moyen de transport. Ce qui est reproché aux entrées de villes commerciales c'est leur congestion, et au-delà leur pollution. On retrouve ainsi les termes « embouteillages », « bouchons » et « encombré ». Ces termes peuvent aussi être associé à

l'accessibilité des entrées de villes mais c'est globalement les qualités négatives qui sont mise en œuvre ici.

Nous retrouvons ici à travers un questionnement sur les représentations des individus les griefs paysagers que donnait les associations et les organes de presse à propos de la « France Moche ». Les entrées de villes commerciales sont également globalement perçue comme des espaces plutôt négatifs pour le reste de la ville en raison de leur pouvoir d'attraction vis à vis du petit commerce de centre-ville.



Figure 48

Notre enquête montre aussi un paradoxe quant à la notion d'identité des entrées de villes commerciales. En effet, globalement les individus affirment que les entrées de villes commerciales n'ont pas d'identités propres, y compris à Rennes. Pourtant, pour chaque photo nous demandions d'identifier le lieu où a été pris le cliché. Il se trouve que les taux de reconnaissances que nous obtenons sont assez importants et varient selon les entrées de ville. Cette variation nous fait poser la question de l'identité des entrées de villes commerciales rennaises et de leur identité (cf fig...)

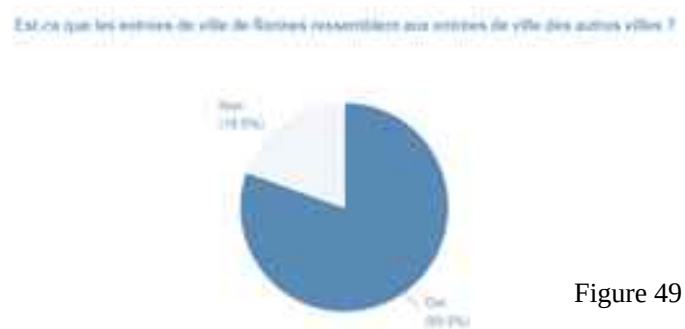


Figure 49

Dans ces graphiques, nous nous rendons compte qu'il existe des entrées de villes commerciales davantage reconnues que d'autres. Ainsi, Longs Champs, Cesson-Sévigné Rigourdière et Route de Lorient ont un taux de reconnaissance de leurs photos inférieur à 50 % (45, 41 et 34%). Grand Quartier a une position intermédiaire à 60 % mais nous voyons dans ces graphiques que c'est au final surtout le centre commercial réaménagé et où a été crée une identité avec un logo et une identité visuelle qui permet à l'entrée de ville commerciale de se démarquer des 3 autres citées précédemment.

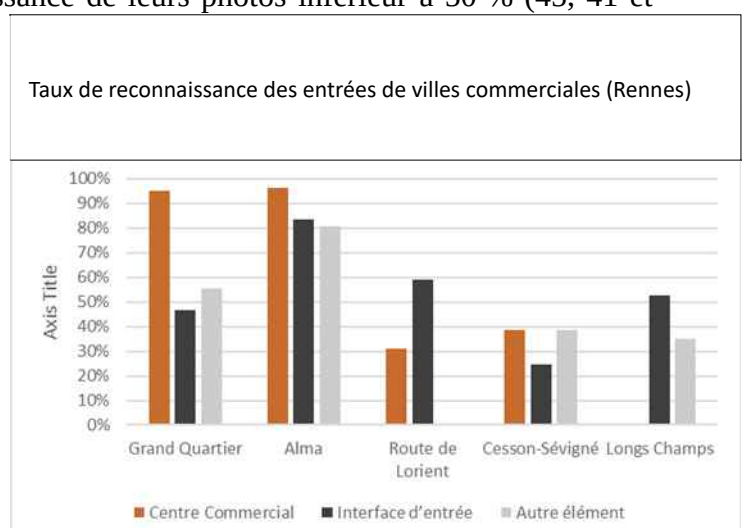


Figure 50

Taux de reconnaissance des entrées de villes commerciales (Rennes) par type d'espace

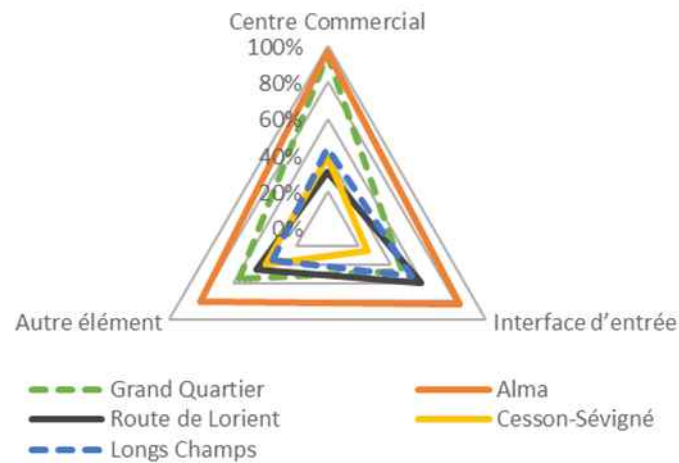


Figure 51

Au final, seul Alma a un taux de reconnaissance à 85 % de moyenne. Cette reconnaissance est due à l'aménagement et l'ambiance urbaine et la recherche paysagère architecturale qui est menée et centrée autour d'une thématique, la couleur grenat, la tour Alma et le branding « Alma » qui marque l'espace, le délimite et lui donne une identité. Par exemple, si nous nous concentrons sur les centres commerciaux qui sont les espaces les plus reconnus par les individus, nous pouvons voir une différence nette entre le centre commercial le moins reconnu, celui de la Route de Lorient et le plus reconnu, celui l'Alma :



Photo23

Ainsi, nous voyons que dans la forme le bâtiment de la Route de Lorient présente un format standardisé, sans élément de distinction hormis le logo de l'enseigne implantée sur l'ensemble du territoire. Aucun élément ne permet pas de localiser précisément ce centre commercial. À l'inverse, Alma dispose d'un point de repère dans l'espace et a une identité visuelle.



Photo24

Par ailleurs, les enquêtés eux-mêmes perçoivent pour certains une identité propres aux entrées de villes de Rennes. Ceux qui ont répondu « Non » à la question « Est-ce que les entrées de villes de Rennes ressemblent aux autres entrées de villes ? », les réponses sont variables et montre tout de même des traits caractéristiques.

« Chaque entrée a un centre commercial ce qui n'est pas le cas de toutes les villes ».

On retrouve ici l'importance du centre commercial dans la reconnaissance des entrées de villes commerciales et de leur qualité paysagère.

« L'entrée de ville de Rennes est moins austère que certaines autres villes comme Le Havre par exemple »

« Transition très contrastée entre campagne et ville en quelques mètres »

« Car la rocade ceinture joliment la ville et laisse la nature à l'extérieur »

La spécificité de Rennes en tant que ville-archipel est souligné ici.

« Plus vert, je reconnais les bâtiments et il y a moins de zones industrielles »

Ainsi, les entrées de villes de Rennes sont marqués par une critique de leur esthétique mais ne sont pas pour autant sans identité. Ce ne sont pas des non-lieux au sens de Marc Augé dans le sens où ils sont pour certains appropriés et reconnus en plus d'être fréquentés. Cela conforte les enjeux esthétiques posé par ces entrées de ville commerciale mais cela n'en fait pas pour autant des espaces en dehors de la ville : ils font partie de l'identité de la ville.

