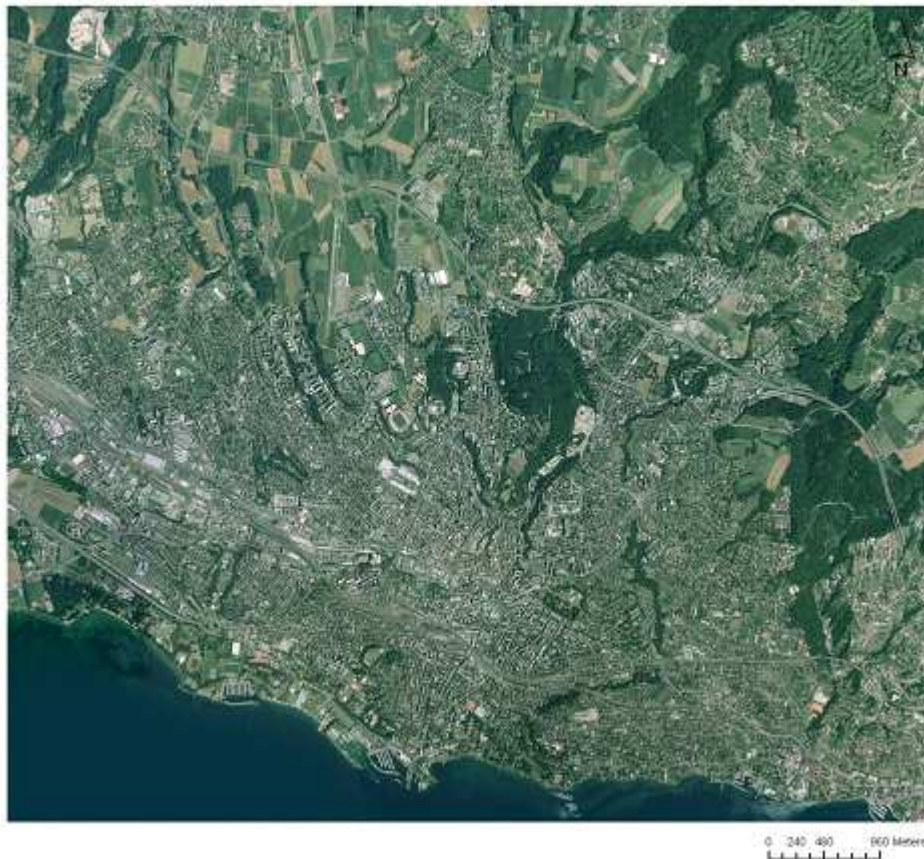


Pour une géographie des entrées de ville: les leçons du contexte lausannois

Essai d'urbanologie critique



**Mémoire de licence présenté par Ludovic Schneeberger
Sous la direction du Professeur Jean-Bernard Racine
Avec l'expertise de l'architecte Rodolphe Luscher
Juin 2007**

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier sincèrement Monsieur le Professeur Jean-Bernard Racine pour sa gentillesse et son soutien. Sa présence, ses conseils et son attention auront été d'une aide précieuse dans l'élaboration de ce mémoire. Son enthousiasme débordant aura représenté, aussi bien durant les cours que durant nos différentes rencontres, une bouffée d'air et d'énergie dans l'accomplissement de mes études.

Mes remerciements vont également au service d'urbanisme de Lausanne, notamment à M. Bertrand Nobst et M. Daniel Litzistorf qui m'ont accordé beaucoup de temps et qui ont bien voulu me transmettre leurs connaissances expertes en matière d'urbanisme. Pareillement, je remercie le service des routes et de la mobilité de Lausanne, notamment M. Laurent Guignard qui aura été d'une grande aide en matière de signalétique routière.

Finalement, je remercie chaleureusement Monsieur Rodolphe Luscher d'avoir bien voulu répondre à mes questions avec beaucoup d'intérêt et d'avoir su me transmettre diverses réflexions pertinentes et instructives sur l'architecture et l'urbanisme.

TABLE DES MATIERES

1^{ère} PARTIE: CADRE THEORIQUE

1. Introduction	7
1.1 Problématique	7
1.2 Hypothèses	8
1.3 Méthodologie	9
2. Un invariant structural urbain: la limite	10
2.1 Origine de la ville – interrogations	10
2.1.1 La question de l'origine	10
2.1.2 Critères et significations du phénomène urbain	11
2.2 Structures et formes de la délimitation de la ville	13
2.2.1 La notion ville ouverte/ville fermée	14
2.2.2 Des limites de la ville – exemples	15
2.3 La ville du Moyen-Age comme ancrage	17
2.3.1 L'explosion urbaine médiévale	18
2.3.2 La ville du Moyen-Age – comme archétype ?	18
2.4 Dissolution de l'enceinte	21
2.4.1 La ville sort de sa limite	22
2.4.2 Nostalgie de la ville limitée	24
3. La limite et la porte: symbolisme et définition	26
3.1 Symboliques de la limite de la ville	26
3.2 La limite et le territoire	28
3.3 La limite: définition	29
3.4 La limite – comme besoin ?	31
3.5 Symboliques de la porte de la ville	32
3.6 La porte de la ville/l'entrée de ville: définitions	34

2^{ème} PARTIE: LIMITES ET ENTREES DE VILLE MATERIELLES DE LAUSANNE

4. Introduction	37
5. Histoire morphologique de Lausanne	38
5.1 A l'origine	38
5.2 Du Moyen-Age au XVIII ^{ème} siècle – portes et murailles	38
5.3 L'ère urbaine la ville s'ouvre – la ceinture Pichard	41
5.4 Lausanne métropole – l'étalement	43

6. Les entrées de ville	46
6.1 Méthodologie	46
6.2 La signalisation des entrées de ville	49
6.2.1 Le panneau de localité	49
6.2.2 La limite de vitesse	49
6.2.3 Les plans de ville	50
6.2.4 Le panneau d'accueil	51
6.2.5 Projet de panneaux informatisés	52
6.3 Les lieux d'entrée de ville	54
6.3.1 Entrées par les échangeurs autoroutiers	54
6.3.1.1 Entrée Maladière	55
6.3.1.2 Entrée Malley-Centre	58
6.3.1.3 Entrée Blécherette	62
6.3.1.4 Entrée Vennes	66
6.3.2 Entrées par les routes principales	69
6.3.2.1 Entrée Route de Renens – Avenue de Morges	70
6.3.2.2 Entrée Route de Cossonay – Route de Prilly	73
6.3.2.3 Entrée Route de Neuchâtel – Avenue d'Echallens	76
6.3.2.4 Entrée Route de Lausanne – Route Aloys-Fauquez	79
6.3.2.5 Entrée Route d'Oron	83
6.3.2.6 Entrée Boulevard de la Forêt – Avenue de Chailly	87
6.3.2.7 Entrée Avenue de Lavaux – Avenue du Léman	90
6.3.2.8 Entrée Avenue C.-F. Ramuz – Avenue de Montchoisi	93
6.3.2.9 Entrée Avenue Général-Guisan – Avenue du Denantou/Quai d'Ouchy	96
6.4 Caractérisation des lieux d'entrée de ville	99
6.4.1 L'entrée et les aménagements caractéristiques	99
6.4.1.1 Les stations essence	99
6.4.1.2 Les parkings-relais	100
6.4.1.3 Les giratoires	101
6.4.2 L'entrée comme non-lieu ?	105
6.4.3 L'entrée comme Zwischenstadt ?	107
7. Réflexions	113
7.1 Sur les entrées de ville de Lausanne	113
7.2 Sur le projet de panneaux informatisés	114

3^{ème} PARTIE: LIMITES ET ENTREES DE VILLE SYMBOLIQUES DE LAUSANNE

8. Introduction	117
9. Le questionnaire	118
9.1 Méthodologie	118
9.2 Les questions de l'enquête	118
9.3 Les résultats	120

4^{ème} PARTIE: A L'HORIZON – VERS UN NOUVEAU MOYEN-AGE URBAIN ?

10. Introduction	133
11. La ville contemporaine ouverte – une exception dans l’histoire	134
12. Le retour des remparts et des portes – les <i>gated communities</i>.....	135
12.1 Les gated communities	135
12.2 Vers un nouveau Moyen-Age urbain ?	136
13. Conclusion	138
Bibliographie	141
Légende des cartes	146
Annexes	147

1^{ère} PARTIE

CADRE THEORIQUE

1. Introduction

1.1 Problématique

Ce travail de mémoire a pour objet la ville et pour réflexion l'entrée de la ville. Lausanne est la ville d'étude et donne corps à la partie théorique.

La ville et sa limite, qui correspond à l'entrée dans la ville, sont deux termes qui sont interdépendants: définir c'est limiter. De ce point de vue, il s'agit de comprendre la limite de la ville selon deux regards posés: au niveau matériel et au niveau symbolique, ou, de manière analogue, au niveau du construit et au niveau du vécu. La ville change et se transforme constamment, de même que sa limite – interdépendance oblige. Alors que la ville peut être lue comme un palimpseste, la limite s'éloigne – se perd ?- et sa perception devient toujours plus insaisissable.

La notion de «limite de ville» suppose l'entrée de la ville, le passage par lequel on franchit un seuil pour entrer dans une entité autre. L'entrée en ville correspond au contact originel avec l'entité urbaine, «le stimulus initial des codes et des habitus urbains» (Guilhembet J.-P. in Michaud-Fréjaville F., 2006: 13). L'image de la ville du Moyen-Age entourée d'une muraille persiste: la porte était le symbole du passage, porte qui à la fois sépare et unit. L'importance de la notion de «porte de la ville» s'inscrit dans la définition même de la «porte»: en effet, sa définition première dans le *Nouveau Petit Robert* est la suivante: «Autrefois, ouverture spécialement aménagée dans l'enceinte d'une ville pour permettre le passage». Depuis le mot latin «porta», ce terme était en principe utilisé pour définir les ouvertures aménagées dans l'enceinte d'une ville. Ainsi, la muraille de la ville est percée de portes, et ces deux éléments sont les symboles du double rôle de la ville, à savoir «d'une part protéger, isoler ou simplement identifier ou créer un sentiment d'appartenance, volonté de couper la ville de son environnement; d'autre part accueillir l'étranger, échanger et communiquer avec l'extérieur» (Bailly, 1995: 88). Ainsi, suite à cet héritage historique de la ville entourée d'une muraille, nous nous questionnons sur le devenir de cette limite linéaire claire qui séparait la ville de la campagne.

De ce fait, au niveau du construit, un constat: la limite de la ville qui était tangible au Moyen-Age – par ses muraille et ses portes – s'est déplacée au fur et à mesure du débordement de la ville au-delà de ses remparts (Paris comptait cinq murailles successives) avant d'être abandonnée. La limite de la ville s'est muée en un espace zone qui est à définir. De ce fait, la ville ne se définit pas uniquement par le dedans, l'identité et l'appartenance, mais par la relation entretenue entre un dedans et un dehors. Comment définir cette nouvelle zone entre la ville et la campagne, qui d'ailleurs, joue le rôle de limite de la ville ? Une zone tampon ? Par quoi ont été remplacées les portes de la ville dans la cité du XXI^{ème} siècle ? De quelle manière se présentent les entrées de ville ?

De plus, au niveau symbolique, l'entrée dans la ville, marquée au Moyen-Age par le passage de la porte, constitue un élément majeur. En effet, la prégnance du symbolisme au travers de la porte et de la limite de la ville est lisible dans les plus anciennes civilisations et textes. Ainsi, «quel que soit le type de centre, c'est la porte qui incarne cette limite, ce lieu de friction, cette charnière entre le profane et le sacré. Il en va ainsi aussi bien pour un pays que pour une cité [...]» (Racine, 1993: 43). De plus, au Moyen-Age, c'est toujours au niveau symbolique que «les fortifications donnaient une valeur de puissance à la ville. Les cités

étaient jugées à la beauté, à la robustesse et au nombre de leurs portes» (Racine, 1993: 44). A nouveau, quel symbolisme, quels marqueurs ont remplacé les portes des villes ? La limite, qui constituait un élément prépondérant dans la construction de toute ville, de quoi est-elle faite aujourd'hui et quels symboles, quels signes sont-ils perceptibles pour le citoyen, le voyageur, le pendulaire de nos villes ? De manière anecdotique peut-être, mais néanmoins significative, la rénovation du bâtiment anciennement UBS à Lausanne s'appelle désormais «les portes Saint-François»; entre limite territoriale et perception symbolique, il semble qu'il y ait disjonction.

