

L'IDENTIFICATION ET L'ÉVALUATION DES IMAGES DES ENTRÉES DE LA VILLE DE BISKRA A TRAVERS L'ŒIL DE L'USAGER AUTOMOBILISTE

DJIHANE NOUI⁽¹⁾, ABDALLAH FARHI⁽²⁾

⁽¹⁾Département d'architecture, Université de Biskra

⁽²⁾Laboratoire LACOMOFA, Université de Biskra, B.P 145, 07000 Biskra, Algérie

nouidjihane89@gmail.com, farhikam@gmail.com

RESUME

Les entrées de ville manquent souvent d'interprétation, de mise en valeur, d'entretien, de stratégie de développement et de leur mise en lumière comme espaces introductifs significatifs à la ville. Dans ce cadre, ce papier consiste à faire une évaluation des cinq entrées de la ville de Biskra. L'objectif est d'étudier, qualifier et analyser les images des entrées de la ville de Biskra et mesurer leurs impacts sur leurs usagers, qu'ils soient positifs comme leurs qualités, leurs avantages et leurs potentiels ou négatifs comme leurs points faibles, leurs désavantages et leurs menaces. Notre intérêt tourne autour de la connaissance de l'influence de la qualité paysagère des entrées de ville sur l'image significative de la ville de Biskra dans un but de requalification ordonnée et représentative. Afin de saisir le phénomène de la perception, une investigation sur terrain semble nécessaire et obligatoire. Les résultats recueillis seront interprétés dans de cet article pour bien confirmer que la qualité paysagère des entrées de ville contribue effectivement à la signification de l'image de la ville.

MOTS CLES: entrée de ville, image de la ville, perception du chercheur, perception des usagers automobilistes, qualité paysagère.

ABSTRACT

The entries of town are often miss interpretation, good development strategies, enhancement and enlightenment as an introduction to the city. In this context, this paper consists in making an evaluation of the five entries of the city of Biskra. The aim is to study, to qualify and to analyze the images of Biskra's entrances and to measure their impact on their users, whether positive, as their qualities, their advantages and potentials or negatives such as their weak points, their Disadvantages and their threats. Our interest revolves around the knowledge of the influence of the landscape quality of the city entrances on the significant image of the city of Biskra to a purpose of orderly and representative requalification. In order to grasp the phenomenon of perception an investigation on the ground seems necessary and compulsory. The results obtained will be interpreted in this article to confirm well that the landscape quality of the entries contributes indeed to the significance image of the city.

KEYWORDS: entries of the town, image of the city, perception of the researcher, perception of users, landscape quality.

1 INTRODUCTION

La formule «entrée de ville» est désormais courante revêtant différentes réalités. Si, dans la ville moyenâgeuse, elle renvoie aux portes physiques de la ville, aujourd'hui, le lieu ainsi désigné présente diverses réalités et renvoie à des situations différentes. (Dormoy. C et al, 2012).

L'entrée de ville a évolué physiquement et symboliquement au fil des siècles. De la porte moyenâgeuse, frontière symbolique et physique clairement identifiable entre la ville et la campagne qu'elle était autrefois (Racine, 1993), l'entrée est devenue parcours traversant au fil de l'histoire et successivement les faubourgs, la banlieue, le périurbain,

s'étirant toujours plus pour relier la campagne et la ville (Schneeberger. L, 2007). Le parcours d'entrée est ainsi constitué de l'axe routier et de son environnement.

Les routes et les autoroutes donnant accès à une ville sont souvent considérées comme des nœuds de communication, des artères vitales qui nourrissent la ville, cristallisées autour des fonctions d'échanges commerciaux et de déplacements continus des gens. (Gariépy et al, 2006).

Souvent négligés, les parcours d'entrées sont censés aujourd'hui fournir une contribution positive et significative au paysage autoroutier. Les entrées de ville devraient offrir une image valorisante de la ville, mais elles constituent le plus souvent des points noirs qui appellent un

traitement visant à préserver et à valoriser leurs éléments positifs, atténuer leurs éléments dévalorisants et prévoir leur évolution future (Corvaisier, B, 1994). Aujourd'hui en tout point, l'entrée de la ville répond à un même stéréotype. Elle nous donne à voir dans la plupart des cas des images banales constituées par des objets architecturaux synonymes d'enlaidissement ou de standardisation et parfois des vides abandonnés, délaissés engendrant une image peu valorisante, voire dévalorisante (Prats. M, 2013), et créant un linéaire sans essence, banal, sans profondeur, avec aucun souci d'harmonie ou d'embellissement.

Actuellement, la situation de nos entrées de ville est devenue très critique. Souvent, nous sommes étonnés et parfois choqués sur la qualité de nos entrées de « la ville de Biskra », et comment on a laissé les espaces périurbains des franges de ville se dégrader et carrément mis à l'abandon. L'environnement, l'urbanisation accélérée et la structure urbaine qui se développent avec une dynamique accélérée, se traduisent souvent par un véritable gâchis tant au plan du paysage visuel que des formes d'urbanisation (Guy. D et al, 1993) donnant une image non significative sans valeur, ni identité.

La rapidité du développement en périphérie et les diverses mutations qui s'en sont suivies ont transformé la porte d'entrée en un véritable parcours (Rocher. S, 2013), les entrées de ville ne sont plus un point précis dans l'espace ou une porte qui sépare le dedans et le dehors de la ville. Le concept est devenu de plus en plus ambigu avec le temps et complexe à définir ou même à saisir. Les usagers de la route parfois ne peuvent identifier l'entrée de ville de son parcours.