Conclusion

Ainsi, ce travail de recherche portant sur un espace de la ville sous-étudié révèle des enjeux en terme de qualité architecturale et urbaine pour les villes par ces entrées. La ville est bornée par des espaces qui font la transition paysagère entre la campagne et la ville. Ces espaces d'entrées de villes donnent à voir un paysage fait d'aménagements qui sont stigmatisés pour leur apparente anarchie et une conception esthétique de la ville qui ne s'accorde pas avec certaines formes urbaines comme le parking ou l'entrepôt. Ce sont des espaces qui se construisent assez tardivement dans l'Histoire des villes mais qui aujourd'hui sont des espaces incontournables pour les villes du point de vue de leurs fonctions commerciales. Les entrées de villes en général sont des espaces et des paysages qui connaissent ces dernières années une attention de la part des citoyens et des aménageurs. L'enjeu est politique et esthétique mais doit être adapté et contextualisé car l'entrée de ville ne peut être un concept général car il se fonde sur un référentiel : la ville elle-même. Cela engendre une nécessaire prise en compte des tailles des villes pour comprendre les enjeux locaux des entrées de villes.

Nous avons choisi d'orienter notre travail de recherche vers les entrées de villes commerciales. En effet, à notre sens, elles synthétisent ces enjeux esthétiques mais aussi posent des questions du point de vue de la consommation des espaces, des modèles de développement des villes et de l'appropriation foncière d'entreprises privées. Elles semblent s'organiser et fonctionner selon un modèle plutôt récurrent à l'échelle française. Les entrées de villes commerciales sont dans leur ensemble perçues comme des paysages sans valeur esthétique ni qualité sociale ou d'ambiance. En revanche, si leur paysage apparaît interchangeable par la récurrence de certaines composantes (bâtiments, enseignes, fonctions), nous observons une réelle diversité dans leur profil. Cette diversité, les entrées de villes commerciales de Rennes nous ont permis de l'appréhender à travers un travail d'enquête sur

le terrain qui nous a permis d'affiner notre compréhension de la transition ville-campagne et de comprendre comment étaient perçus différemment les entrées de villes commerciales.

Derrière l'homogénéité du terme, l'entrée de ville apparaît en réalité comme une notion dynamique. L'entrée en ville ne se résume pas à éprouver la transition ville-campagne avec une limite claire. Cette limite est plutôt floue hors du contexte local rennais de la ville-archipel. Dès lors, nous pouvons plutôt proposer l'idée d'un parcours d'entrée de ville, par étape, avec des points de passages et identification de formes urbaines (la succession d'espaces bâti de plus en plus denses) et d'espaces (les zones commerciales ou les boulevards périphériques comme la rocade).

D'un point de vue critique, nous pourrions poursuivre et amplifier ce présent travail en essayant de le transposer à d'autres types d'espaces urbains hors du contexte rennais, avec des profils plus étalés pour vérifier la prépondérance des critères de ce qui fait le paysage de ville et étudier le processus d'entrée en ville. De plus étudier les entrées de villes commerciales dans d'autres espaces serait une manière de valider nos observations d'un modèle d'organisation spatial récurrent et si il y a la même lecture du paysage d'entrée de ville commercial. En outre, nous pourrions davantage fixer notre analyse sur la question de la création d'identité pour les zones commerciales.

BIBLIOGRAPHIE

ALLAIN Rémy, *Morphologie urbaine: géographie, aménagement et architecture de la ville*, 2014.

BADIE B. et CHOAY F. (dir.), *La France au-delà du siècle*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, coll. « Collection Monde en cours. Série Prospective et territoires », 1994.

BARBIER Quentin, *La place des entrées de ville dans l'urbain généralisé*, M2 Aménagement et Urbanisme, Marseille, 2016.

BAUD Pascal, BOURGEAT Serge et BRAS Catherine, *Dictionnaire de géographie*, Paris, Hatier, 2013.

BÉDARD Mario, « Réflexion sur les perceptions, conceptions, représentations et affections, ou la quadrature des approches qualitatives en géographie 1 », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 60, n° 171, 2 octobre 2017, p. 531-549.

BÉRINGUIER Philippe, « Préserver la qualité paysagère d'une entrée de ville : l'avenue de Lardenne à Toulouse. », *Mappe Monde*, vol. 2, 1996, p. 30-37.

BERQUE Augustin, *Les raisons du paysage: de la Chine antique aux environnements de synthèse*, Paris, Hazan, 1995.

BERQUE Augustin, « Raisonner à plus d'un niveau : le point de vue culturel en géographie », *Espace géographique*, vol. 10, n° 4, 1981, p. 289-290.

BONNIN-OLIVEIRA Séverine, *Intégration des espaces périurbains à la planification métropolitaine et recompositions territoriales : l'exemple toulousain*, Toulouse 2, Toulouse, 2012.

CHARIÉ Jean-Paul, « RAPPORT "Avec le commerce mieux vivre ensemble" ».

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION ROUENNAISE, « La Question des Entrées de ville ».

DESSE Rene Paul, *Le nouveau commerce urbain: dynamiques spatiales et strategies des acteurs*, Rennes, Presses universitaires, 2001.

- DI MÉO Guy, « La géographie culturelle : quelle approche sociale ? », *Annales de géographie*, vol. 660-661, n° 2, 2008, p. 47.
- DODIER Rodolphe, CAILLY Laurent, GASNIER Arnaud, MADORÉ François et PROGRAMME PERIURB, *Habiter les espaces périurbains*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012.
- FERRIER Jacques, *La possibilité d'une ville: les cinq sens et l'architecture*, Paris, Arléa, coll. « Architecture », 2013.
- FOLLÉA Bertrand, NOWAKOWSKI François, BEDEL Jérémie et DIAZ Isabel, *Réinventer la ville centre: le patrimoine en jeu*, Marseille, Parenthèses, coll. « Territoires en projets », 2020.
- FRANCE, LEON Adélaïde, LESERGENT Marie-Charlotte, MEHL-SCHOUDER Marie-Christine, DRIARD Jacques-Henri, GRAND Rémi, IBANEZ Patrice et PISSALOUX Jean-Luc, *Code de l'urbanisme*, 2020.
- GARCEZ C. et MANGIN D. (dir.), *Du Far West à la ville: l'urbanisme commercial en questions*, Marseille, Parenthèses, coll. « Territoires en projets », 2014.
- HAMELIN Éric et RAZEMON Olivier, *La tentation du bitume: où s'arrêtera l'étalement urbain?*, Paris, Rue de l'échiquier, 2012.
- LE CLEC'H Iwan, « Le commerce à l'heure de l'hypermobilité des périurbains : l'exemple de Saint-Brieuc », *Géoconfluences*, , juin 2020.
- LÉVY Jacques et LUSSAULT Michel, *Dictionnaire de la géographie [et de l'espace des sociétés]*, Paris, Belin, 2013.
- LYNCH Kevin, *L'image de la cité*, Paris, Dunod, 1969.
- MANGIN David, *La ville franchisée: formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Villette, 2004.
- MICHEL LUSSAULT, « L'Avènement du Monde. Essai sur l'habitation humaine de la Terre », *Annales de géographie*, vol. 697, n° 3, 2014, p. 982.
- MIGNOT Jean-François, « L'image de marque de « l'entrée de ville » de Vitrolles », *Espace géographique*, vol. 17, n° 2, 1988, p. 131-139.