Par conséquent, la problématique de ce mémoire se focalise sur la manière dont la limite de la ville s'est transformée. De limite, l'entrée de la ville s'est petit à petit affirmée comme zone qui est étudiée dans la ville de Lausanne. La limite se faisant moins distincte, est-il possible de vivre dans un espace indéfini ? N'avons-nous pas besoins de «bornes», de signes et de symboles comme repères ? Comment découvrir, comprendre, interpréter l'émergence du discontinu dans le continu ? Au même titre que comprendre et rendre compte de l'hétérogénéité de l'espace ? Ainsi, une visée géographique s'avère essentielle pour étudier cette zone de tension créatrice et toujours en devenir, au niveau du construit et au niveau symbolique. Cette zone-limite est étudiée de manière zonale et complétée par une analyse séquentielle de l'entrée en ville. Si différents moyens d'entrer en contact avec la ville sont possibles, par l'eau, par le rail, par le ciel, c'est par la route que les entrées de ville de Lausanne sont étudiées.

N'est-ce pas l'une des caractéristiques des savoirs géographiques que d'être capables et d'avoir pour vocation de répondre à ces questions ? La première partie de ce travail définit le cadre théorique dans lequel ce mémoire prend forme. La deuxième partie se penche sur la limite matérielle – construite - de la ville: il s'agit donc d'analyser au niveau du bâti les différentes entrées de la ville de Lausanne – selon la limite administrative – et d'y déceler des signes et symboles qui permettent de lire l'entrée de la ville. La troisième partie se focalise sur la perception par les citoyens de la limite de la ville alors que la dernière partie élabore une ouverture sur le devenir de l'entrée de ville et de sa limite.

1.2 Hypothèses

Les hypothèses de travail qui sont émises en regard de la problématique spécifiée ci-dessus sont les suivantes. Elles seront confirmées ou infirmées en conclusion de ce travail:

1^{ère} hypothèse: *dans la longue histoire de la ville, la limite de la ville a revêtu différentes significations symboliques selon les sociétés*

2^{ème} hypothèse: *la destruction de la limite matérielle et linéaire de la ville du Moyen-Age, marquée par la muraille et la porte, a fait place à une zone tampon dans laquelle de nouveaux symboles de l'entrée de ville apparaissent*

3^{ème} hypothèse: *malgré l'affaiblissement de la perception directe de la limite de la ville, un besoin de délimitation et de marquage de l'entrée de ville est toujours présent*

1.3 Méthodologie

Nous nous trouvons dans le cadre d'une démarche relevant simultanément de la déduction (certes non formalisée) et d'induction où le travail empirique effectué dans la ville de Lausanne doit permettre de confirmer ou d'infirmer les hypothèses de départ énoncées ci-dessus.

Dans un premier temps, et afin de situer et préciser l'objet d'étude, une acquisition théorique du savoir s'est faite à travers les livres dans des domaines variés: géographiques, historiques, urbains, sociologiques et philosophiques. La visite du musée de Lausanne a permis d'étoffer la connaissance sur le développement de Lausanne.

Suite à cette première étape, qui correspond au cadre théorique de la première partie de ce travail, l'étude des entrées de ville de Lausanne s'est déroulée sur le terrain. La rencontre avec différents membres de la section d'urbanisme de la ville de Lausanne s'est avérée indispensable pour la compréhension de la logique d'aménagement des entrées de la ville.

En troisième partie de ce mémoire, un questionnaire a été élaboré afin de cerner la perception qu'ont les citoyens sur les entrées de la ville et la manière dont leur ville, Lausanne, est délimitée. Cette partie permet en outre de comparer les éléments mis en évidence dans la deuxième partie.

Enfin, la dernière partie s'attache à discuter du retour des portes et des murailles suite au développement d'un nouveau type d'aménagement, à savoir les *gated communities*.

2. Un invariant structural urbain: la limite

Loin de vouloir retracer l'histoire de la ville et de sa naissance, ni même de pouvoir achever pareille tâche qui a déjà par ailleurs été réalisée à plusieurs reprises et de manière pertinente, cette partie questionne la ville afin d'esquisser sa signification en tant qu'entité, à savoir son origine et sa définition. En effet, avant même de pénétrer dans la spatialité de la ville, il nous paraît légitime de commencer par explorer la place de la limite dans le phénomène urbain.

Bien que le fait «d'aborder la ville, c'est découvrir l'incapacité de l'appréhender» (Bonello, 1996: 3), un regard est posé sur la manière dont la ville s'est créée, en opposition à la campagne on aurait envie de dire – opposition qui ne représente d'ailleurs aucune condition *ci ne qua non* au vue des exceptions, et non des moindres, de la civilisation égyptienne et de la ville de Rome à son origine.

La ville est complexe et aucune image ne peut fixer un archétype de la ville, de même, aucune définition semble être capable d'embrasser toute l'hétérogénéité et la spécificité de la ville. Ainsi, bien qu'il soit impossible de couvrir toutes les formes urbaines de même que les nombreux changements intervenus dans la construction de la ville, cette partie s'efforce de mettre en valeur les caractéristiques récurrentes de la ville, quelle que soit son origine, et ce en relation avec la manière dont elle se délimite – ou pas – en partant d'abord de son origine.

2.1 Origine de la ville – interrogations

Le phénomène urbain, qui d'ailleurs est souvent assimilé au fondement de la civilisation, serait une caractéristique majeure de l'organisation des sociétés humaines depuis cinq millénaires, c'est-à-dire depuis le début de l'époque historique à proprement parler.

Différentes explications permettent d'interpréter la raison d'être d'une ville et son origine, et leurs approches sont diverses, émanant des archéologues, des historiens, géographes, anthropologues, économistes ou encore sociologues. Bien qu'il n'y ait pas consensus en la matière, il nous paraît important de relater différents points de vue qui permettront d'éclaircir le phénomène urbain qui désormais englobe plus de la moitié de la population mondiale. En effet, deux problèmes opèrent dans le processus de compréhension de la ville: définir en premier lieu ce qu'est une ville, et ensuite déceler le moment où apparaît ce nouveau type de groupement par rapport au mode villageois.

Cependant, cet exercice n'est pas vain dans le cadre de ce travail dans la mesure où certains éléments qui précisent l'origine de la ville et sa définition permettent de faire ressortir le phénomène de délimitation de la ville, phénomène où plutôt «invariant» structural qui s'est perpétué dans maintes villes à différentes époques et civilisations.

2.1.1 La question de l'origine

Sur la question de l'origine de la ville, deux orientations peuvent être élaborées selon A. Cauquelin dans son *Essai de philosophie urbaine* (1982): la première consistant à laisser de côté ce problème, la deuxième proposant des réponses qui se situent à la frontière du mythe, de la légende et de la connaissance.

La ville sans origine ? Cette position signifie que l'étude de la ville se fonde sur ce que la ville représente depuis que nous la connaissons. Il en va que le problème des Genèses est à laisser aux théologiens comme le suggère l'auteur du livre.

Suivant cette attitude, nous ne pouvons connaître de l'apparition de la ville que le fait suivant: «elle est décrite et interprétée comme le terme d'un couple (ville/campagne) dont il ne sert à rien de connaître les parents. Prenons-les dans leur simultanéité conflictuelle, un point c'est tout» (1982: 133-134). Toute tentative théorique de reconstitution et d'explication de l'origine de la ville est donc annihilée.

Par contre, si l'on s'essaie à trouver l'origine, A. Cauquelin argumente qu'il est inévitable de faire référence à l'événement de la disjonction. Ainsi, «avec le surgissement de la ville, il y aurait une différenciation qui laisserait à part une nature rejetée au dehors, restée sans empreinte, et une nature transformée, une ville paraissant telle une forme sur un fond» (1982:130). Suivant ce point de vue, s'ensuit le questionnement sur la date et le lieu de ce surgissement, de cette disjonction. Ainsi différentes interprétations prennent forme pour répondre à la question du «où et quand», la préhistoire et l'histoire se relayant et le jeu serait de remonter toujours plus loin dans le temps.

L'argumentation se poursuit en précisant que «tous les contes du commencement sont des contes de la séparation, de l'antagonisme de deux éléments primordiaux» (1982: 131). De la disjonction ville/campagne vient se greffer l'opposition nomade/sédentaire et la fonction reproductive du premier s'oppose à la fonction productive du second. Suivant cette disposition, le village grossit selon une loi interne. Et de conclure que tout commencerait par la phase de disjonction et que ce soit «sur le mode de la légende fantastique ou sur le mode de l'écoulement d'un temps finalisé, la question d'une origine est ainsi tenue comme fondamentale, en même temps qu'elle reste dans un flou artistique» (1982: 132-133).

Quand bien même ce regard porté sur la difficulté de trouver une origine de la ville nous mène à une impasse, il permet peut-être de mieux comprendre pourquoi la définition de la ville demeure une tâche peu aisée.

2.1.2 Critères et significations du phénomène urbain

Comment définir le phénomène urbain ? Différents critères permettent de définir la ville, mais parmi tous les essais de définition, il apparaît que l'on peut différencier globalement en deux catégories principales les critères proposés.

La première catégorie fait appel aux données morphologiques (taille de l'agglomération, existence d'un rempart, présence d'un réseau hiérarchisé, architecture différenciée, pluralité des fonctions) et la seconde aux manifestations sociales (comme par exemple le nombre d'habitants, la diversification des activités, présence d'un secteur artisanal, présence de relations d'échanges et de structures politiques, hiérarchie sociale). Et parmi ces deux manières de définir la ville, une troisième apparaît lorsqu'elle utilise des critères des deux catégories ci-dessous et fait appel à la notion de fonction (fonction défensive, politique ou économique). François Walter (1994: 21-22), à ce titre, relate trois logiques assumées par les villes: logique administrative, économique et circulatoire (système d'échange de l'information).

La ville peut aussi être expliquée comme phénomène économique; A. Lösch a ainsi élaboré deux explications allant dans ce sens. La première concerne la dotation en ressources différenciées, et la deuxième introduit le principe des économies d'échelle, véritable moteur de la naissance des villes. Pour K. Marx et F. Engels, le point de départ du phénomène urbain se trouve dans le principe de la division du travail. Suivant ces auteurs, cette division entraîne la séparation du travail industriel et commercial et du travail agricole. Il s'ensuit la séparation de la ville et de la campagne, de même que l'opposition de leurs intérêts.

Nous nous attarderons désormais sur quelques auteurs dont la définition de la ville et de son origine enrichit la problématique de la limite de la ville.

P. Bairoch (1985) met en évidence tout d'abord le fait que la définition plus ou moins stricte du phénomène urbain conduit inévitablement à faire avancer ou reculer les dates de l'origine du phénomène. Par ailleurs, les critères pour définir la nature urbaine sont très nombreux. P. Bairoch estime de 25 à 30 le nombre de critères qui ont été proposés par divers auteurs. En ce qui concerne l'origine du phénomène urbain lui-même, l'auteur en relève cinq (1985 :29):

- l'existence d'un artisanat à plein temps qui est ainsi l'indice d'une spécialisation des tâches
- l'existence de fortifications, d'enceintes, par opposition au village qui reste ouvert
- la taille et surtout la densité de peuplement
- la structure urbaine de l'habitat: maison en dur, rues, etc.
- la durabilité de l'agglomération par opposition au campement

Bien loin de considérer ces critères comme stricto sensu, il appert qu'aucun de ces cinq critères ne saurait être en lui-même absolu et suffisant. Ainsi, les critères doivent être combinés et qualifiés.