Ce présent article est consacré à faire une évaluation paysagère sur les entrées de la ville de Biskra. Le travail sera divisé en deux parties. La première partie envisagera à délimiter et à présenter le cadre d'étude (les limites de la ville, les entrées de la ville de Biskra, et leurs localisations). La seconde partie sera consacrée à la procédure expérimentale sur terrain et l'évaluation des entrées de la ville de Biskra à travers la perception des usagers automobilistes. Cette dernière se base sur des résultats obtenus lors de l'investigation et de leurs interprétations.

2 LES LIMITES PHYSIQUES ET ADMINISTRATIVES DE LA VILLE DE BISKRA

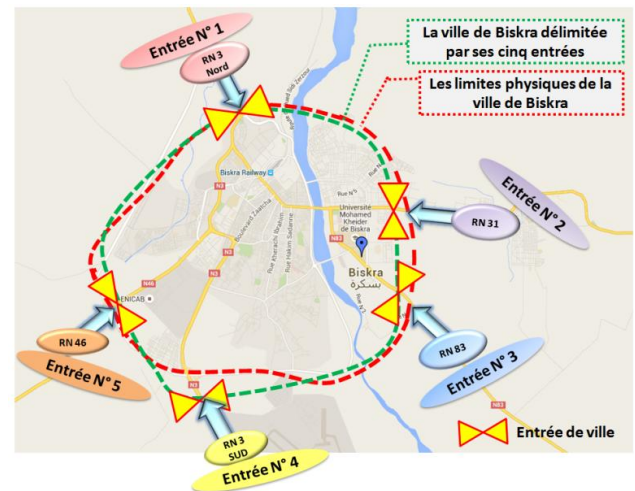


Figure 01: le marquage des limites physiques et administratives de la ville de Biskra. Source: Google Map 2016- Traitement de l'Auteur-

Généralement, les entrées de ville sont délimitées par des panneaux d'entrée qui marquent la ville de ses périphéries. Cependant, les limites physiques signalent les limites de l'agglomération où souvent le bâti s'arrête. (Voir figure 1). On peut manifester une superposition et une mitoyenneté entre les deux limites dans les cas suivants :

- L'entrée de ville N°1 (RN3 Nord) est parfaitement superposée sur les limites physiques de la ville, cela signifie tout simplement que le bâti commence avec le panneau d'entrée à la ville.
- La limite de l'entrée de ville N°2 (RN 31) est mise avant la limite physique de la ville, elle montre que l'agglomération commence avant le panneau d'entrée (dans ce cas, un panneau de limitation de vitesse).
- Pour l'entrée de ville N°3 (RN83), le bâti anticipe aussi le panneau d'entrée de ville.
- Le panneau d'entrée à la ville N°4 (RN3 Sud) est un peu éloigné (situé hors agglomération de Sidi ghazel) et mis avant la limite physique de la ville.
- L'entrée N° 5 (RN 46) avec les activités poussées au périurbain, on note que le panneau est presque superposé à la limite de bâti (la zone industrielle).

3 LA LOCALISATION DES ENTRÉES DE LA VILLE DE BISKRA

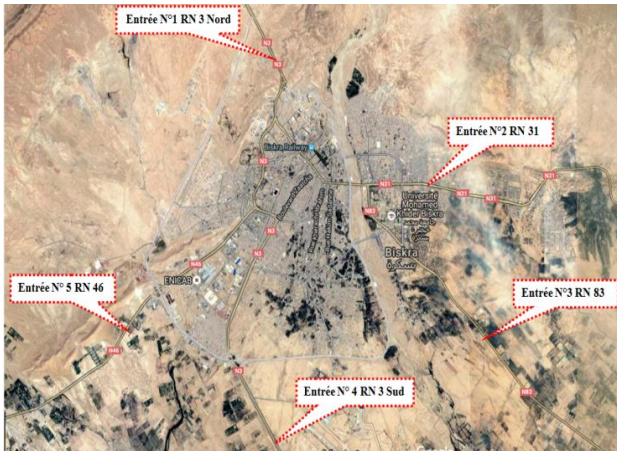


Figure 02: La localisation des cinq entrées de la ville de Biskra.
Source : Google earth, 2016 - Traitement de l'Auteur-

- L'entrée N°1 (RN 3 Nord), située au Nord de la ville et appelée communément « Trik Batna » à l'échelle nationale, relie Biskra à Batna. Mais à l'échelle communale, elle joint le chef-lieu Biskra à la commune de Branis (RN 87) et à la commune d'El Outaya (RN3).
- L'entrée N°2 (RN 31), située à l'Est de la ville et appelée communément « Trik Arris » à l'échelle nationale, relie la ville de Biskra à Batna à travers Arris (commune de Batna). À l'échelle communale, elle relie la ville de Biskra aux communes Chetma et M'chouneche.
- L'entrée N°3 (RN 83), située au Sud-est de la ville et appelée communément « Trik Sidi okba » à l'échelle nationale, relie Biskra à Djellal et Chechar (Communes de la Wilaya de Khenchela). À l'échelle communale, elle joint la ville de Biskra à Sidi Okba et à Zribet El Oued.
- L'entrée N°4 (RN 3 Sud), située au Sud de la ville et appelée communément « Trik Sahara » à l'échelle nationale, joint Biskra à El M'Ghair (Wilaya d'El Oued) et à Touggourt (Wilaya de Ouargla). À l'échelle communale, elle lie la ville de Biskra à Oumache.
- L'entrée N°5 (RN 46), située au Sud-ouest de la ville et appelée communément « Trik Alger » à l'échelle nationale, relie Biskra à Bou Saâda (Wilaya de M'sila).
- À l'échelle communale, elle joint la ville de Biskra à El Hadjeb et à Tolga.