NÉDÉLEC Pol-Alain, *Le centre commercial, histoire d'une forme, portée d'un modèle*, Architecture, La Vilette, Paris, 2014.

PAGÈS (COL) Jean-Louis, « RÉHABILITATION DES ENTRÉES DE VILLE “Contribution méthodologique à une réhabilitation des « points noirs » du paysage périurbain” ».

PAQUOT Thierry, *Mesure et démesure des villes*, Paris, CNRS éditions, 2020.

RAZEMON Olivier, *Comment la France a tué ses villes*, Paris, Rue de l'échiquier, coll. « Diagonales », 2016.

ROCHER Stéphanie, *L'expérience du piéton en entrée de ville:Le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec*, Programme de maîtrise en urbanisme, Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, Montréal, 2013.

SÉNAT FRANÇAIS, « Entrées de ville et reconquête des franges urbaines ».

SIX Manon, *Rennes, les vies d'une ville*, 2018.

TSIOMIS Yannis et ZIEGLER Volker, *Anatomie de projets urbains: Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg*, Paris, Vilette, 2007.

WIEVIORKA M. (dir.), *La ville*, Auxerre, Sciences humaines, 2011.

SITOGRAPHIE

<https://www.culture.gouv.fr/Sites-thematiques/Architecture/Architecture-et-cadre-de-vie/Palmares-d-architecture/Palmares-parraines/AMENAGEMENT/Concours-national-des-Entrees-de-ville-et-de-reconquete-des-franges-urbaines>

<http://www.patrimoine-environnement.fr/concours-national-des-entrees-de-ville/>

https://www.arturbain.fr/arturbain/vocabulaire/francais/fiches/entree_de_ville/fiche_interactive/impression/int.pdf

http://www.scoters.org/images/OutilsPedagogiques/GuidePratiquePLU/Fiches_outil_2018/Fiche-4_Entree-de-ville.pdf

<https://www.telerama.fr/scenes/le-retour-de-la-france-moche-merci-la-loi-macron,137265.php>

<https://www.telerama.fr/monde/comment-la-france-est-devenue-moche,52457.php>

https://immobilier.lefigaro.fr/article/les-architectes-pensent-avoir-la-solution-pour-eviter-une-france-moche_c5f36d2a-cfcf-11e5-9d76-214cb7166664/

<https://www.franceculture.fr/emissions/du-grain-a-moudre/du-grain-a-moudre-emission-du-mercredi-22-mai-2019>

<https://www.culture.gouv.fr/>

<https://www.telerama.fr/monde/comment-la-france-est-devenue-moche,52457.php>

https://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/statistiques/brochures/chapitre_1_-_les_chiffres_cles_des_collectivites_locales_1.pdf

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

<http://www.hypergeo.eu/spip.php?article123>

https://www.researchgate.net/publication/320495658_Reflexion_sur_les_perceptions_conceptions_representations_et_affections_ou_la_quadration_des_approches_qualitatives_en_geographie

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/etalement-urbain-urban-sprawl-expansion-urbaine>

<https://www.telerama.fr/monde/comment-la-france-est-devenue-moche,52457.php>

<https://www.telerama.fr/scenes/le-retour-de-la-france-moche-merci-la-loi-macron,137265.php>

<https://www.telerama.fr/scenes/loi-cap-un-boulevard-pour-la-france-moche,143735.php>

<https://paysagesdefrance.org/actualites/198/prix-de-la-france-moche-2020-le-palmares/>

<https://www.capital.fr/economie-politique/aubenas-ales-les-prix-de-la-france-moche-decernes-par-lassociation-paysages-de-france-1383539>

<https://www.senat.fr/rap/a95-272/a95-2727.html>

<https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/094000130.pdf>

<https://www.legifrance.gouv.fr>

<https://www.lemonde.fr/planete/article/2015/07/13/les-panneaux-publicitaires-dans-les-villes-de-moins-de-10-000-habitants-sont-desormais-interdits>

<https://www.lemonde.fr/societe/article/2014/12/02/grenoble-se-reve-en-nouveau-modele-de-la-ville-sans-publicite>

https://www.audiar.org/sites/default/files/documents/etudes/1_anneau-metropolitain_ville-archipel_web.pdf

<http://www.paysderennes.fr/-Organisation-du-territoire-aujourd-.html>

https://www.persee.fr/doc/estat_0336-1454_1970_num_16_1_1994

<https://blog-histoire.fr/2000-ans-histoire/2319-les-supermarches.html>

<https://www.audiar.org/sites/default/files/documents/observatoires/observatoire-commerce-pdr-web.pdf>

https://www.audiar.org/sites/default/files/documents/etudes/note-emd-motifs-achat_web.pdfM

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/france-espaces-ruraux-periurbains/articles-scientifiques/commerce-periurbain-saint-brieuc>

<https://www.audiar.org/publication/economie-et-cooperation/commerce/observatoire-du-commerce-centre-ville-de-rennes-ndeg4>

<http://www.patrimoine-environnement.fr/wp-content/uploads/2018/01/synth%C3%A8se-colloque-EDV.pdf>

https://www.audiar.org/sites/default/files/documents/observatoires/demo_population_synthese_vd.pdf

Annexe

Annexe 1 : Nomenclature des commerces utilisés par l'AUDIAR (p.104)

Annexe 2 : Tableau des photographies utilisées lors de l'enquête III-c (p.105)

Annexe 3 : Récapitulatif des images utilisées pour l'enquête « Campagne-Ville » pour l'entrée de ville « Alma » (p.106)

Annexe 4 : Récapitulatif des images utilisées pour l'enquête « Campagne-Ville » pour l'entrée de ville « Rigourdière » (p.107)

Annexe 5: Récapitulatif des images utilisées pour l'enquête « Campagne-Ville » pour l'entrée de ville « Grand Quartier » (p.108)

Annexe 6 : Récapitulatif des images utilisées pour l'enquête « Campagne-Ville » pour l'entrée de ville « Longs champs » (p.110)

Annexe 7 : Récapitulatif des images utilisées pour l'enquête « Campagne-Ville » pour l'entrée de ville « Route de Lorient » (p.112)






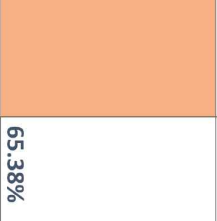













Annexe 8 : Coupes urbaines des entrées de villes d'études (Format A3) (p.114)