Nous nous arrêterons sur le deuxième critère énoncé, à savoir «l'existence de fortifications, d'enceintes, par opposition au village qui reste ouvert». L'auteur relève l'importance de ce critère. D'ailleurs, le même mot traditionnel en chinois désigne à la fois une ville et une muraille. Par ailleurs, le mot russe pour désigner la ville (*gorod* ou *grad*) signifie «citadelle» en ancien slave nous informe Bairoch: il est par conséquent remarquable de noter que le signifiant s'applique à deux signifiés distincts mais unis dans la réalité matérielle de la ville.

Mais, pareil aux autres critères, celui-ci est à relativiser. En effet, toutes les villes n'ont pas été limitées par une muraille à leur origine. Pour preuve les villes égyptiennes. L. Mumford remarque, dans sa *Cité à travers l'histoire*, qu'«il est vrai que l'on ne trouve pas en Egypte l'archétype de la cité historique avec son enceinte de murailles, ses puissants ouvrages fortifiés que les siècles ne sauraient réduire» (1961: 106). Les premières villes d'Egypte ont-elles peut-être alors bénéficié des obstacles naturels (les déserts et montagnes) qui rendaient superflus la construction de murailles – mais cette supposition n'est pas convaincante. Peut-être faut-il plus y voir le rôle prépondérant de la figure divine du pharaon; L. Mumford questionne l'utilité d'une muraille dans pareille civilisation où «le roi n'avait aucunement besoin de bâtir des murailles pour affirmer la réalité de son pouvoir, quand le peuple reconnaissait en lui un dieu vivant» (1961: 109). Rome, par ailleurs, n'était pas non plus entourée d'une muraille à ses débuts, tout comme Athènes. En effet, Athènes n'a songé à se fortifier qu'après la première invasion perse et Sparte, «confiante dans la redoutable valeur de ses combattants, se refusera jusqu'au bout de l'entreprendre» (1961: 173).

Bien que le critère de «muraille» ne puisse être indispensable dans la perception de l'émergence de la ville, son poids et sa présence n'en demeurent pas moins importants. Ce critère est par ailleurs repris par l'historien d'art Paul Hofer dans sa définition de la ville.

En effet, selon l'auteur des *Villes suisses à vol d'oiseau* (1963), six critères sont relevés pour définir la ville du Moyen-Age (1963: 87):

- structure économique (marché, artisanat, commerce)
- structure sociale (artisans, marchands, clergé, patriciat)
- vitalité politique (rayonnement individuel)
- forme architecturale (plan, réseau des rues, bâtiments publics, remparts)
- position dans le réseau des communications (voies terrestres et fluviales, pont, halte, lieu de transbordement)
- personnalité juridique (constitution communale, organismes, juridiction)

On peut noter quelques recoupements avec les cinq critères proposés par P. Bairoch. Une fois encore, ces six aspects donnent une image de la ville, mais aucune de ces valeurs ne peut prétendre définir la ville à elle seule. Ainsi, il y aura présence d'une ville qu'à la condition qu'il existe une majorité de ces six qualités. On retrouve là en quelque sorte le même type d'approche que P. Bairoch. En ce qui concerne le critère de la forme architecturale, P. Hofer nous met aussi en garde. En effet, la localité du Moyen-Age ne peut prétendre devenir ville par son aspect extérieur, à savoir ses remparts, fossés, portes et tours. Ainsi, dans certaines villes, les remparts n'ont été édifiés qu'une centaine d'année après la ville. Le contraire est aussi valable, comme dans le cas des remparts de Saint-Gall qui ont été érigés 150 ans avant le développement effectif de la ville. Nous reviendrons plus tard dans la définition de la ville du Moyen-Age, mais on peut déjà indiquer que ce n'est que vers la fin du Moyen-Age «qu'on s'est mis à considérer les portes et les murs d'enceinte comme les signes distinctifs et les emblèmes juridiques des villes» (Hofer, 1963: 87).

Ces différentes réflexions permettent un constat: l'aspect récurrent de la délimitation de la ville dans les définitions proposées. Une lacune se dessinerait dans ce tableau dressé de l'origine de la ville si nous ne citons pas la théorie du «surplus agricole» élaborée par Paul Bairoch. Mais dans le cadre de notre étude, ce modèle qui cherche à expliquer l'émergence des villes ne permet pas d'éclairer le phénomène de délimitation de la ville. De ce fait, cette théorie n'est pas exposée plus avant. Il s'agit désormais de s'attarder sur la limite en tant que telle et de montrer par divers exemples la manière dont la limite de la ville a pris forme.

2.2 Structures et formes de la délimitation de la ville

Le chapitre précédent s'est efforcé de déceler l'importance de l'enceinte de la ville, et donc de sa limite, dans les différentes explications de la naissance du phénomène urbain. Ce présent chapitre se propose de montrer, par des exemples, la structure et la forme de délimitation de certaines villes.

Nous verrons ainsi que la ville entourée d'une muraille ne se rattache pas uniquement à une époque et à une civilisation – le phénomène semble plus complexe dans la mesure où certaines villes auraient été fortifiées alors que d'autres, à la même époque mais dans une région voisine, ne l'étaient pas. Dans un premier temps, il s'agit d'analyser la distinction ville ouverte/ville fermée proposée par l'historien F. Braudel.

2.2.1 La notion ville ouverte/ville fermée

Dans son chapitre sur la ville que l'on trouve dans son oeuvre *Civilisation matérielle et capitalisme* (1967), F. Braudel explique l'origine de la ville par la division du travail, citant K. Marx: «L'opposition entre la ville et la campagne commence avec le passage de la barbarie à la civilisation, du régime des tribus à l'Etat, de la localité à la nation, et se retrouve dans toute l'histoire de l'univers, et jusqu'à nos jours» (1967: 369). Il évoque aussi le caractère «parasitaire» et «abusif» des villes s'appuyant sur les déclarations d'Hérodote et qualifie la relation villes-campagnes comme étant la plus longue lutte des classes qu'ait connue l'histoire. Finalement, pour l'auteur, «une ville est une ville» et le phénomène urbain suppose indéniablement certaines régularités.

F. Braudel utilise deux modèles-types pour interpréter l'histoire des villes depuis la ville grecque jusqu'à la ville du XVIII^{ème} siècle: la ville ouverte qui ne se distingue pas de son plat pays et la ville fermée sur elle-même, close au sens le plus stricte par des murailles. Par ailleurs, la ville close succèderait à la ville ouverte, bien que ce mouvement ne soit pas une succession rigoureuse.

La ville ouverte s'applique à la ville antique grecque ou romaine. Ce type de ville signifie que la ville s'ouvre sur sa campagne et qu'il se crée une relation d'égalité entre ces deux entités. Ainsi, «dès que la fumée s'élève au-dessus de la Pnyx, le paysan gagne à ce signal la ville et l'assemblée du peuple où il siègera à côté de ses pairs» (1967: 397). Pour F. Braudel, la cité grecque correspond à l'addition d'une ville et de sa campagne. Cette situation est expliquée par la récente naissance des villes où le partage des activités industrielles n'est pas mis en cause. Pareille situation dans les anciennes villes romaines où, «passé les portes, on se retrouve brusquement dans la pleine campagne: pas de faubourgs, autant dire pas d'industrie, d'artisanat actif, bien organisé et dans son propre domaine».

En opposition à ce type de ville on trouve la ville fermée sur elle-même et exclusive dont l'idéal-type est la cité médiévale. Le rempart est décrit comme une frontière. Ainsi, une fois à l'intérieur de la ville, «libre à vous de narguer le voisin: il ne peut plus rien sur vous. Le paysan qui s'arrache à sa terre et gagne la ville y est aussitôt un autre homme: il est libre» (1967: 398). La ville, dans ce contexte, peut-être qualifiée de «patrie lilliputienne»; à l'intérieur des murs, le travail est réglementé pour tous les corps de métiers qui bénéficient ainsi de monopoles exclusifs. Finalement, la ville décide s'il faut enlever à la zone rurale de la cité le droit de filer, ou s'il n'y a pas plutôt avantage à le lui concéder. Ainsi, la ville se dessine comme une force de pouvoir qui régule le travail.

Cette grille de lecture découle de la définition de la ville basée sur la division du travail. De ce fait, cette analyse se focalise sur l'aspect économique et politique de la ville laissant de côté d'autres caractéristiques qui permettent de comprendre la forme de la ville. F. Braudel admet lui-même le caractère simpliste de son analyse, même s'il défend l'idée que cette grille de lecture permet une classification des villes du monde entier.

Néanmoins, cette lecture de la forme de la ville a le mérite de montrer le rôle social et économique que revêt la muraille. Par contre, cette analyse devient ambiguë en ce qui concerne la relation ville-campagne. Dans le cas de la ville fermée, la ville se définit comme une entité singulière, par rapport et en opposition avec le reste de l'espace, mais cette entité ne peut exister qu'en rapport avec cet autre espace. Par contre, dans le cas de la ville ouverte, si ville et campagne se confondent, de quelle manière définir la ville ? Il semble qu'il faille,

dans ce cas, expliquer la ville uniquement en terme de force politique qui rassemble ainsi les citoyens. De ce fait, le modèle «ville ouverte» met en péril la distinction ville/campagne. Il s'agit désormais d'exposer la manière dont les villes se sont délimitées.

2.2.2 Des limites de la ville – exemples

Les limites de la ville qui sont étudiées dans cette partie sont toutes matérielles. La notion «d'enceinte» permet de signifier l'idée de fermeture; de ce fait, les limes romains, qui sont des fortifications linéaires, ne peuvent être qualifiées d'enceintes. Bien que ce terme n'ait fait son apparition qu'au XIII^{ème} siècle, il est utilisé tout au long de notre description de la délimitation de la ville. Pareillement, le terme de «muraille» est considéré comme synonyme dans notre travail. Dans un sens plus large, l'enceinte désigne aussi le mode de clôture d'un espace sacré; en effet, la délimitation du domaine divin est commune à beaucoup de religions. En Egypte, par exemple, une enceinte délimite et protège le domaine divin. La fonction spirituelle et symbolique de la délimitation est discutée dans un chapitre ultérieur. Il s'agit à présent de montrer, par différents exemples, la manière dont les hommes ont délimité leur ville.

Pour les archéologues, la construction d'enceinte atteste les débuts de l'urbanisme. Ainsi, Y.-H. Bonello précise que «pour la Bible et les historiens des premiers siècles, c'est à Babylone, en Mésopotamie, que l'on attribua le statut de première ville» (1996: 7). Babylone, «porte des Dieux», qui existe dès le III^{ème} millénaire, aurait pris forme au début du II^{ème} millénaire avant J.-C. lorsqu'elle fut choisie comme capitale par les Sémites d'Amouzzou. Elle était entourée d'une double enceinte rectangulaire de 1 800 m sur 1 300 m et ponctuée de 50 tours et dont la plus grande, la Tour de Babel, mesurait 90 m.

Hérodote, cité dans L. Mumford, décrit Babylone en ces termes: «D'abord, tout autour d'elle court un fossé profond et large, plein d'eau; ensuite, un mur qui a de large cinquante coudées et deux cents de hauteur; la coudée royale est de trois doigts plus longue que la coudée ordinaire. Je dois encore ajouter à ce qui précède où fut employée la terre provenant du fossé et comment le mur était bâti. Au fur et à mesure que l'on creusait le fossé, on convertissait en briques la terre retirée de la tranchée; quand furent façonnées un assez grand nombre de briques, on les fit cuire dans des fours; puis, employant comme mortier de l'asphalte chaud et interposant de trente en trente couches de briques des lits de roseaux, on construisit d'abord les parements du fossé, ensuite et de la même manière la muraille elle-même. En haut de cette muraille, sur les bords, on éleva des constructions comportant une seule pièce, qui se faisaient face les unes aux autres; l'espace qu'on laissa libre entre ces constructions était ce qu'il fallait pour la circulation d'un char à quatre chevaux» (1961: 103).

Babylone était constituée d'une série d'enceintes dont les plus extérieures étaient ouvertes à tous, alors que les plus intérieures étaient réservées au roi et aux prêtres (Benevolo, 1983: 25).