4 PROCÉDURE EXPÉRIMENTALE

Cette partie visera la présentation du travail d'investigation sur terrain suivant la méthode d'enquête utilisant la technique du questionnaire de recherche. Des formulaires de questions ont été distribués aux usagers des différentes entrées de la ville de Biskra. On a choisi pour cette étude un échantillonnage aléatoire dans le but de comprendre le phénomène de la perception. Le nombre total de l'échantillon dans toutes les entrées de ville de Biskra s'élève à 75 usagers, soit 15 personnes par entrée de ville. La composition de l'échantillon global est variée. Elle comprend des hommes, des femmes, des personnes âgées,... etc.

Les résultats recueillis seront analysés à l'aide du logiciel de statistique (Xlstat, 2016), qui se base sur l'analyse de l'ACP (analyse en composante principale) qui permet de traiter simultanément un nombre quelconque de variables, toutes quantitatives (Bouchier, A, 2006). Cette dernière comporte plusieurs paramètres comme la matrice des corrélations. (Les couples de variables présentant de bonnes corrélations sont regroupés dans un tableau récapitulatif. Voir Tableau 02). Des graphes (cercles des corrélations, graphiques des individus), à l'aide de ces derniers, on a essayé d'obtenir les différentes interprétations, corrélations des variables et leur contribution à la construction des axes principaux, dans un but unique qui est de savoir si la qualité paysagère des entrées de ville contribue ou pas à la signification de l'image de la ville.

5 ANALYSE DES DONNÉES

5.1 Valeurs propres

Tableau 01: Les valeurs propres de l'analyse ACP.

Source: Auteur, 2016

	F1	F2	F3	F4
Valeur propre	45.127	39.473	35.611	34.789
Variabilité (%)	29.114	25.466	22.975	22.445
Cumulé (%)	29.114	54.580	77.555	100.000

La méthode est le « Scree-test » chez les Anglo-saxons ou test du coude. On observe le graphique des valeurs propres et on ne retient que les valeurs qui se trouvent à gauche du point d'inflexion sur le graphe. (Medaregnarou, H. 2015).

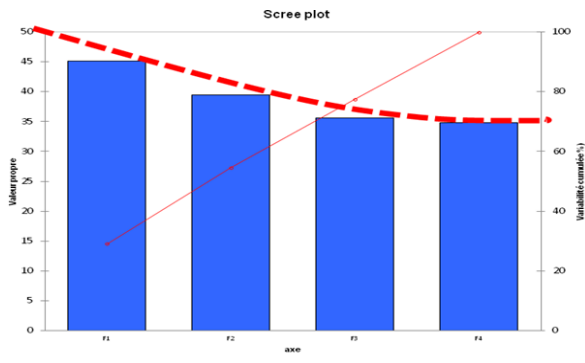


Figure 03: Graphique des valeurs propres (Scree plot).
Source: Auteur, 2016

Ce tableau et ce graphe signifient que le premier axe conserve 29,114% de l'inertie du nuage, (il est peu probable qu'il soit dû au hasard). Il existe une structuration acceptable des données qui va se manifester sur le premier axe. Le second axe permet d'expliquer 25,466% de l'inertie totale. On peut décider de ne retenir que les deux premiers axes. L'ensemble explique 54.580% de l'inertie du nuage, on a donc une meilleure qualité de représentation acceptable possible dans notre cas.

6 RESULTATS ET INTERPRÉTATIONS

6.1 Cercle des corrélations

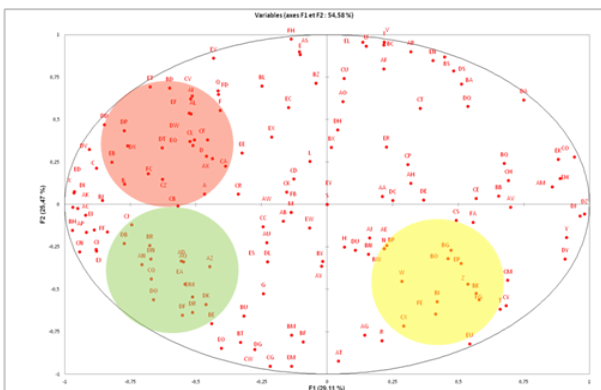


Figure 04: Cercle des corrélations des variables de l'analyse avec les principaux axes F1 et F2. Source: Auteur, 2016

On remarque dans ce graphe, un « effet forme » : il s'agit de deux groupes de variables opposées: celles qui contribuent positivement à l'axe F1 (qui contient la majorité d'information), et celles qui contribuent négativement (le côté gauche du cercle). Les variables qui sont corrélées négativement avec l'axe 1 sont plus nombreuses que celles qui contribuent positivement. On prend en considération les variables assez éloignées du centre, et donc les angles qu'elles forment, n'ont pas été trop déformés dans la projection. Ce sont les variables qui sont proches du bord du cercle qui contribuent le plus, et qui sont très bien représentées sur le mapping.

6.1.1 De fortes corrélations significatives dans le cercle des corrélations

*(X-FF) l'angle aigu représente une forte corrélation entre l'état actuel de la végétation « assez bien » et la perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée.

*(BJ-FF) l'angle aigu exprime une corrélation positive très forte entre la présence des usines, équipements et services à l'entrée et l'identité de la ville perceptible dès les séquences d'entrée.

*(EJ-FF) angle très aigu, c'est-à-dire une corrélation très forte et positive entre la présence d'une image de la production maraîchère, des surfaces agricoles dans le parcours menant vers la ville de Biskra et la bonne perception de l'identité de la ville de Biskra dès les séquences d'entrée.