Annexe 1 : Nomenclature des commerces utilisés par l'AUDIAR

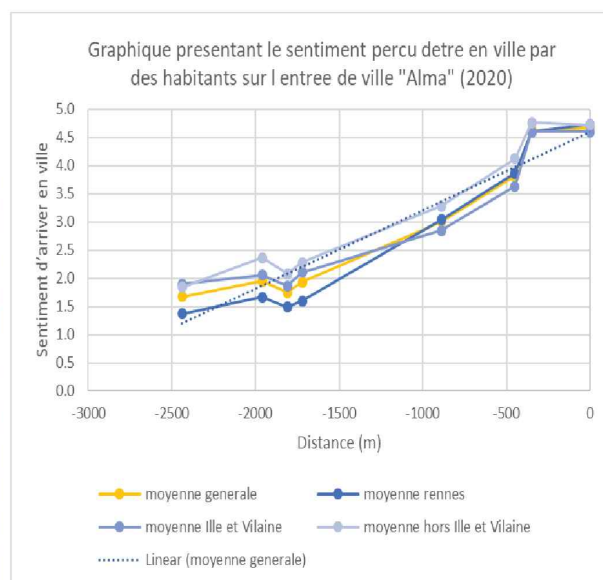
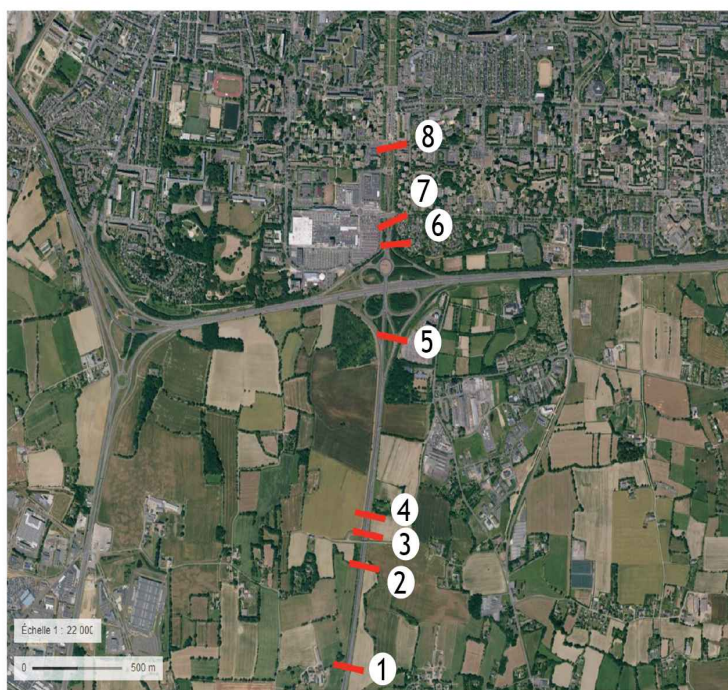
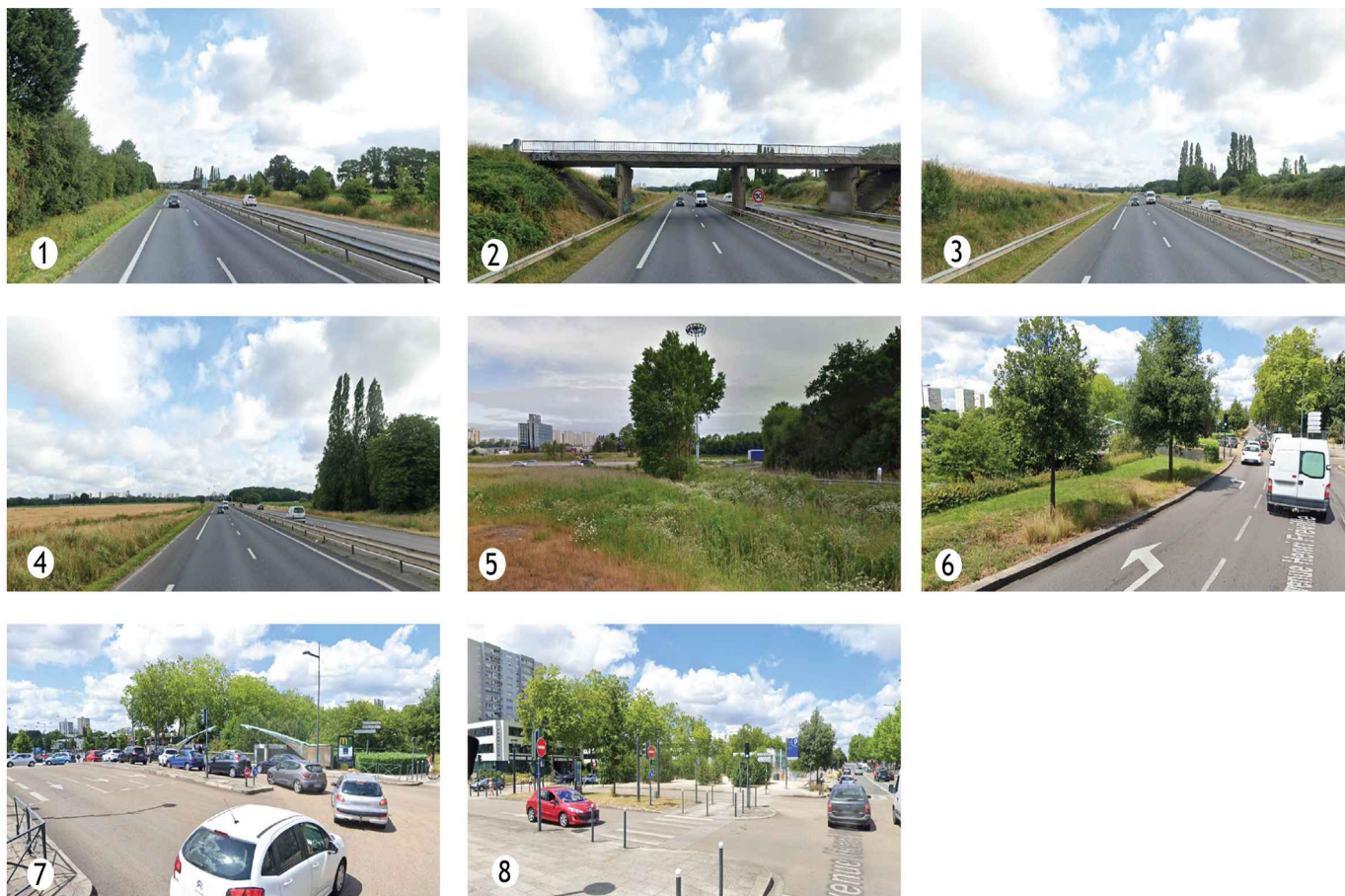
NOMENCLATURE COMMERCE DE DÉTAIL