Toujours parmi les premières cités, qui remontent à quelques 5 500 ans avant J.C., on trouve en Mésopotamie des villes sumériennes fort étendues: on peut citer Ourouk dont sa muraille entourait une aire de près de quatre kilomètres carrés, et Ur qui s'étendait sur une centaine d'hectares et peuplée de plusieurs milliers d'habitants. Ainsi, cette «ville était conçue pour être imprenable, le despote l'entourant d'un rempart pour la protéger de toute agression extérieure, en même temps qu'il cernait son propre palais d'un mur moins invulnérable pour se protéger lui-même des agressions possibles de ses propres sujets» (Racine, 1993: 36). Cette

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

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

Jérusalem, «la cité de David», fut parée de remparts à l'Age du Bronze moyen. La ville sera sous le contrôle de différents royaumes et sera détruite par Nabuchodonosor devenu maître du nouvel empire babylonien (586 avant J.-C.). Le site reste ruiné jusqu'en 538 avant J.-C. Roi des Perses et maître de l'Orient, Cyrus charge les Juifs de reconstruire le Temple et leur restitue les objets sacrés emportés par les Babyloniens. Après des débuts difficiles sous la conduite de Zorobabel et du grand prêtre Josué, la reconstruction de Jérusalem s'accélère sous le gouvernement de Néhémie. Ainsi, le livre biblique de Néhémie décrit de manière détaillée l'état de la muraille et de ses portes. Plus tard, et sous le règne d'Hérode le Grand (de 37 à 4 av. J.-C.), la cité subit de nombreuses transformations. Le Temple est totalement reconstruit et l'esplanade est remaniée, entourée de murs épais, tandis qu'un portique et des colonnes de 15 mètres de haut ornent le sanctuaire. Jérusalem sera incendiée en l'an 70. Lors de la conquête des Turcs en 1517, la ville est dotée d'une enceinte rénovée et constituée de portes monumentales. L'histoire de Jérusalem est ponctuée de constructions et destructions, mais l'enceinte constitue toujours un élément important de sa morphologie.

Athènes ne sera fortifiée qu'après la première invasion perse, au V^{ème} siècle, alors que Sparte, «confiante dans la redoutable valeur de ses combattants, se refusera jusqu'au bout de l'entreprendre» (Mumford, 1964: 173). Par contre, selon Benevolo (1983), Pisistrate et ses successeurs bâtirent la première enceinte (environ 60 hectares) entre le VII^{ème} et le VI^{ème} siècle avant J.-C. déjà. Après l'invasion Perse en 479 avant J.-C., Thémistocle fait construire une enceinte englobant environ 250 hectares, les édifices de l'Agora sont relevés et Le Pirée est construit. Au temps de Périclès c'est l'Acropole qui est presque entièrement reconstruite. La ville commence à s'étendre à l'extérieur de l'enceinte construite sous Thémistocle. Ainsi, Cléon rectifie le périmètre des murs pour augmenter les défenses de la ville vers l'ouest.

Quant à Rome, cette ville va grandir jusqu'à dominer l'ensemble du monde méditerranéen. L'organisation réelle de Rome eut lieu sous la domination des Etrusques (2^{ème} moitié du VI^{ème} siècle avant J.-C.): Servius Tullius bâtit notamment le Mur servien, puissante enceinte entourant les sept collines traditionnelles occupant une superficie de 426 hectares. Cette ville était séparée par quatre régions administratives. Rome se développa avec tous ses fameux monuments et édifices qu'on lui connaît pour atteindre une population de près de un million d'habitants sous Hadrien. Caracalla, en 212 après J.-C., concède la citoyenneté romaine à tous les habitants de l'empire: «l'Urbs coïncide avec l'Orbis: en effet, la ville accueille les hommes et les choses en provenance du monde entier, et le monde est unifié, pourvu de garnisons, entouré de murs et parcouru de routes comme une seule et même ville» (Benevolo, 1983: 87). Au III^{ème} siècle l'activité de construction de la ville s'atténue, mais certains travaux publics sont réalisés: entre 270 et 275, l'enceinte d'Aurélien est construite et entoure une zone environ trois fois plus étendue que celle que contenait le Mur servien. Sous Honorius, la

hauteur des murs d'Aurélien sont doublés et «peuvent ainsi assurer la défense de Rome, lors des sièges, jusqu'aux temps modernes» (Benevolo, 1983: 101).

Un point important doit être mentionné concernant les grands principes de l'urbanisme romain; il s'agit du rite de fondation des villes. Pour les Romains, la fondation d'une ville correspond à un acte sacré. Ainsi, on procède à un rituel archaïque hérité des Etrusques avant de fonder une ville. Le rituel est composé de quatre phases. Dans un premier temps, une prise d'auspices est destinée à s'assurer que «les dieux ne s'opposent pas à la création de la ville» (Harouel, 1981: 14). Ensuite, l'*orientatio* permet de déterminer les deux grands axes de la cité qui seront les rues principales se croisant à angle droit: il s'agit du *decumanus* (est-ouest) et du *cardo* (nord-sud). La troisième phase, la plus importante concernant notre propos, consiste à la *limitatio*: le fondateur de la ville trace au moyen d'une charrue un sillon qui est interrompu à l'emplacement des futures portes. Ainsi est créée une ligne de démarcation magique, nommée le *pomerium* et dont «les divinités infernales interdisent le franchissement et en deçà de laquelle sera construit le rempart» (Harouel, 1981: 14). La dernière phase du rituel consiste à placer la ville sous la protection des dieux, et plus spécifiquement de Jupiter, Junon et Minerve.

Ainsi, à l'enceinte s'y rattache une valeur religieuse et comme le souligne L. Mumford, «le tracé et l'édification du mur étaient pour les Romains le premier acte de la fondation» (1963: 267). Il est important de souligner que suite à la paix romaine, les fortifications étaient généralement négligées ou même abattues afin de permettre l'extension urbaine. Ainsi, «pendant la *Pax romana*, des faiblesses profondes étaient demeurées latentes. On fondait des villes nouvelles librement ouvertes, tandis que les cités anciennes laissaient se délabrer leurs remparts. Mais lorsque les Barbares s'infiltrèrent entre les bastions avancés de l'Empire, [...] il fallut relever les défenses locales. Des villes toutes proches de Rome, comme Ostie, se fortifiaient en toute hâte, – on allait jusqu'à démolir des temples pour se procurer les matériaux indispensables» (Mumford, 1964: 309).

Ce qui reste significatif dans les villes qui ont été citées ci-dessus, c'est bien la présence continue du mur. Celui-ci ne représente pas forcément une fermeture qui clôt la ville dans ses remparts, à l'image d'Athènes qui reste une ville ouverte, par contre, il constitue un élément indéniable de la ville et permet de structurer la cité.

2.3 La ville du Moyen-Age comme ancrage

Nous avons vu précédemment que les grandes civilisations de l'Antiquité ont été à la base de la formation des grandes villes. Suite au déclin de l'Empire Romain, les villes déclinèrent lentement. La population diminuait parallèlement au déclin de l'Empire: les épidémies et les famines, et éventuellement la décroissance des taux des naissances contribuèrent à vider la ville. La ville médiévale était d'abord la résidence de l'évêque qui siégeait le plus souvent dans une ancienne ville romaine en déclin. La ville n'était plus ordonnée selon des principes religieux et les tracés rectangulaires disparurent.

Sous la menace des barbares, il fallut reconstruire les murailles et la ville commença ainsi à s'organiser autour d'une forteresse dans un périmètre restreint et délimité. Il devenait plus attrayant de vivre dans une ville importante que dans un village isolé. En effet, «participer au service de défense et à l'entretien des murailles n'était pas payer d'un prix trop élevé la sécurité d'une occupation régulière» (Mumford, 1963: 321). La ville se transforme en espace

clos, et comme le souligne B. Lepetit, «aux origines est la ville immobile. Deux mythes fondateurs président à son existence et fondent sa suprématie. La muraille d'une part, l'ancienneté de sa fondation et la splendeur passée de l'autre, figent les cités à l'échelle du temps et de l'espace. Images datées, représentations caractéristiques des «bonnes villes», proches des vues cavalières que peintres et graveurs offrent au même moment» (1988: 60).

Peut-être est-il légitime de parler d'«ancrage» de la ville pour désigner la ville du Moyen-Age dans la mesure où l'on parle aujourd'hui d'«étalement urbain» faisant référence, implicitement, à la manière dont la ville est sortie de ses murs pour se répandre de manière tentaculaire hors de son carcan. Mais avant de discuter plus avant ce mouvement d'étalement, il s'agit d'exposer les caractéristiques de la ville médiévale.

2.3.1 L'explosion urbaine médiévale

L'explosion urbaine commence vers le X^{ème} et XI^{ème} siècles pour se poursuivre jusqu'à la fin du Moyen-Age. Deux facteurs expliquent ce phénomène. Le premier correspond à l'accroissement démographique (la population de l'Europe double en trois siècles) qui est le résultat de la fin des invasions, l'amélioration des conditions de sécurité et le perfectionnement des techniques agricoles. Le deuxième facteur correspond au transfert important d'une large population agricole qui se concentre dans la ville, ce qui accroît la masse des artisans et des marchands. Ce mouvement est stimulé par ailleurs par «l'amélioration du statut juridique des habitants qui obtinrent de leur seigneur au moins des franchises (statut d'homme libre, privilèges judiciaires, militaires, fiscaux) et dans certains cas une complète autonomie» (Harouel, 1981: 26).

Ces éléments de la renaissance européenne ne sauraient être exhaustifs dans la mesure où ce phénomène est extrêmement compliqué comme le souligne P. Hofer. Pour ce dernier, la ville européenne se présente «aux alentours de 1150 comme une création achevée dans tous ses éléments importants» (1963: 89). Le développement des villes peut avoir différentes origines: développement de villes existantes (anciennes cités romaines), apparition de nouvelles villes (villes nées d'un monastère ou d'un château qui sont appelées «villes d'accessions», ou alors créations urbaines émanant d'un fondateur laïque ou ecclésiastique et désignées «villes neuves» par P. Hofer. Berne est l'exemple typique de ville neuve).

En Suisse, l'histoire des nouvelles fondations prend fin vers 1390. C'est donc au XIV^{ème} siècle que le nombre de villes atteint son maximum sur le territoire suisse avec en gros 195 villes.

2.3.2 La ville du Moyen-Age – comme archétype ?

Est-il possible de considérer la ville du Moyen-Age comme archétype ? Avant de nous lancer dans ce débat, une approche de la morphologie urbaine de la ville du Moyen-Age est requise.

Nous évoquons ici quelques traits caractéristiques de la ville du Moyen-Age et prenons en compte l'avertissement de L. Mumford soulignant le fait que «la grande diversité et les dissemblances qui existent entre les villes, même très proches les unes des autres, font que les généralisations en tout ce qui concerne la cité médiévale sont difficiles et parfois hasardeuses» (1963: 367).

De manière très succincte, C. Gouvion décrit la ville médiévale par ces éléments: «murailles, citadelles, portes d'accès renforcées de poutres, cloutées de fer, bardées de pont-levis, suffisent presque à schématiser l'essentiel de la cité médiévale» (1974: 160). Ces traits caractéristiques font partie de la ville archétype médiévale.