*(CN-FF) l'angle très aigu montre que l'intégration du revêtement du sol avec le contexte Saharien et la perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée sont fortement et positivement liées..

*(V-DQ) l'angle aigu représente une corrélation positive entre la présence de la stèle du Chahid ou des tableaux avec les noms de Chouhada à l'entrée de ville et le très bon état actuel de la végétation.

*(BF-FF) l'angle aigu indique une corrélation positive entre la présence des surfaces forestières dans les séquences d'entrée et l'identité de la ville perceptible par des usagers.

*(BD-FF) l'angle aigu montre une corrélation positive entre la présence des collines en arrière-plan et la perception de l'identité dès l'entrée de ville.

*(ET-FF) l'angle aigu entre la présence des oasis ou des ksour dans le parcours d'entrée et la perception de l'identité de Biskra chez les usagers représente une corrélation positive.

*(FD-FF) l'angle aigu indique une corrélation positive entre le marquage de l'entrée avec un point de repère ponctuel et la perception de l'identité de Biskra chez usagers.

*(G-FF) l'angle aigu indique une corrélation positive entre l'utilisation des essences locales pour valoriser l'identité territoriale et la perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée.

*(V-EJ) l'angle obtus exprime une corrélation négative entre la très bonne qualité de la végétation à l'entrée de ville et la présence d'une image de la production maraîchère dans le parcours vers la ville de Biskra.

*(Q- FD) l'angle très aigu reflète une corrélation positive très forte entre la végétation comme un élément de repère et le marquage de l'entrée par un point de repère.

*(V-EH) l'angle aigu entre la très bonne qualité de végétation à l'entrée et la présence des images des palmiers dattiers.

*(G-EJ) l'angle aigu indique une corrélation positive entre l'utilisation des essences locales pour valoriser l'identité territoriale et la présence d'une image de la production

maraîchère dans le parcours menant vers la ville de Biskra. .

*(BL-CU) la largeur de la route est adéquate et convenable pour tous types d'utilisateurs et la sécurité routière est assurée à l'entrée de la ville de Biskra. Elles sont positivement liées.

*(AS-DS) le marquage de l'entrée avec une placette aménagée et la présence de la stèle du Chahid ou des tableaux avec les noms de Chouhada à l'entrée sont positivement liée (angle aigu).

*(AF-EL) l'angle très aigu représente une corrélation positive très forte entre les panneaux publicitaires des services et la présence des indices qui valorisent le thermalisme à l'entrée de ville.

*(CG-AG) l'angle aigu représente une corrélation positive entre les panneaux de sécurité routière invisibles et illisibles et la pollution visuelle par l'abondance des panneaux routiers.

*(EJ-AX) l'angle aigu représente que la présence d'une image de la production maraîchère de Biskra et le bon aménagement de l'entrée de la ville de Biskra sont positivement corrélés.

*(EL-AX) l'angle aigu indique une corrélation positive entre la présence des indices qui valorisent le thermalisme à l'entrée de ville et le bon l'aménagement de l'entrée de la ville.

*(BL-AX) l'angle aigu décrit une corrélation positive entre la largeur de la route adéquate et convenable et la disposition du bon aménagement lié au contexte.

*(FD-AX) l'angle aigu représente que le marquage de l'entrée avec un point de repère ponctuel et le bon aménagement sont positivement liés.

*(Q-AX) l'angle aigu interprète une corrélation positive entre l'utilisation du végétal local pour marquer les séquences d'entrée et la disposition du bon aménagement Saharien à l'entrée.

*(CV-AX) l'angle aigu décrit, une corrélation positive entre la sécurité routière assurée à l'entrée de la ville de Biskra et l'emplacement de bon aménagement Saharien à l'entrée.

6.2 Graphique des observations

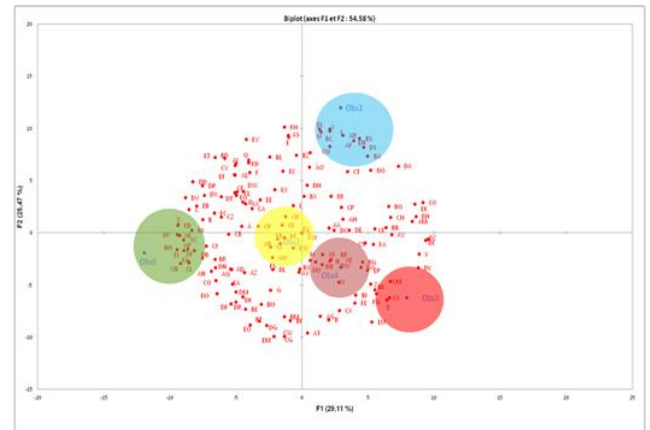


Figure 05: Graphique des observations de l'ensemble des variables. Source: Auteur, 2016

6.2.1 L'entrée n°1 en venant d'El Outaya /Branis (Obs 1)

L'obs1 semble un peu éloignée du groupe de variables, mais on peut remarquer un rond-point aménagé, la présence des montagnes en arrière plan, et l'état actuel de la végétation est qualifié de (très bien). Cependant, la végétation ne représente pas un élément de repère dans ce cas là, et l'identité de la ville est peu perceptible à l'entrée par les usagers. Tandis que la sécurité routière est bien assurée à l'entrée de la ville de Biskra en venant d'El Outaya.

6.2.2 L'entrée n°2 en venant de Chetma (Obs 2)

Cette entrée est marquée par le groupement de nombreuses variables tels que : l'absence de grands projets pour signaler l'entrée de ville (des points de repère), l'absence d'une placette, le manque des panneaux de signalisation routière et publicitaire à l'entrée de ville, panneau diagrammatique, touristique...par contre, les panneaux de sécurité routière existants sont très lisibles et visibles pour tous types d'utilisateurs. Le végétal embellit l'image de cette entrée de ville.