Grands secteurs	Code NACE	Libellé NACE
Généralistes : Petite surface et supérette	4711B	Commerce d'alimentation générale
	4711C	Supérettes
	4719B	Autres commerces de détail en magasin non spécialisé
Grande surface alimentaire	4711D	Supermarchés
	4711F	Hypermarchés
Grands magasins	4711E	Magasins multi-commerces
	4719A	Grands magasins
Commerce alimentaire spécialisé	4711A	Commerce de détail de produits surgelés
	4721Z	Commerce de détail de fruits et légumes en magasin spécialisé
	4722Z	Commerce de détail de viandes et de produits à base de viande en magasin spécialisé
	4723Z	Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé
	4724Z	Commerce de détail de pain, pâtisserie et confiserie en magasin spécialisé
	1071B	La cuisson associée à la vente au détail de pains et de viennoiseries, à partir de pâtes et pâtons surgelés, sans possibilité de consommer sur place
	1071C	La fabrication à caractère artisanal associée à la vente au détail de pains, de viennoiseries, de pâtisseries
	4725Z	Commerce de détail de boissons en magasin spécialisé
	4726Z	Commerce de détail de produits à base de tabac en magasin spécialisé
	4729Z	Autres commerces de détail alimentaires en magasin spécialisé
	Équipement de la personne	4751Z
4771Z		Commerce de détail d'habillement en magasin spécialisé
4772A		Commerce de détail de la chaussure
4772B		Commerce de détail de maroquinerie et d'articles de voyage
4777Z		Commerce de détail d'articles d'horlogerie et de bijouterie en magasin spécialisé
4778A		Commerces de détail d'optique
Culture loisirs	4761Z	Commerce de détail de livres en magasin spécialisé
	4762Z	Commerce de détail de journaux et papeterie en magasin spécialisé
	4763Z	Commerce de détail d'enregistrements musicaux et vidéo en magasin spécialisé
	4764Z	Commerce de détail d'articles de sport en magasin spécialisé
	4765Z	Commerce de détail de jeux et jouets en magasin spécialisé
Équipement de la maison	4741Z	Commerce de détail d'ordinateurs, d'unités périphériques et de logiciels en magasin spécialisé
	4742Z	Commerce de détail de matériels de télécommunication en magasin spécialisé
	4743Z	Commerce de détail de matériels audio et vidéo en magasin spécialisé
	4752A	Commerce de détail de quincaillerie, peintures et verres en petites surfaces (moins de 400 m2)
	4752B	Commerce de détail de quincaillerie, peintures et verres en grandes surfaces (400 m2 et plus)
	4753Z	Commerce de détail de tapis, moquettes et revêtements de murs et de sols en magasin spécialisé
	4754Z	Commerce de détail d'appareils électroménagers en magasin spécialisé
	4759A	Commerce de détail de meubles
Hygiène, Santé	4759B	Commerce de détail d'autres équipements du foyer
	4773Z	Commerce de détail de produits pharmaceutiques en magasin spécialisé
	4774Z	Commerce de détail d'articles médicaux et orthopédiques en magasin spécialisé
Autre produit non alimentaire	4775Z	Commerce de détail de parfumerie et de produits de beauté en magasin spécialisé
	4730Z	Commerce de détail carburant en magasin spécialisé
	4778B	Commerces de détail de charbons et combustibles
	4778C	Autres commerces de détail spécialisés divers
Commerce hors magasin	4779Z	Commerce de détail de biens d'occasion en magasin
	4781Z	Commerce de détail alimentaire sur éventaires et marchés
	4782Z	Commerce de détail de textiles, d'habillement et de chaussures sur éventaires et marchés
	4789Z	Autres commerces de détail sur éventaires et marchés
	4791A	Vente à distance sur catalogue général
	4791B	Vente à distance sur catalogue spécialisé
	4799A	Vente à domicile
4799B	Vente par automates et autres commerces de détail hors magasin	

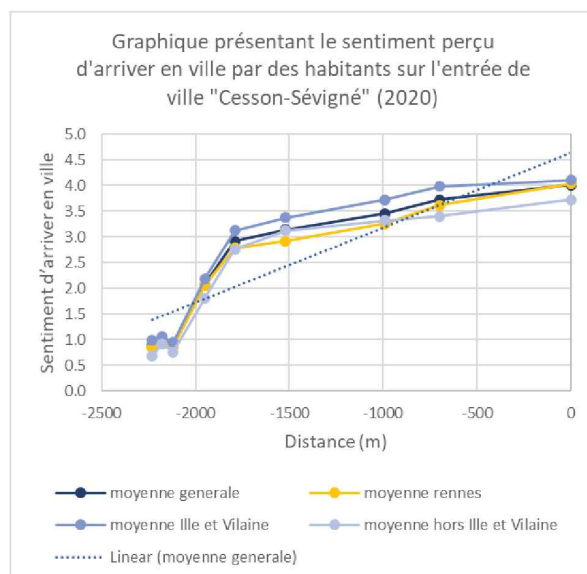
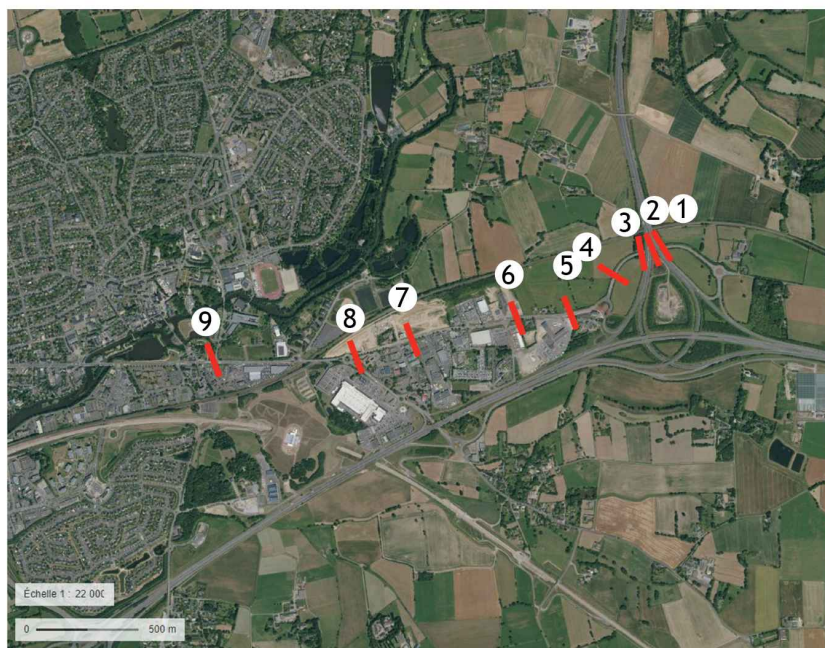
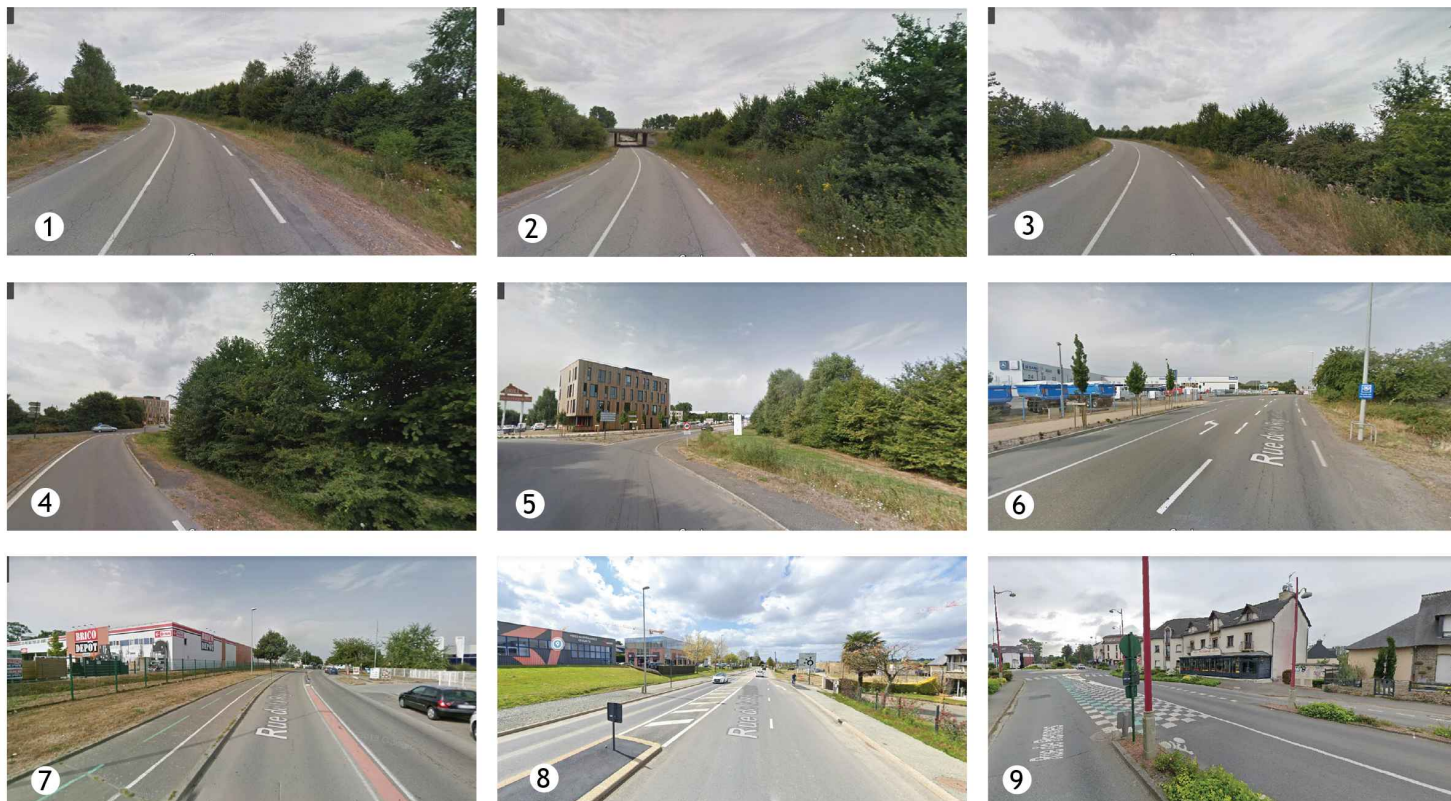
Annexe 2 : Tableau des photographies utilisées lors de l'enquête III-c