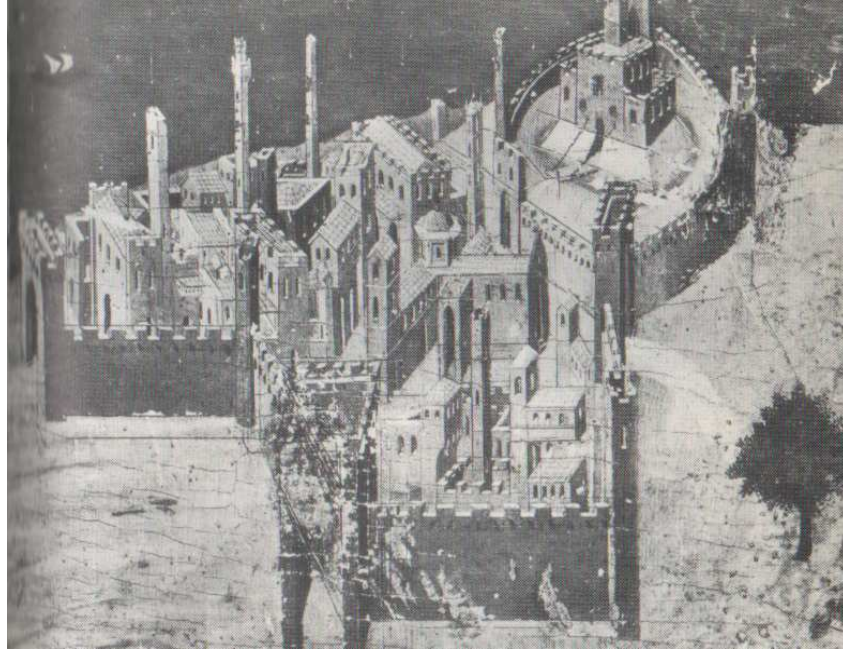
La ville fonctionne comme une entité sociale. Le monastère, les guildes et l'église constituent les éléments de base de la cité médiévale. Etant à la fois agresseur et agressé, la ville doit être en mesure de se protéger. Ainsi se construit l'enceinte qui limite la ville entre le monde urbain et l'extérieur. La muraille, avec ses glacis portes fossé et rivière font de la cité un îlot. Mais à l'inverse de la muraille qui sépare, les portes permettent la liaison et la communication entre la ville et la campagne et c'est autour de la porte que l'animation commerciale est la plus forte. A juste titre, L. Mumford nous rappelle que les murailles vivaient comme des communautés complexes et remplies d'animation. La ville médiévale ressemble donc à un gros bourg campagnard.

Une autre caractéristique concerne son développement organique plutôt que rationnel: la planification «s'adapte aux besoins et circonstances, par une progression continue qui devient sans cesse plus cohérente et consciente de ses buts» (Mumford, 1963: 384). Ainsi, aux anciens noyaux se juxtaposent des faubourgs selon un schéma circulaire ou axial.

La ville s'adapte à l'accroissement de la population, et ce malgré la contrainte physique de la muraille. Il arrivait de construire un mur en avancée de manière à ce que les faubourgs soient à leur tour protégés. Mais la muraille, qu'elle soit construite ou reconstruite, ne cesse de définir la ville. Ainsi, «la ville a-t-elle besoin d'air, les murailles se déplacent comme un décor de théâtre. [...]. La muraille est un corset sur mesure. La ville grandit, elle s'en fabrique une autre» (Braudel, 1967: 378). Le mur d'enceinte représente non seulement la protection, mais il marque aussi la limite contre les forces du mal qui viennent de la campagne, les peurs d'autrefois étant rurales. La nature représentait un monde inquiétant peuplée d'êtres malfaisants.

Le plan de la ville médiévale diffère ainsi radicalement de celui du plan en quadrillage des romains. Les rues sont irrégulières, du fait notamment que d'anciens chemins et sentiers ruraux se sont transformés en rues. Alberti, bien qu'il recommandait de tracer de larges rues droites, décrivait les rues sinueuses du cœur de la ville de cette façon: «il est préférable que les rues ne soient pas rectilignes, mais qu'elles ne cessent de se perdre en détours, comme le cours tranquille d'une rivière. Elles semblent ainsi fort longues et propres à donner une idée avantageuse de la cité, cependant qu'elles peuvent lui éviter maintes surprises désagréables. En outre, le passant qui suit ces détours des rues va découvrir à chaque pas une perspective nouvelle» (cité in Mumford, 1963: 392). Cette description illustre bien la structure des rues de la cité médiévale.

L'illustration de la page suivante pourrait, selon Mumford, représenter l'archétype de la ville médiévale telle que pouvait se l'imaginer les Italiens du Moyen-Age. Il nous indique qu'avec la citadelle, le mur d'enceinte et les portes d'entrées «nous retrouvons l'archétype invariable de la cité historique» (1963: 352).



Archétype médiéval. Cette peinture de Lorenzetti Ambrogio, que l'on peut voir à Sienne, pourrait illustrer l'idée que les Italiens du Moyen-Age se faisaient de la cité (Mumford, 1964: illustration 17).

François Walter nous renseigne sur le conception de la ville en Suisse. En effet, «en Suisse, à la fin du XVIII^{ème} siècle, une ville sans remparts, une ville sans limites clairement définies, n'est pas une ville. La ville existe seulement comme huit clos» (1994: 131). Ainsi, le critère statistique du nombre d'habitants importe peu pour conférer le titre de ville, et c'est bien sa délimitation et son enceinte qui sont les éléments prépondérants. A noter toutefois que l'appareil fortifié est en général sommaire. En effet, la plupart des murailles des villes suisses ont été construites entre le XII^{ème} et le XV^{ème} siècles, «soit durant la période de cristallisation du concept de la ville close» (1994: 134). Ainsi, l'efficacité de la muraille, au niveau militaire, reste limitée durant le XVIII^{ème} siècle. En revanche, la fortification conserve sa fonction policière et permet ainsi de contrôler les entrées en ville.

Mais au-delà du caractère symbolique de la muraille, cette dernière permet un double mécanisme d'autorégulation, ce qui permet d'expliquer pourquoi elle est toujours présente à la fin de l'Ancien Régime. La finalité de ce système autorégulé est la maîtrise de la croissance de la population, et, par conséquent, la maîtrise de l'extension urbaine. L'autorégulation est double: d'ordre structurel et conjoncturel. Au niveau structurel, la taille des cités est limitée «par les possibilités d'approvisionnement que procurent les campagnes voisines» (Walter, 1994: 139). En effet, au-delà de 20'000 habitants, les problèmes d'approvisionnement deviennent difficiles. La deuxième régulation, d'ordre conjoncturel, correspond à la restriction de l'établissement en ville. Les privilèges juridiques et économiques sont l'apanage des bourgeois et de ce fait, les ayants droit cherchent à s'en réserver la jouissance. Ce phénomène de fermeture de la ville aux bourgeois dure deux siècles à partir du XV^{ème} siècle. En effet, les villes refusent d'être envahies par n'importe quel résident.

Suite à cette situation où la croissance des villes est rendue impossible, on voit apparaître un report de la population sur les communes suburbaines. Ainsi, «le XVIII^{ème} siècle se manifeste donc par le début d'une suburbanisation anarchique, à une certaine distance des fortifications,

avec le développement de faubourgs le long des voies d'accès à la ville et celui de la banlieue sur le territoire des villages proches» (Walter, 1994: 147).



Le portrait de ville ou l'image de la ville fermée comme référence mentale. Coire vers 1730 (Walter, 1994: 134).

Cet archétype, n'est-il pas l'image à laquelle nous nous référons lorsque nous évoquons le nom de «ville», ville cernée, bien définie et limitée, comprise comme une unité où la densité de la population et du commerce sont fortes ? Devenirait-il de plus en plus un idéal envers lequel nous nous éloignons indéniablement mais vers lequel nous retournons dans nos images et représentations ? Dans tous les cas, c'est bien à partir de ce «modèle» que l'analyse de la limite de la ville contemporaine se réfère pour analyser l'étalement de la ville et les difficultés à la saisir.

Il est par ailleurs significatif de relever la définition de la ville telle qu'elle nous est donnée par le *Dictionnaire* de Furetière en 1690: «habitation d'un peuple assez nombreux qui est ordinairement fermée de murailles» (cité in, Braudel, 1967: 37). La muraille, dans cette définition, est inhérente à la définition même de la ville.

2.4 Dissolution de l'enceinte

Symbole de l'ancien régime, de ses privilèges et des restrictions qu'elles apportaient à la libre entreprise, les fortifications sont détruites par les nouveaux régimes libéraux et la ville s'ouvre à un espace extérieur. Durant les XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles, en Suisse notamment, les bourgeois tiennent à leurs enceintes pour des raisons symboliques dans la mesure où «le rempart matérialise dans le paysage la richesse, la puissance et les privilèges des populations qu'il abrite. On retrouve ici la notion médiévale de «bonne ville», qui implique des murs et des libertés. A l'intérieur de leur enceinte, les bourgeois jouissent d'un statut juridique particulier qui les distingue des simples habitants du plat-pays. Ils disposent d'un certain nombre d'avantages politiques, sociaux et économiques» (Walter, 1994: 135).

Commence alors la construction de voies de communication plus larges. Ainsi s'établit une rupture au XVIII^{ème} siècle: la ville, qui était alors perçue comme une entité autonome bien circonscrite, va perdre progressivement sa morphologie compacte au détriment d'un étalement toujours plus diffus. Et pourtant, l'*Encyclopédie* de Diderot et d'Alembert (1751-1772)

définissait encore la ville comme étant «une enceinte fermée de murailles» (Godard, 2001: 18). Pour le dictionnaire de l'*Académie* française (édition de 1798), la ville est «un assemblage de plusieurs maisons disposées par rues et fermées d'une clôture commune, qui est ordinairement de murs et de fossés», et à l'inverse, un village est défini comme un «lieu non fermé de murailles, composé de maisons de paysans» (Lamarre C. in Michaud-Fréjaville F., 2006: 62).

2.4.1 La ville sort de sa limite

La désagrégation urbaine est lue chez L. Mumford comme le résultat de l'expansion commerciale, c'est-à-dire du capitalisme du XVIII^{ème} siècle: «l'évolution historique favorisait toutes les formes d'expansion: expéditions coloniales et créations d'industries nouvelles dont les perfectionnements techniques se jouaient des contraintes de la réglementation médiévale. La disparition du mur d'enceinte de la cité annonçait que ce temps était révolu» (1963: 517).

Nous ne pourrions mieux formuler cette transformation urbaine qui est liée à l'esprit capitaliste qui se développe que ne le fait L. Mumford: «une chose les [les riches marchands] intéressait de façon quasi exclusive, ce que saint Thomas d'Aquin appelait la «richesse artificielle», celle pour laquelle, disait-il, la nature ne fixe aucune limite d'acquisition. La cité commerciale, c'est là un des traits les plus significatifs de son caractère, avait perdu cette notion des limites; et c'est sans doute une des causes de son expansion chaotique et informe à partir du XIX^{ème} siècle» (1963: 519).

Le capitalisme est vu comme la cause du bouleversement survenu dans les villes. L'affairisme du XVI^{ème} siècle déjà allait affaiblir et provoquer la disparition des corporations au XVIII^{ème} siècle. Le mouvement s'est imposé et l'on peut lire, dans les propos de Mumford, une forme de nostalgie dans la ville médiévale alors que «pour augmenter la rapidité des transports ou l'importance des bénéfiques, les fondations les plus vulnérables, voire les plus indispensables à l'existence urbaine, se trouvaient ainsi sacrifiées» (1963: 521).

François Walter étoffe l'explication de la transformation de la ville par le changement d'ordre juridique. Selon lui, il représente l'une des raisons majeures de la croissance urbaine du XIX^{ème} siècle. En effet, à partir de 1798 apparaissent divers décrets qui auront une influence sur l'espace urbain. En font partie la liberté de circulation et la suppression de l'obligation d'appartenir à une corporation, l'abolition des interdictions de construire, liberté d'établissement et d'industrie, allègement des conditions d'admission dans les bourgeoisies et finalement, création de la commune politique. De ce fait, «le privilège territorial essentiel qu'est le droit de bourgeoisie perd son caractère exclusif. En mettant sur le même pied toutes les communes, on met fin à l'inégalité territoriale entre villes et campagnes. Désormais, les villes ne sont que des communes comme les autres. Les obstacles juridiques à la croissance urbaine sont donc levés. Le système ancien commence à se déliter» (1994: 187-188). On constate donc que le contexte politique induira un changement spatial de la ville. De plus, le problème d'approvisionnement de la ville ne constitue plus un frein à la croissance suite notamment à la période de croissance agricole que connaît la Suisse au XIX^{ème} siècle de même que le développement ferroviaire.