6.2.3 L'entrée n°3 en venant de Sidi Okba (Obs 3)

Selon l'analyse des individus, il paraît que la sécurité routière n'est pas assurée du tout à l'entrée n°3 de la ville de Biskra.

La végétation n'est pas considérée comme un élément de repère, car elle ne structure et ne limite pas la voie et les séquences d'entrée à la ville de Biskra. L'absence d'un point de repère ponctuel qui marque l'entrée signale que l'identité de la ville est imperceptible chez les usagers de la route.

6.2.4 L'entrée n°4 en venant d'Oumeche (Obs 4)

Un ensemble d'indicateurs est parfaitement liés à l'entrée

n°4. L'état actuel de la végétation est qualifié de « bien », le concept des portes ouvertes et accueillantes du Sahara est concrétisé dans cette image. La largeur de la route n'est pas adéquate ni convenable pour tous les types d'usagers en l'absence des ralentisseurs. Les usagers constatent la présence d'un panneau d'entrée à la ville Biskra ainsi qu'un portique d'entrée et l'habitation éloignée mais notée dans le parcours d'entrée.

6.2.5 L'entrée N°5 en venant d'El Hadjeb (Obs 5)

Le parcours semble riche en matière d'éléments qui composent l'entrée et son environnement au bord de la route, l'ensemble construit un paysage de qualité médiocre et une image qui attire certainement l'œil de l'utilisateur automobiliste. Les usagers remarquent la perception de l'identité à l'entrée de la ville en venant d'El Hadjeb, ainsi, ils ont remarqué une présence d'éléments vitrine tels que les usines, l'arrêt de bus aux abords du parcours, et des paysages de productions maraîchères. Ainsi, quelques

panneaux de signalisation routière publicitaire sont installés à l'entrée de ville (potence, panneau directionnel, panneau d'entrée,...).

6.2.6 La matrice des corrélations

L'examen des résultats de l'analyse consiste à identifier les variables corrélées, les ressemblances entre les individus (les entrées de villes), et déterminer les variables qui contribuent et influent d'une manière directe sur l'image de la ville de Biskra. Cette analyse a donné une matrice de corrélations qui précise quelles sont les variables qui présentent de bonnes relations d'interdépendance quand elles sont prises deux à deux et celles qui évoluent indépendamment les unes des autres.

Ci-dessous un tableau récapitulatif de l'ensemble des variables fortement et parfaitement corrélées selon l'analyse de l'ACP.

Tableau 02: Couples de variables présentant de bonnes corrélations positivement fortes

Source : Auteur, 2016

Codes	Variable N°1	Variable N°2	Coefficient de corrélation «r»
D/AX	La présence de gazon à l'entrée de ville	L'entrée de ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes de Sahara	0,945
E/I	Embellissement de l'entrée de ville avec des bacs à fleurs	La contribution de la végétation à la valorisation de l'identité territoriale	0,912
E/FH	Embellissement de l'entrée de ville avec des bacs à fleurs	La perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée	0,892
G/AY	La végétation contribue à la valorisation de l'identité territoriale	L'entrée de ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes de Sahara	0,955
G/BE	La végétation contribue à la valorisation de l'identité territoriale	La présence des surfaces agricoles	0,917
V/I	L'état actuel de la végétation est bon	La végétation contribue à la valorisation de l'identité territoriale	1,000
I / FH	L'état actuel de la végétation est médiocre à l'entrée de ville	l'identité de la ville est peu perceptible à l'entrée de ville	0,913
M /AZ	Embellissement de l'image de l'entrée de ville avec la végétation	L'entrée de ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes de Sahara	0,885
M / FB	Embellissement de l'image de l'entrée de ville avec la végétation	L'absence des grands projets qui signalent l'entrée de ville	1,000
N/AE	Le végétal embellit l'image de l'entrée de ville	la présence de Panneau d'entrée à la ville de Biskra	0,990
Q/AS	La végétation (élément de repère, structure la voie de l'entrée, et ponctue les séquences)	L'entrée peut être marquée par une placette aménagée	0,907
V/AR	L'état actuel de la végétation est très bon	Les ronds-points à l'entrée de ville	0,905
V/FH	L'état actuel de la végétation est très bon	l'identité est peu perceptible dès les séquences d'entrée	0,913
Z /FG	L'état actuel de la végétation est très mauvais	l'identité de la ville est imperceptible dès les séquences d'entrée	0,968
AC/BJ	Panneau de sortie de la ville visitée	La présence des éléments vitrines (équipement et service)	0,982
AD/AQ	La présence des panneaux directionnels à l'entrée de ville	L'aménagement existant à l'entrée de ville échangeur autoroutier	1,000
AE /AJ	Panneau d'entrée à la ville Biskra	L'aménagement existant à l'entrée de ville (le portique d'entrée)	0,992
AE/BP	Panneau d'entrée à la ville Biskra	Largeur de la route est inadéquate pour tous types d'usagers	0,990
AF/DQ	Panneaux publicitaires des services	La présence de stèles, des tableaux avec les noms de Chaouhada à l'entrée	0,894
AJ/CC	L'aménagement existant à l'entrée de ville (le portique d'entrée)	Les panneaux de sécurité routière sont lisibles et visibles	0,915