		Grand Quartier	Alma	Route de Lorient	Cesson-Sévigné	Longs Champs	Longs Champs	moyenne reconnue	
Centre Commercial								65.38%	
Interface d'entrée								53.30%	
Autre élément								52.58%	
moyenne reconnue	65.77%	86.90%	31.20%	34.10%	43.85%	43.85%	52.58%		
		Grand Quartier	Alma	Route de Lorient	Cesson-Sévigné	Longs Champs	moyenne reconnue		
Centre Commercial	95.10%	Photo 2	96.40%	Photo 11	31.20%	Photo 5	38.80%	Photo 6	65.38%
Interface d'entrée	46.60%	Photo 7	83.60%	Photo 4	59.10%	Photo 1	24.70%	Photo 10	53.30%
Autre élément	55.60%	Photo 3	80.70%	Photo 8			38.80%	Photo 6	52.58%
moyenne reconnue	65.77%		86.90%	45.15%	34.10%	43.85%			

Annexe 3 : Récapitulatif des images utilisées pour l'enquête « Campagne-Ville » pour l'entrée de ville « Alma »

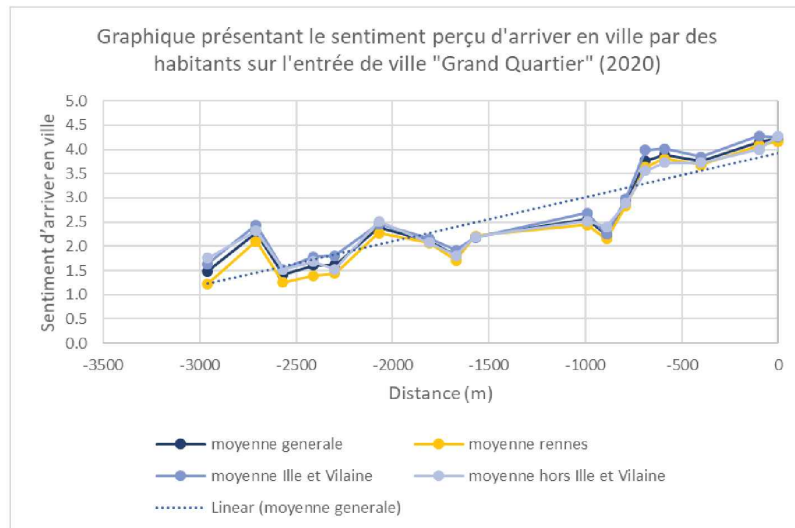


Annexe 4 : Récapitulatif des images utilisées pour l'enquête « Campagne-Ville » pour l'entrée de ville « Rigourdière »



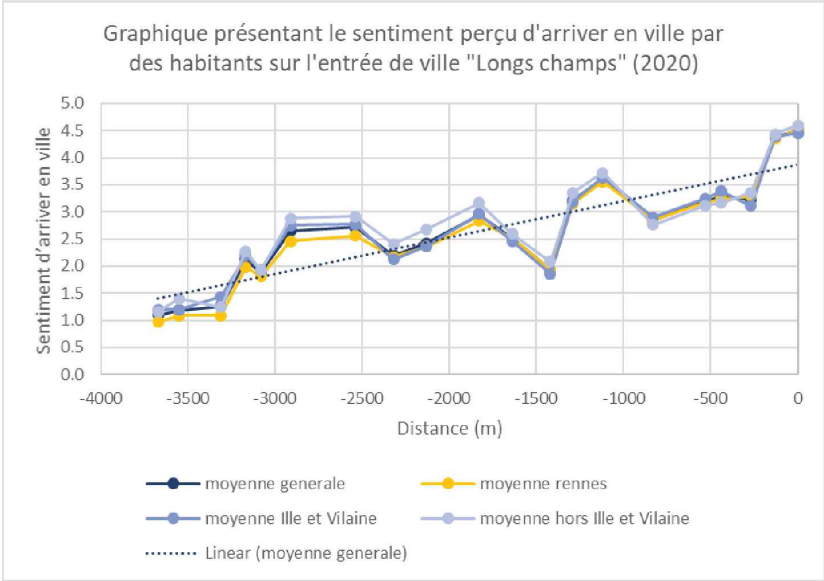
Annexe 5: Récapitulatif des images utilisées pour l'enquête « Campagne-Ville » pour l'entrée de ville «Grand Quartier»