C'est alors que le XIX^{ème} siècle voit un accroissement sans précédent dans les villes suite à l'exode rural; la disparition des remparts se généralise pour culminer durant la période entre 1830 et 1840 en Suisse. Les enceintes successives, qui étaient les témoins de l'extension

urbaine, après avoir été remparts deviendront des voies circulaires, ferrées mais surtout routières. La circulation augmentant, les portes entravent le trafic et posent des problèmes lors de leur fermeture le soir. L'accès à la ville est amélioré de même que le déplacement entre différents quartiers: l'ouverture des villes est suivie par la construction de nombreux ponts (Fribourgs et ses ponts suspendus, pont du Mont-Blanc à Genève en 1861-1862, Grand Pont sur le Flon à Lausanne en 1836 en sont quelques exemples). L'industrie s'implante dans les faubourgs alors que les classes moyennes et ouvrières se déversent dans les banlieues.

Ainsi, la ville compacte a éclaté sous l'effet du nombre et son unité spatiale s'est effondrée, et comme R. Ledrut commente ce phénomène, «à mesure que la population croît et que la ville s'étale, les limites deviennent plus incertaines, tout à la fois imprécises et changeantes: «pseudopodes» de tissu urbain, îlots urbains séparés de la ville par quelques terrains agricoles et pourtant déjà pris dans le système urbain» (1976: 4). Et l'auteur de se demander si, avec l'effondrement de la forme urbaine ce n'est pas aussi le concept ville lui-même qui s'effondre avec. Du fait que la ville ne peut exister que par rapport à la campagne, le concept ville suppose celui de campagne. Cette opposition et cette distinction tend à s'effacer suite au développement du règne progressif de l'urbanisation.

Ce mouvement d'urbanisation, où la limite n'est plus tangible, s'est considérablement amplifié durant la deuxième moitié du XX^{ème} siècle. Ainsi, la ville avec son centre et ses limites bien définies a fait place à un territoire dont les contours sont mouvants et bien souvent de moins en moins saisissables. Alors est apparue une nouvelle terminologie pour tenter de cerner le phénomène urbain et dont F. Godard nous en fait une petite liste (2001: 20): métropole, mégapole, mégapole, gigapole, mégacité, métapole, ville globale, aires urbaines, régions urbaines, villes archipels, conurbations, ...

L'extension de la ville par les moyens de transport constitue un volet important. En effet, jusqu'au XIX^{ème} siècle, les villes se sont construites à la dimension du déplacement pédestre qui ne dépassait guère une heure de marche. L'apparition des transports publics dès 1860 avec les trams aura un effet significatif sur l'évolution urbaine, de même que le développement des chemins de fer. Au XX^{ème} siècle, l'essor de l'automobile a été le moteur de cette expansion des villes créant de nouveaux territoires et annihilant la frontière entre ville et campagne. Ainsi, «non seulement la ville sort de ses murs, transgresse ses entrées traditionnelles et s'en déleste, mais encore, d'espace délimité, elle devient surtout carrefour, accorde la primauté aux flux et se consacre à l'optimisation de la mobilité» (Guihlembe J.-P. in Michaud-Fréjavielle, 2006: 29).

Néanmoins, si F. Ascher affirme qu'il ne s'agit pas d'un évolutionnisme simpliste de considérer que le développement des échanges (moyens de communication, de partage des tâches, de conservation et de transport des biens et informations) et le développement des villes soient corrélés, il nous met en garde quant au fait qu'il serait erroné «de considérer les progrès de ces techniques comme les causes premières de l'urbanisation et de la croissance des villes [...]. Elles ont certes des conséquences spécifiques, mais leurs effets sont généralement prédéfinis par les enjeux sociaux qui les ont mobilisés» (1995: 39). Et tout le débat désormais entre la ville dense et la ville étalée, la manière de réguler cette dernière et de favoriser la première. En attendant, la limite de la ville s'est muée en une zone.

2.4.2 Nostalgie de la ville limitée

La ville et sa limite ont fait l'objet de différentes réflexions et la ville du Moyen-Age, telle qu'elle nous apparaît, peut produire un sentiment de nostalgie. Du moins, cette image de la ville limitée est bien présente comme nous le fait par ailleurs remarquer R. Ledrut: «le modèle de l'espace urbain fermé, bien délimité et séparé des autres espaces urbains comme de l'espace rural est un modèle relativement théorique. Il correspond cependant assez bien à la ville de la fin du Moyen-Age, surtout telle que l'ont représentée les peintres, c'est-à-dire telle qu'elle apparaît dans l'«image» qu'une civilisation se faisait de la ville – image que nous conservons encore et qui nous hante» (1976: 44). C'est ainsi que l'écrivain Suisse Gottfried Keller (1819-1890) crée la ville imaginaire de Seldwyla, où vieux privilèges et murailles caractérisent et mythifient la ville.

Pour le philosophe J. Duvignaud, le huis clos est la condition de l'existence urbaine. Pour cet auteur, «la ville enferme. Enclosure des hommes entassés par une muraille. Elle repousse ainsi la «non ville», l'autre – les espaces ou les obsessions nomades. La ville s'assied et pèse de tout son poids sur elle-même» (1977: 13). De ce fait, la ville est d'abord un espace clos. Mais suite à la dilution de l'urbain, il en vient à conclure que «la ville a cessé d'exister et que la destruction des remparts marque la fin d'une période historique, à savoir celle du phénomène urbain. Les villes sont désormais dissoutes et abolies, «les «mégalopolis» dont parle L. Mumford sont devenues planétaires. Ces ensembles immenses ont perdu la caractéristique des villes – l'espace clos que peuple l'ardeur d'un dynamisme ramasse, d'un «nous» ardent et différencié» (1977: 55).

Divers urbanistes tenteront de redonner une forme circonscrite à la ville. Ainsi, suivant le modèle de la ville culturaliste, catégorisation proposée par F. Choay dans son *Urbanisme, utopies et réalités* (1965), et à l'inverse de l'agglomération du modèle progressiste, la ville doit être bien circonscrite à l'intérieur de limites précises. Dans cette conception, la ville, «en tant que phénomène culturel, doit former un contraste sans ambiguïté avec la nature, à laquelle on tente de conserver son état le plus sauvage» (1965: 23).

Ruskin (1819-1900) est ainsi séduit des dimensions modestes de villes inspirées des cités médiévales telles qu'Oxford, Rouen et Venise. Ce critique d'art et professeur à l'université d'Oxford prône la diversité, la dissymétrie et le respect de la tradition. Il ne cessera de critiquer l'architecture de son époque et la société industrielle qui l'a produite. Concernant la cité industrielle, il prônera de «les entourer d'enceintes pour éviter toute croissance désordonnée» (Mumford, 1964: 593-594). Ruskin ne sera pas le seul, dans la lignée, à suggérer une délimitation de la ville.

Camillo Sitte, architecte viennois, reviendra à la ville médiévale et dira que «le caractère fondamental des villes anciennes consiste dans la limitation des espaces et des impressions» (cité in Choay, 1965: 44). Sitte sera tellement attaché à l'histoire que S. Giedion l'accusera de vouloir en plein XX^{ème} siècle retourner à la cité médiévale. Il se fera en outre traité de «troubadour». Au-delà de ces anecdotes, on perçoit combien la transformation de la ville était phénomène à débattre. On peut aussi y voir un regard nostalgique posé sur la ville médiévale où l'âge de la cité ne ferait que désormais toucher à son terme.

Ebenezer Howard, quant à lui, propose le modèle de la *Garden-City*: il fixe à 30 000 ou 58 000 le nombre d'habitants. De plus, la cité-jardin est délimitée et bornée par une ceinture verte. Ainsi, ce nouveau type de «muraille» remplaçait l'enceinte de la ville médiévale. Cette

nouvelle muraille spatiale devait empêcher que d'autres agglomérations viennent s'agréger à la première fondation.

Ces diverses tentatives de redonner une forme visible à la ville n'ont donné lieu qu'à un nombre restreint de réalisations concrètes. F. Choay explique cet échec par la coupure qui s'opère entre leur modèle et la réalité socio-économique contemporaine.

En revanche, quelques villes ont réussi à transformer leurs anciennes murailles désormais démolies en ceinture verte. Ces travaux d'aménagement sont l'occasion aussi d'apporter des améliorations aux promenades existantes. Ainsi, «réalisées par tronçons, au gré des opportunités foncières et financières, ces structures végétales se développent autour de la ville et l'on évoquera la belle image des cités circonscrites par une ceinture continue de frondaisons à laquelle viennent s'attacher les lignes d'arbres qui accompagnent les chemins d'accès» (Stefulesco, 1993: 132).

La ville de Sens est ceinturée par trois kilomètres de verdure. La ceinture verte de cette petite ville de trente mille habitants est pratiquement continue. Ainsi, «tout à la fois limité, écrin, seuil, liaison et lieu de promenade, la ceinture verte conforte la perception de la ville comme entité» (idem). Ce principe de ceinture peut être appliqué à des espaces plus petits: quartier d'habitation, secteur industriel ou zone d'activité. A Paris même, un projet de ceinture verte pour remplacer la dernière grande entreprise de défense urbaine n'a malheureusement pas abouti et c'est une ceinture de logements sociaux qui a occupé la majeure partie du terrain libéré.

Suite à cette analyse du phénomène urbain en lien avec la délimitation de la ville, il appert que la limite peut être qualifiée d'invariant structural. Bien que la structure et la forme de la limite varient suivant les époques et les civilisations, il n'en demeure pas moins que la limite apparaît comme un élément inhérent à la ville. Il s'agit désormais d'explorer le symbolisme de la limite et de la porte, de même que d'appliquer une définition à ces deux termes.

3. La limite et la porte: symbolisme et définition

La limite de la ville et la porte, qui permettait le passage entre l'espace intra-muros et l'extérieur dans la ville fortifiée, ont revêtu diverses significations. Ci-dessous nous trouvons différentes formes de symbolisme concernant la limite de la ville et de la porte. Enfin, nous exposons les définitions de la limite de la ville et de la porte de la ville/l'entrée de ville que nous utilisons pour la suite de notre travail.

3.1 Symbolique de la limite de la ville

La symbolique de la limite de la ville, incarnée par la muraille, peut avoir une origine mythologique. Les murailles d'Ourouk en sont un bel exemple. Un antique chant mésopotamien raconte en ces termes l'œuvre du héros mythologique sumérien Gilgamesh: «D'Ourouk fortifiée, il éleva la muraille, d'Eanna, la sainte [où se trouvent les temples d'Ishar et d'Anou, grand dieu mésopotamien et personnification du ciel] il bâtit le pur sanctuaire. Voyez vos remparts extérieurs, les corniches brillantes comme cuivre, et l'enceinte intérieure sans égale, admirez en son seuil cette antique muraille ... Montez jusqu'au sommet de ces grands murs d'Ourouk, Voyez les contreforts, les tourelles de brique : tout n'est-il pas de brique cuite au four ?» (cité in Gouvion, 1974: 73-74). La puissance de ces murailles provient de leur origine mythologique.

La construction du mur de la ville par un héros se retrouve dans la mythologie grecque lorsqu'Ulysse décide de bâtir une ville. Il dessine en premier lieu un cercle à même le sol et déclare: «La voilà, mes frères, la graine de la cité. Ouvrez vos cerveaux. Au centre se tient Dieu, entouré de charbons rouges, hommes et femmes dans leurs fruits, adolescents dans leur fleur. A gauche les branches vertes, ceux qui n'ont pas encore brûlé. Plus loin les charbons calcinés, la noire vieillesse; et, tout autour de la cité, des murailles à la poitrine robuste» (cité in Gouvion, 1974: 74). On peut remarquer que le cercle et la muraille font partie des éléments de la ville. Il semble, par ailleurs, que les premières cités ont été délimitées par un cercle.