AL/CV	L'aménagement existant à l'entrée de ville (candélabre)	La sécurité routière est assurée à l'entrée de la ville de Biskra	0,981
AM/BQ	L'aménagement existant à l'entrée de ville (terre plein)	le rétrécissement au niveau de la route à l'entrée de ville	0,921
AN/AP	L'aménagement existant à l'entrée de ville (trottoir)	L'aménagement existant à l'entrée de ville (l'arrêt de bus)	0,920
AN/BJ	L'aménagement existant à l'entrée de ville (trottoir)	La présence des éléments vitrines équipement et service	0,884
AN/CQ	L'aménagement existant à l'entrée de ville (trottoir)	La facilité de la circulation dans la route et l'homogénéité des matériaux utilisés	0,978
AP/BJ	L'aménagement existant à l'entrée de ville (arrêt de bus)	La présence des éléments vitrines équipement et service /usine	0,966
AQ/CB	L'aménagement existant à l'entrée de ville (échangeur autoroutier)	La présence de panneau de limitation de gabarit	0,944
AU/AZ	Le marquage de l'entrée par une placette aménagée	L'entrée de ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes	0,943
AX/EC	L'entrée de ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes de Sahara	la personnalité religieuse qui personnifie l'islam dans la région Okba ibn Nafaa	0,896
AX/EQ	L'entrée de ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes du Sahara	La présence des tableaux patrimoniaux de Biskra à l'entrée de ville	0,971
AX/FC	L'entrée de ville de Biskra indique les portes ouvertes et accueillantes de Sahara	Peu de présence des grands projets qui signalent l'entrée	0,922
BI/BO	La présence des établissements	Largeur de la route est inadéquate pour tous types d'usagers	0,926
BI/CX	La présence des établissements	La sécurité routière n'est pas assurée à l'entrée de la ville de Biskra	0,965
BL/CV	Largeur de la route est adéquate et pour tous types d'usagers	La sécurité routière est assurée à l'entrée de la ville de Biskra	0,949
BQ/FA	Le rétrécissement au niveau de la route à l'entrée de ville	La présence des grands projets signale l'entrée de ville	0,887
CE/CS	Les panneaux de sécurité routière sont lisibles et visibles	La facilité de la circulation et l'homogénéité des matériaux utilisés	0,981
CG/CW	Les panneaux de sécurité routière sont illisibles et invisibles	La sécurité routière n'est pas assurée à l'entrée de la ville de Biskra	1,000
CI/CQ	Les courbes existantes à l'entrée de ville	La facilité de la circulation dans la route et l'homogénéité des matériaux utilisés	0,895
CM/CY	L'absence des conditions de sécurité routière dans les courbes	La sécurité routière n'est pas assurée à l'entrée de la ville de Biskra	0,978
DI/FF	La présence de symboles culturels à titre d'exemple le Bernouse	La perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée	0,895
DN/FF	Le marché de la poterie à l'entrée de ville	La perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée	0,939
DP/ET	production de Saaf des palmiers	Les oasis et les ksour représentent l'image actuelle de l'entrée de ville de Biskra	0,918
EJ/FF	La présence d'une image de la production maraichère de Biskra	La perception de l'identité de la ville dès les séquences d'entrée	0,953
EP/FA	La présence des tableaux patrimoniaux de Biskra identifié et signale l'entrée de ville	La présence des grands projets signale l'entrée autant que point de repère	0,969
EV/FH	Les oasis et les ksour représentent peu l'image actuelle de l'entrée de ville de Biskra	L'identité de la ville est peu perceptible dès les séquences d'entrée	0,939

On choisit 0.80 en valeur absolue, comme valeur minimum pour dire qu'un coefficient a une certaine signification. Toutes les corrélations sont significatives au risque 5%.

Les plus forts coefficients de corrélation entre les variables considérées par paires sont positifs et sont au nombre de 55. Ils ont des valeurs comprises entre 1.000 et 0.8.

7 VÉRIFICATION DE L'IMPACT DE LA QUALITÉ PAYSAGÈRE SUR LA SIGNIFICATION DE L'IMAGE DE LA VILLE DE BISKRA PAR L'ANALYSE MULTIVARIÉE