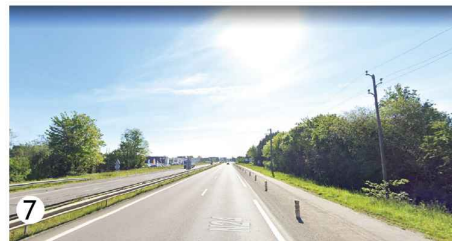


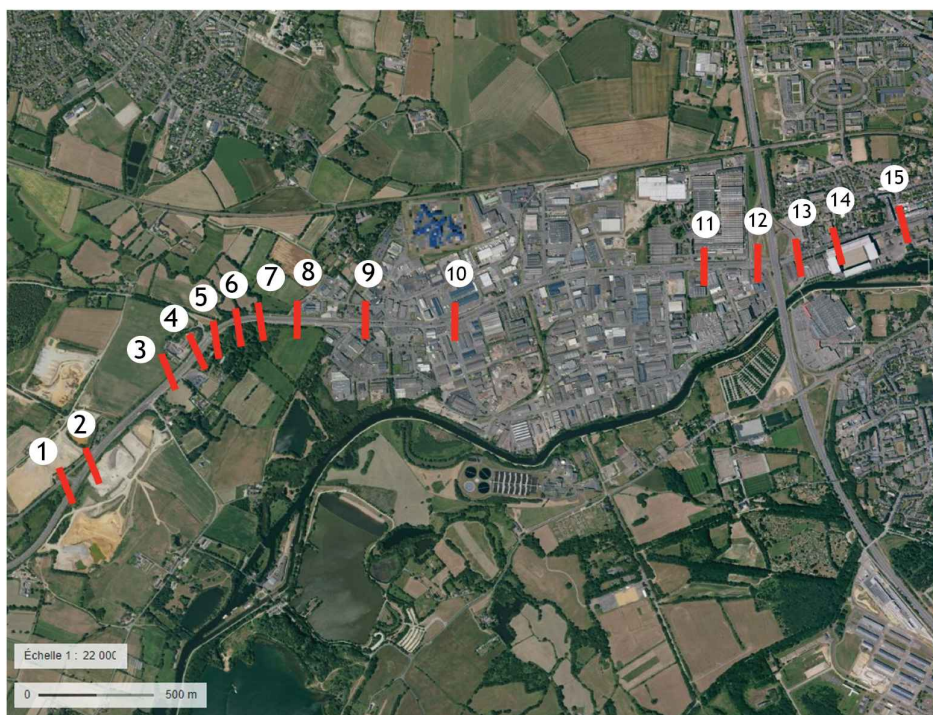
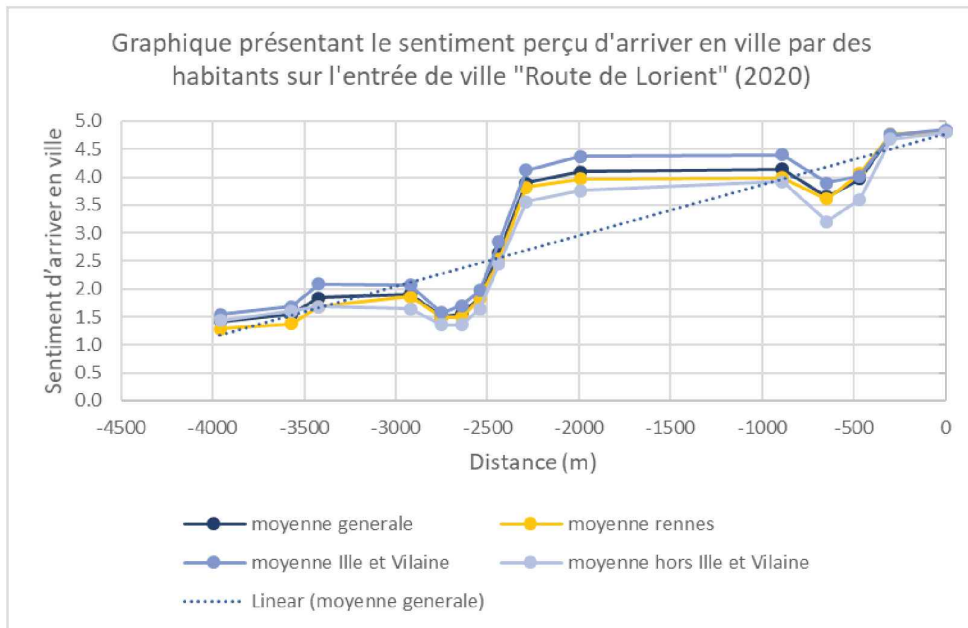
Annexe 6 :Récapitulatif des images utilisées pour l'enquête « Campagne-Ville » pour l'entrée de ville « Longs champs »