Le cercle a l'image de la perfection, de la protection et de l'homogénéité. Ainsi, le cercle constitue une limite magique dans le monde. A. Bailly va encore plus loin en précisant que le cercle «procure aussi par sa forme enveloppante, la quiétude rassurante du giron et du sein maternels. [...]. De l'usage magique du cercle, comme cordon de défense autour des villes ..., remparts de la ville ancienne, limites à la prolifération suburbaine, protection symbolique de la ville contre le chômage d'aujourd'hui» (1995: 20). Il est ainsi peu surprenant de constater que la cité médiévale idéale reprend un plan circulaire pour la délimitation de la ville.

Mais Mumford insiste sur le caractère religieux de l'enceinte à son origine, parce qu'elle «marque la limite sacrée du *temenos*, fait pour mettre en déroute les esprits malins plus que pour résister à des attaques d'hommes armés» (1964: 49). De ce fait, la muraille avait non seulement une fonction de défense contre les assaillants, mais surtout elle représentait une limite sacrée qui mettait les citoyens à l'abri des forces maudites et du chaos. Ainsi, la cité procurait à ses habitants par le biais du tracé sacré de l'enceinte, une vie communautaire et recluse, forme de vie nécessaire au futur progrès de l'humanité.

On ne saurait mieux expliciter toute la signification de la fortification que ne l'a fait L. Mumford. Au risque de lui donner trop de place, la clarté de son analyse annihilera tout reproche: «ce n'était pas la simple présence des remparts, mais leur signification religieuse

qui allait faire de la ville un creuset où se coordonneraient les activités et se modèlerait l'âme de ses habitants. Sans ses croyances religieuses, sans ces rites sociaux et les avantages qui en découlent, la cité fortifiée n'aurait été qu'une prison, avec des occupants qui ne pensent qu'à exterminer leurs gardiens pour pouvoir s'enfuir» (1964: 66). L'aspect symbolique de la muraille représente un élément constitutif de l'urbanité; de cette manière, l'importance de la limite de la ville au niveau symbolique est soulignée.

Mais revenons un instant sur l'idée que la ville fortifiée, sans ses croyances religieuses, ne serait qu'une prison. Il semble que la ville pouvait jouer ce rôle, notamment lorsque la peste se déclarait. On peut citer quelques éléments du règlement d'une ville du XVII^{ème} lors de tel événement: «d'abord, un strict quadrillage spatial: fermeture, bien entendu, de la ville et du «terroir», interdiction d'en sortir sous peine de la vie, mise à mort de tous les animaux errants; découpage de la ville en quartiers distincts où on établit le pouvoir d'un intendant. Chaque rue est placée sous l'autorité d'un syndic; il la surveille; s'il la quittait, il serait puni de mort. Le jour désigné, on ordonne à chacun de se renfermer dans sa maison: défense d'en sortir sous peine de la vie. [...]. Aux portes, des postes de surveillance; au bout de chaque rue, des sentinelles» (Foucault, 1975: 228-229). De cette manière, toutes les actions et gestes des habitants sont contrôlés et «cet espace clos, découpé, surveillé en tous ses points, où les individus sont contrôlés, où tous les événements sont enregistrés, où un travail ininterrompu d'écriture relie le centre et la périphérie, où le pouvoir s'exerce sans partage, selon une figure hiérarchique continue, où chaque individu est constamment repéré, examiné et distribué entre les vivants, les malades et les morts – tout cela constitue un modèle compact du dispositif disciplinaire» (Ibid., 230). Sous cette forme, «la ville pestiférée, tout traversée de hiérarchie, de surveillance, de regard, d'écriture, la ville immobilisée dans le fonctionnement d'un pouvoir extensif qui porte de façon distincte sur tous les corps individuels – c'est l'utopie de la cité parfaitement gouvernée» (Ibid., 232). Dans ce contexte, la ville close et surveillée revêt un visage d'incarcération où les prétendues libertés de la ville font place à un espace fermé sur lui-même et contraignant.

Dans un autre registre, à l'époque Romaine, la délimitation de la ville pour toute nouvelle cité était un rituel. Ainsi, «Romulus fonda d'abord un autel (le *gnomon*), traça le pourtour des remparts, puis divisa l'intérieur de cet espace en quatre selon les deux grandes artères: le *cardo* et le *decumanus*. Bien que des variantes existent d'un coin du globe à l'autre ou d'une époque à l'autre, toute fondation s'accomplissait selon ces critères» (Racine, 1993: 47).

Le mandala revêt son importance: il est le symbole de la totalité. C.G. Jung précise que bien des cités médiévales furent construites sur le plan du mandala et entourées approximativement d'un mur circulaire comme Rome par exemple: «chaque édifice, sacré ou séculier, construit sur le plan d'un mandala est une projection de l'image archétypique de l'inconscient sur le monde extérieur. La cité, la forteresse ou le temple, deviennent des symboles de l'unité psychique et de cette façon exercent une influence spécifique sur l'être humain qui pénètre ou qui vit dans ces lieux» (Jung, 1964: 243). Une fois que Romulus traça la limite de la ville, la cité circulaire était divisée en quatre parties par quatre voies rejoignant les portes de la ville. Plutarque parle de la Roma Quadrata, ce qui laisse présumer que la ville était cercle et carré à la fois. C.G. Jung relève cependant le fait que quand bien même les villes Romaines étaient fondées sur le rituel de la cérémonie du cercle, le cercle et le plan de ville (généralement rectangulaire) ne se superposent pas. Toutefois, en tant que forme idéale, la ville «ne peut se concevoir, en tant qu'idée pure, que comme un carré inscrit dans un cercle» (cité in Racine, 1993: 47).

Par ces quelques exemples, nous pouvons constater la force symbolique du rempart et par ce fait, de la limite de la ville.

3.2 La limite et le territoire

Les recherches qui ont été menées par C. Raffestin concernant la définition du territoire s'insèrent dans notre problématique. En effet, en empruntant les instruments territoriaux que sont les maillages, les nœuds et les réseaux, nous pouvons lire et expliciter le lien entretenu entre la ville et sa limite. Mais pour ce faire, la ville est à considérer comme un territoire défini comme étant «produit à partir de l'espace par les réseaux, circuits et flux projetés par les groupes sociaux» (Bailly, 2001: 63). Ainsi, l'espace est antérieur au territoire. En s'appropriant un espace, l'acteur le «territorialise»: la ville est par conséquent un territoire.

C. Raffestin résume ce processus ainsi: «toute pratique spatiale induite par un système d'actions ou de comportements, même embryonnaire, se traduit par une «production territoriale» qui fait intervenir maillage, nœud et réseau» (1980: 135). Partant de là, il s'agit de préciser certains points:

- le système territorial est composé de mailles, nœuds et réseaux
- les maillages, nœuds et réseaux sont présents dans toutes les sociétés mais leurs formes dépendent des pratiques et des connaissances économiques, politiques, sociales et culturelles des groupes humains. En effet, ces trois éléments se retrouvent dans toutes les pratiques spatiales, et l'auteur parle «d'universaux ou d'invariants proprement géographiques» (1980: 136). Ainsi, les maillages, les nœuds et les réseaux sont à considérer comme trois sous-ensembles structurels qui sous-tendent la pratique spatiale
- chaque civilisation recourt aux maillages, nœuds et réseaux mais privilégie uniquement l'un ou l'autre de ces instruments pour son autonomie
- le territoire implique la limite: «parler de territoire, c'est implicitement faire référence à la notion de limite, qui même si elle n'est pas tracée, cas fréquent, exprime la relation qu'entretient un groupe avec une portion d'espace» (1980: 138). En effet, l'action du groupe génère la délimitation

Ainsi, selon les civilisations, uniquement un des trois instruments (maillage, nœud, réseau) est privilégié. C. Raffestin analyse successivement différents types de civilisation afin de voir quel est le type d'instrument qui prédomine.

Dans les civilisations traditionnelles, qui correspondent aux civilisations nomades ou semi-nomades, on retrouve les trois invariants territoriaux mais que d'une manière floue. La maille correspond au territoire parcouru, les nœuds aux points de fixation alimentaire et de refuge, et les réseaux aux parcours régulièrement fréquentés.

Dans les civilisations traditionnelles productrices (marquées par l'agriculture, l'élevage et la sédentarisation), apparaît la pratique du stockage des ressources. Ainsi, ces concentrations sédentaires seront pourvues «de structures protectrices, palissades ou remparts, parcs à bétail, silos à grains enterrés» (Leroi-Gourhan A. cité in Raffestin, 1985: 98). Mais les palissades représentent bien plus qu'une simple protection, elles marquent «la délimitation d'une aire e

transformation de l'espace originel; la palissade marque et souligne le territoire produit» (1985: 98-99). Dans ce type de civilisation, c'est la maille qui prédomine.

Ensuite, par l'émergence de la ville, qui est «enfermée dans son enceinte défensive, centrée sur les réserves de céréales et le trésor» (Leroi-Gourhan A. cité in Raffestin, 1985: 99), apparaît une nouvelle organisation spatiale. En effet, on retrouve la notion de limite, avec le mur, l'enceinte et la muraille, mais il y a aussi la production d'un territoire où la ville devient le centre: la ville commande une surface agricole péri-urbaine pour son avitaillement. Dans ce nouveau système, c'est le nœud en tant qu'instrument territorial qui est privilégié: «la ville met en place une politique pour préserver le système de réserve qui comprend la surface de production céréalière, les voies de circulation qui mènent à la ville, le marché urbain et les lieux de stockage» (Idem). Ainsi, le système de réserve est branché sur les nœuds urbains.

Enfin, dans les civilisations contemporaines, «l'intégration des systèmes urbains va privilégier le troisième invariant territorial: le réseau» (Raffestin, 1985: 101). Aux réseaux des hommes et des biens se sont ajoutés les réseaux de communication où l'information est devenue une ressource de base.

Si l'on rapproche le développement ci-dessus à notre problématique, il nous semble possible d'en tirer quelques éléments d'explication. En effet, dans notre propos, nous pouvons faire un lien entre les nœuds et les villes du Moyen-Age, de même que les réseaux et la ville contemporaine afin d'expliquer la morphologie urbaine.

Dans la période du Moyen-Age, les nœuds sont prépondérants: ils représentent une ville fermée sur elle-même et qui stocke les provisions du territoire qu'elle domine. Par contre, suite à la Révolution Industrielle et aux différentes formes de communications qui ont été créées, c'est le réseau qui domine. Ainsi, il serait possible d'expliquer le démantèlement de la ville fermée par l'émergence des communications qui transforme la ville de nœud en réseau. Ce qui explique que de limite distincte (nœud), la limite de la ville est devenue floue (réseau).

3.3 La limite: définition

Nous sommes quotidiennement confronté au concept de la limite, qu'elle soit matérielle ou immatérielle. L'homme trace des limites ou alors il est confronté à ces dernières. C. Raffestin souligne le fait qu'«enter en relation avec les êtres et les choses c'est tracer des limites ou se heurter à des limites» (1980: 148). Alors que la limite se présente sous différentes formes, il semble d'autant plus difficile de la définir. En effet, bien que le mot «limite» soit couramment utilisé en géographie, les définitions que nous en donnent quelques dictionnaires géographiques nous montrent les différences de sens que ce terme peut porter¹. Il appert d'autant plus important de le définir et de montrer en quoi la définition choisie est pertinente pour notre travail.

En effet, le concept de limite est universel et se présente dans toutes les formes de connaissances. Le concept de limite serait-il constitutif de l'homme ? Dans tous les cas, ce concept est riche sémantiquement et exprime bien plus qu'une fin, comme nous le rappelle M. Heidegger: «La limite n'est pas ce où quelque chose cesse, mais bien, comme les Grecs

¹ Voir à ce sujet l'article écrit par BROUET F. «Variations sur limite et ville» in TIGR (Travaux de l'Institut de Géographie de Reims), (2003) *Frontières, limites et continuité*, Reims, n°113-114, Vol. 29.

l'avaient observé, ce à partir de quoi quelque chose *commence à être (sein Wesen beginnt)*» (1958: 183). La limite est par conséquent non statique mais source de mouvements et de changements.