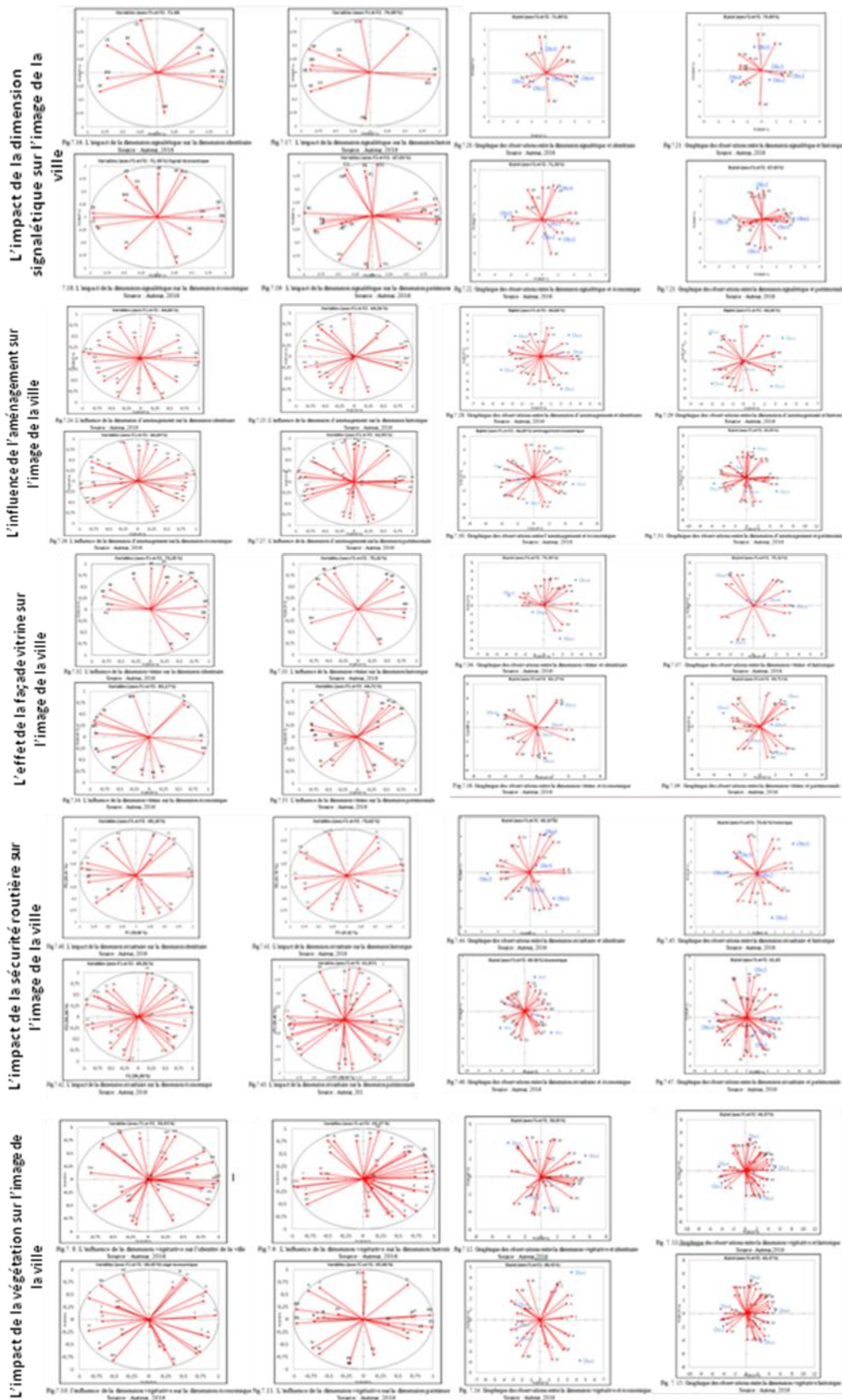


Figure 06 : L'ensemble des graphes de l'analyse multi variée de l'ACP

Source: Auteur, 2016

7.1 L'impact de la dimension signalétique sur l'image de la ville

-La présence des panneaux de signalisation routière (d'entrée à la ville, diagrammatique,...) ne marque pas l'identité de la ville à l'entrée.

-Tandis que, la présence des panneaux publicitaires de services (hammams, expositions, mosquées, complexe touristique, ...), signale un peu l'identité et l'image de la ville de Biskra.

-Les affiches et les notifications publicitaires de services, du patrimoine et d'histoire renforcent le tourisme, l'économie et présente une bonne image de la ville de Biskra.

-Les affiches publicitaires et les panneaux de services peuvent marquer l'entrée comme un point de repère ponctuel, lorsque ces annonces portent l'identité, la culture de la ville avec ses designs, ses tailles, ses couleurs, ses animations et offrent aux automobilistes des services (hébergements, restaurants, points touristiques, Souks...).

7.2 L'influence de l'aménagement sur l'image de la ville

-La bonne qualité d'aménagement et le choix adéquat du mobilier urbain marquent l'entrée et signalent l'image de la ville.

-La présence du mobilier urbain modeste ne marque pas l'entrée et ses séquences.

-La présence des éléments des aménagements identitaires et symboliques peuvent contribuer à la lecture de l'image de la ville par ses entrées (placette d'exposition artisanale ouverte, des fontaines, ou des surfaces d'eau, arrêt de bus, rond-point aménagé par des points de repère historiques et symboliques comme les statuts, les stèles des martyrs,...).

-Le choix des textures, des couleurs et des matériaux doivent fournir une image emblématique de la ville de Biskra et refléter son contexte Saharien.

L'effet de la façade vitrine sur l'image de la ville

-La perception des habitations et des établissements dans la toile de fond ne signale pas l'identité de la ville.

-Cependant, la présence des silhouettes des usines, des équipements et des services, signale l'identité de la ville perçue à l'entrée grâce à l'image de marque économique qu'elle offre à ses usagers loin de la fameuse réputation économique agricole de la ville de Biskra.

-Les habitations, les usines, les établissements, les surfaces agricoles et forestières ne se considèrent pas comme un point de repère ponctuel pour les usagers à l'entrée de la ville. Néanmoins, les équipements et service (restaurants, cafétéria, hôtel, marché, jardin...) se distinguent comme un point de repère marquant qui évoque l'image de la ville de

Biskra.

7.3 L'impact de la sécurité routière sur l'image de la ville

-La présence des panneaux sécuritaires (des ralentisseurs de limitation de vitesse,...), et la largeur de la route adéquate influencent la sécurité routière des usagers d'une part et leur perception de l'entrée de la ville d'autre part.

-La facilité de la circulation à l'entrée de la ville marque une bonne image touristique et identitaire de la ville de Biskra (lisibilité des panneaux, la visibilité des indices touristiques, sécurité routière bien assurée....).

7.4 L'impact de la végétation sur l'image de la ville

-L'embellissement de l'image de la ville avec les essences locales marque une influence sur l'identité de la ville perçue par les usagers.

-La végétation ne constitue pas un point de repère marquant pour les usagers, mais un élément d'embellissement et un facteur de structuration des séquences.

-Les séquences de l'entrée sont jugées de très bonnes qualités végétales, si elles font partie du patrimoine agricole de la ville de Biskra (palmeraie, maraîchage, ...).

-L'utilisation des espèces locales végétales à elles seules, ne représente pas l'essor économique de la ville, mais elles servent uniquement dans le cas d'embellissement et d'ornement.