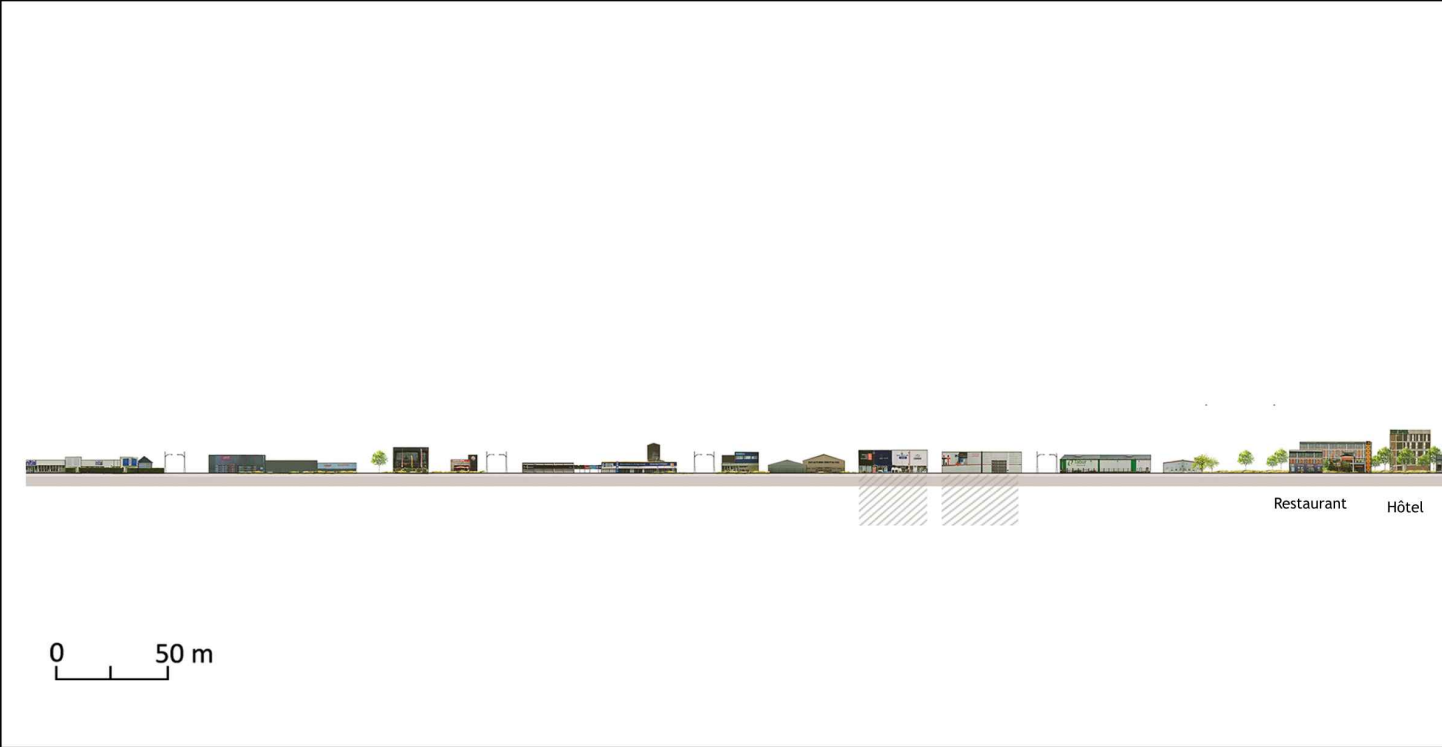


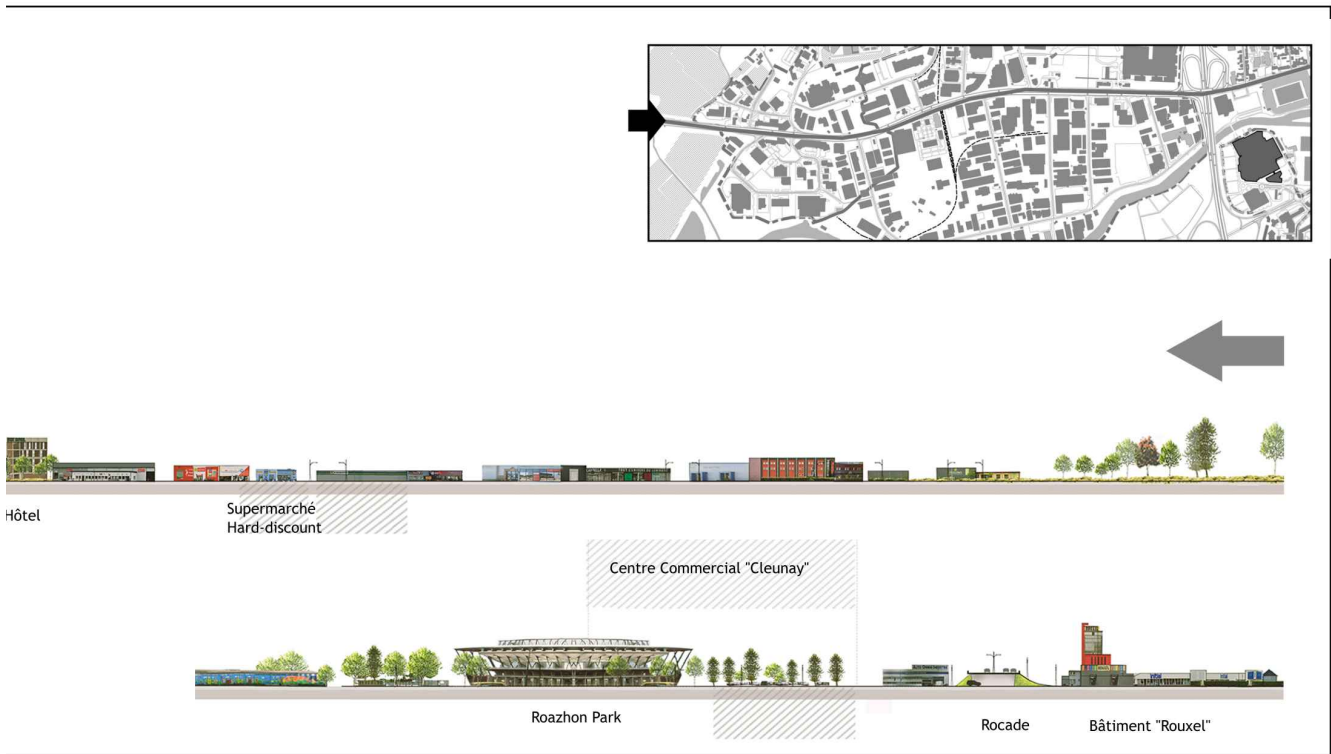
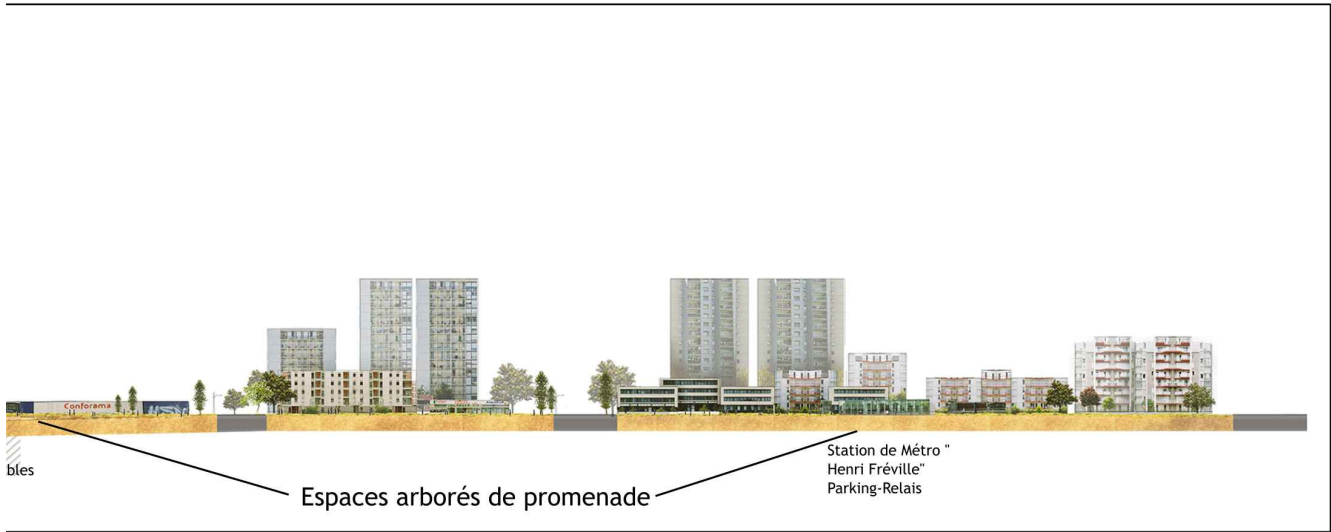
Annexe 7 : Récapitulatif des images utilisées pour l'enquête « Campagne-Ville » pour l'entrée de ville «Route de Lorient »





Annexe 8 : Coupes urbaines des entrées de villes d'études (Format A3)





Résumé

La ville est bornée par des espaces qui font la transition paysagère entre la campagne et la ville. Ces espaces d'entrées de villes donnent à voir un paysage fait d'aménagements qui sont stigmatisés pour leur apparente anarchie et une conception esthétique de la ville qui ne s'accorde pas avec certaines formes urbaines comme le parking ou l'entrepôt. Ce sont des espaces qui se construisent assez tardivement dans l'Histoire des villes mais qui aujourd'hui sont des espaces incontournables pour les villes du point de vue de leurs fonctions commerciales. Les entrées de villes en général sont des espaces et des paysages qui connaissent ces dernières années une attention de la part des citoyens et des aménageurs. Les entrées de villes commerciales synthétisent ces enjeux esthétiques mais aussi posent des questions du point de vue de la consommation des espaces, des modèles de développement des villes et de l'appropriation foncière d'entreprises privées. Les entrées de villes commerciales de Rennes nous ont permis d'appréhender, à travers un travail d'enquête sur le terrain, la transition ville-campagne et de comprendre comment étaient perçus différemment les entrées de villes commerciales.

Mots clés : Entrée de ville, commerce, centre commercial, urbanisme commercial, architecture commerciale, paysage urbain, qualité architecturale