8 ÉVALUATION DES ENTRÉES DE LA VILLE DE BISKRA PAR LEURS USAGERS

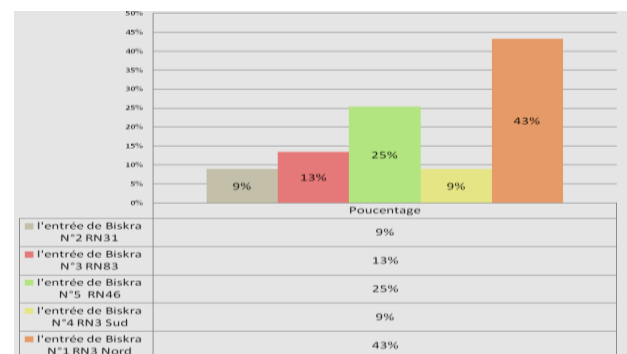


Figure 07: Le choix de l'entrée la plus marquante selon les usagers. Source: Auteur, 2016

-Les usagers ont choisi l'entrée N° 1 (RN 3 Nord) communément appelée (Triq Batna) comme l'entrée la plus appréciée, la plus favorable et la plus agréable en matière d'aménagement, d'identité, et de repérage avec un pourcentage très élevé (43% de l'échantillon).

-L'entrée N°5 (RN 46) communément connue (Triq Alger), a été choisie en seconde position par plus du quart de

l'échantillon (25%).

-Vient en troisième position l'entrée N°3 (RN 83) ou bien (l'entrée de Trik Sidi Okba), se distingue par seulement 13% des usagers qui approuvent ses qualités paysagères et identitaires appréciables.

-En fin, on retrouve l'entrée N°31 (RN 31 de Chetma) et l'entrée N°4 (RN°3 Sud d'Oumache), qui s'identifient par un très faible pourcentage d'usagers (9%) à cause de multiples raisons liées à la mauvaise qualité végétative et à la façade vitrine, l'absence de l'identification du concept d'entrée et le manque de la signalisation routière.....

9 CONCLUSION

Cet article a visé précisément la présentation du travail d'investigation sur terrain à travers la technique du questionnaire de recherche et la classification des entrées de la ville de Biskra. Les données recueillies sont analysées à travers l'analyse de l'ACP qui concerne toutes les variables regroupées ensemble. Les résultats généraux sont différents d'une entrée de ville à une autre selon plusieurs paramètres et divers facteurs. Le but majeur de l'analyse de l'ACP est d'extraire les atouts et les potentiels de chaque entrée de ville selon l'image mentale collective de ses usagers, de savoir les influences et les fortes corrélations entre les toutes les variables.

Le principal objectif de cette étude est de mener une réflexion analytique et paysagère sur les images et les séquences des entrées de la ville de Biskra. Le travail porte sur l'évaluation des images mentales collectives des usagers de la route en tant qu'automobilistes que ce soit le conducteur ou les passagers. Les résultats de la perception des usagers confirment que la bonne qualité paysagère des entrées de ville influence et contribue largement sur la signification de l'image de la ville. Toutes les dimensions qui constituent le concept de la qualité paysagère (végétation, signalisation routière, aménagement, façade vitrine, sécurité routière) ont un impact significatif mais un peu différentiel sur la signification de l'image de la ville, déterminée par l'identité, le patrimoine, l'économie et l'histoire.

REFERENCES

[1] Belarbi A., 2001-Stabilité par séchage et qualité de la datte Deglet-Nour, Ed. Ecole Nationale Supérieure des Industries Agricoles et Alimentaires (ENSIA), Massy, France, 167 p.

- [2] Bouchier. André. L'analyse des données à l'usage des non mathématiciens. AGRO.M - INRA - Formation Permanente. L'analyse en composantes principale-Montpellier (ACP). 4-5 (2006).
- [3] Corvaisier. Bernard, Les entrées de l'agglomération stéphanoise, éléments pour une méthode d'évaluation des paysages. The entry points of St-Etienne : a method of landscape evaluation. Persée304-305 (1994).
- [4] Dormoy. Cécile, Palud. Myriam, Trejbal. Sébastie, Fondriest. Margaux, Brillaud. Valérie, Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle DDT du Cher CETE (centre d'études techniques de l'Équipement). 7-8 (2012).
- [5] Gariépy. Michel, Lewis. Paul, Valois. Nicole, Desjardins. Ludwig. Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal (études et recherches en transport). Université de Montréal bibliothèque nationale du Québec. Institut d'urbanisme, Faculté de l'aménagement et Chaire en paysage et en environnement. 15 (2006).
- [6] Guy. Dominique, Payany. Michel, Verneau. Patrice. Végétal et entrée de ville. Ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, centre d'étude des transports urbains(Cetur).9-10 (1993).
- [7] Medaregnarou-Boubir. Hana, Thèse doctorale « les dimensions des mutations démo-fonctionnelles du système urbain wilalay Tebessi : le rôle des stratégies de développement sur son organisation hiérarchique 1966-2008. 195 (2015).
- [8] Prats. Michèle, Experte ICOMOS France, le 13e Concours National des entrées de villes et des reconquêtes des franges urbaines. Colloque – Remise des Prix Sénat 28 octobre. 1-2 (2013)
- [9] Racine. J-B, 1993. La ville entre Dieu et les hommes, Genève, Presses Bibliques et Universitaires. 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. 14(2013)
- [10] Schneeberger. Ludovic, Mémoire de licence. Pour une géographie des entrées de ville, les leçons du contexte lausannois. Essai d'urbanologie critique. Université de Lausanne, institut de géographie. 7-8. (2007).