Les diverses définitions qui s'appliquent à la notion de limite sont multiples. Nous empruntons à R. Brunet la définition qu'il en donne, dans la mesure où elle se rapproche le plus de notre objet d'étude et de nos préoccupations:

Limite

Signal de l'apparition ou de la disparition d'un phénomène ou d'une organisation dans l'espace, d'une distribution spatiale. La limite est parfois tranchée, souvent graduelle: elle se manifeste sous forme de franges, de marges, parfois même de marches. La limite de la ville a pu être stricte lorsqu'elle correspondait à l'enceinte; encore y avait-il souvent des faubourgs; elle est aujourd'hui très complexe en général (Brunet, 1992: 301-302).

La notion de changement est évoquée par l'apparition ou la disparition d'un phénomène. Ce changement se manifeste par un signal et s'inscrit dans l'espace. La limite elle-même peut apparaître de manière claire (tranchée) ou floue (graduelle). Finalement, la limite de la ville n'est pas immuable; alors qu'elle se présentait sous une forme claire et précise par l'enceinte, elle est désormais complexe.

Afin de préciser la définition de la limite, nous nous référons aussi à C. Raffestin qui apporte des éléments explicatifs significatifs dans la détermination de la notion de limite. Si, comme l'évoque R. Brunet, la limite s'est transformée de stricte à complexe, C. Raffestin affirme de manière plus précise que la limite est aussi comprise comme «zone»: «la perception apprise des limites conduit souvent à privilégier la ligne par rapport à la zone et l'expérience que nous avons des frontières contribue beaucoup à cette manière de voir. En fait, beaucoup de limites sont zonales dans la mesure où l'aire délimitée n'est pas nécessairement le siège d'une souveraineté rigidement fixée mais le siège d'une activité économique ou culturelle qui ne s'épuise pas brusquement dans le territoire mais progressivement» (1980: 139). Ici intervient une notion proche de celle de limite; il s'agit de la frontière. L'auteur considère cette dernière comme un sous-ensemble de la limite, considérée comme une classe générale. En outre, la frontière comprend une connotation politique.

De plus, C. Raffestin précise que «la limite est encore différenciation. Elle est fondatrice de différences qu'elle permet d'instituer ou de préserver. Aucune activité ne peut se passer de différences. L'indifférenciation débouche sur le chaos et par conséquent sur la crise. La limite est une manière de lutter contre l'entropie qui menace, à terme, tout système» (1993: 160). Si la limite permet d'éviter le chaos, la suppression de cette dernière le favorise. De cette manière, cette réflexion permet d'enrichir la définition donnée par R. Brunet ci-dessus. En effet, dans notre problématique générale, qui consiste à analyser l'entrée de ville qui se situe à la limite de la ville, la délimitation doit permettre la différenciation et éviter de ce fait le chaos. Par contre, la suppression de la limite favorise un état chaotique. Dans ce contexte, la «zone limite» des entrées de la ville serait-elle chaotique, et cela en conséquence de l'effacement de la limite ?

Enfin, «limites de propriétés et limites fonctionnelles peuvent coïncider en se superposant ou au contraire se recouper» (Raffestin, 1980: 149). Cette problématique rejoint le hiatus que nous pouvons trouver entre limites administratives et limites perçues.

3.4 La limite – comme besoin ?

Pouvons-nous vivre dans un espace sans limite, indéfini ? Il semble que dès l'origine, nos ancêtres chasseurs-cueilleurs ont eu un besoin d'ancrages sacrés opposés aux profanes, de lieux de moments festifs et de créations artistiques. Et lorsqu'ils devinrent agriculteurs, c'est une palissade, un cercle magique ou une enceinte de défense qui délimitaient le village néolithique et au centre duquel se trouvaient les greniers; les maisons-foyers étaient marquées d'un seuil qui délimitait l'opposition du pur et de l'impur, du dedans et du dehors.

En effet, les premières enceintes apparaissent au néolithique: le mur, qui peut être une levée de terre ou une accumulation de pierres, matérialise une limite. On peut supposer que leur construction est motivée par le désir de définir un espace et de le défendre contre les animaux sauvages. Dans tous les cas, la notion de limite existe déjà à cette époque reculée.

Si l'on se réfère à H. Laborit, ce dernier semble nous indiquer que la notion de limite est intrinsèque à l'homme. En effet, dans son *Homme et la ville* (1971), il explique que «nous possédons encore dans notre cerveau un vieux cerveau reptilien. Il remonte à quelque deux cents millions d'années. Il est représenté dans notre humain par la formation réticulaire mésencéphalique, le mésencéphale et les formations de la base du cerveau. [...]. Ce cerveau primitif permet des comportements stéréotypés, programmés par apprentissages ancestraux. Il domine certains comportements primitifs tels que l'établissement du territoire, la chasse, le rut et l'accouplement, l'apprentissage stéréotypé de la descendance, l'établissement des hiérarchies sociales, la sélection des chefs, la fuite ou la lutte, la faim et la soif» (1971: 35). Ainsi, la construction du territoire serait inhérente à l'homme, impliquant que la limite aussi fait partie constitutive de l'homme². De ce fait, tracer une limite devient un besoin selon le médecin Laborit: «ce que nous savons déjà de l'organisation nerveuse nous permet de comprendre que certains besoins seront donc liés au cerveau reptilien» (1971: 54).

Dans un autre registre, K. Lynch, dans son *Image de la Cité*, examine la qualité visuelle de la ville américaine. Ainsi, la lisibilité du paysage urbain correspond «à la facilité avec laquelle on peut reconnaître ses éléments et les organiser en un schéma cohérent. [...] Une ville lisible est celle dont les quartiers, les points de repères ou les voies sont facilement identifiables et aisément combinés en un schéma d'ensemble» (1969: 3): la limite, qui permet d'ordonner et de différencier, ne devient-elle pas cruciale pour une bonne lisibilité de la ville ? Même si K. Lynch ne cite pas expressément le terme «limite», nous sentons qu'il représente un élément structurant de la ville.

² En effet, selon C. Raffestin, sur lequel nous nous basons, «parler de territoire, c'est implicitement faire référence à la notion de limite» (1980: 138).

3.5 Symbolique de la porte de la ville

La porte est intimement liée à la notion de ville. Si nous nous référons au *Petit Robert* (1996), la première définition qui nous est donnée du nom «porte» est la suivante: «1. Autrefois, ouverture spécialement aménagée dans l'enceinte d'une ville pour permettre le passage. «*Les portes de la ville sont monumentales et surmontées de trophées dans le goût du dix-septième siècle*» (Nerval). – PAR EXT. *Porte d'un château, d'une forteresse. – ouvrir, fermer les portes d'une ville, d'une place, à l'ennemi.* ◇ FIG. *L'ennemi est à nos portes, à nos frontières, tout près*». Cette définition de la porte dans le langage courant (et non spécifique à un dictionnaire géographique) montre dans une certaine mesure l'importance de cet élément dans la représentation de la ville. Désormais, nous analysons le symbolisme que peut générer la porte de la ville, porte qui sépare et ferme mais aussi qui permet l'ouverture et le passage.

Au niveau religieux, la porte représente une forte charge symbolique; c'est en effet «la porte qui incarne cette limite, ce lieu de friction, cette charnière entre le profane et le sacré. [...]. Après avoir franchi la porte, on se trouve dans un autre monde, foncièrement différent du précédent» (Racine, 1993: 43): la porte pouvait être l'objet d'un culte. Elle est aussi un lieu d'échanges. On retrouve dans la Bible nombre de passages où la porte prend une forme symbolique importante (Racine, 1993).

Van Gennep (1981) a analysé soigneusement les rites de passage et la porte prend une place importante dans ce type de manifestation. La porte représente une limite, entre le monde étranger et le monde domestique et le monde profane et le monde sacré entre autre. Ainsi, passer la porte, le seuil, «signifie s'agréger à un monde nouveau» (1981: 26-27). Il n'est pas lieu de décrire ici les nombreux rituels marqués par le passage de la porte, par contre, il est nécessaire et important de comprendre que le passage d'une porte est fortement chargé symboliquement, et ce dans de nombreuses civilisations.

La porte de la ville possède un double impératif: protéger contre les ennemis et laisser passer les amis. Il s'y dégage les notions de tri et de passage. A ce titre, le passage du seuil peut relever d'un acte rituel. Van Gennep (1981) précise que passer le seuil signifie s'agréger à un monde nouveau. Ainsi, la porte définit une limite et devient le symbole de l'ordre urbain: à la fois entrée et zone tampon, la porte permet le contrôle de la circulation des personnes et des biens. De plus, «la ville se pense longtemps comme un monde clos et protégé, comme une enclave d'ordre au cœur d'un monde hostile» (Guilhembet J.-P. in Michaud-Fréjaville F., 2006: 18). On y perçoit donc que la porte pose la distinction entre deux entités, l'extérieur et l'intérieur. Il n'est par conséquent pas inutile de rappeler le rituel Romain lors de l'édification d'une ville. En effet, Plutarque nous renseigne que Romulus tenait un soc de cuivre qui était tiré par un taureau noir et une vache blanche qui représentaient un couple de fécondité. Il traça ainsi un sillon qu'il interrompait aux quatre points cardinaux. Ces ouvertures furent nommées les portes. Cette pratique montre que la porte, «à l'origine, n'est de pierre ou de bois, mais d'esprit» (Gouvion, 1974: 77). Aujourd'hui encore, par ailleurs, on peut retrouver ce type de porte idéale dans les villages pré-sahariens: «aud-delà de Rissani (Maroc) se dresse ainsi, au bout d'un squelettique hameau, un monument splendide et dérisoire, mince arc crépi rongé de vent et de sable qui n'ouvre que sur l'infini moutonnement des dunes» (Gouvion, 1974: 77). Il s'agit de Bab el Sahara, la porte du désert.

Mais les portes de la ville au Moyen-Age serviront pour la défense. C'est ainsi qu'elles seront renforcées (tours, vantaux, verrous, gardes et même chicanes). Au niveau symbolique, «ces fortifications donnaient une valeur de puissance à la ville. Les cités étaient jugées à la beauté,

à la robustesse et au nombre de leurs portes» (Racine, 1993: 44). Effectivement, par ses proportions et sa beauté, la porte doit chercher à donner à celui qui la franchit l'idée de puissance et de grandeur de la ville qui l'accueille. Symbole de la ville, diverses cités peignirent sur leurs armes leur porte ou leur enceinte.

A cet égard, l'arrivée à Berne était des plus impressionnantes. En effet, la vieille ville s'étendait jusqu'à la *Tour de l'Horloge* qui servait de porte supérieure. Au XIII^{ème} siècle, une seconde enceinte fut construite dont la porte principale était la *Tour de la Cage* (Käfigturm). Cent ans plus tard, c'est une troisième enceinte qui fut construite avec sa *Porte de Saint-Christophe* et sa tour haute de septante mètres. Finalement, durant la première moitié du XVII^{ème} siècle fut construit une quatrième enceinte (dessinée par Agrippa d'Aubigné). La *Porte de Morat* permettait le passage de cet ultime rempart. Ainsi, pour se rendre à l'Hôtel de ville, il fallait passer successivement les quatre portes ci-dessus. La magnificence de ces portes représentait la grandeur de Berne, dont aucune cité suisse ne pouvait égaler.

Par ailleurs, l'ouverture et la fermeture des portes était strictement réglementée. Et Rousseau de témoigner dans le premier livre des *Confessions* ses aventures devant l'une des portes de Genève: «Dans nos promenades hors de la ville, j'allois toujours en avant sans songer au retour, à moins que d'autres y songeassent pour moi. J'y fus pris deux fois; les portes furent fermées avant que je puisse arriver. Le lendemain, je fus traité comme on s'imagine, et la seconde fois il me fut promis un tel accueil pour la troisième, que je résolus de ne pas m'y exposer» (Rousseau, cité in Laedrach, 1947: 14). Au-delà de l'anecdote, l'ouverture des portes était liée à l'alternance du jour et de la nuit. De ce fait, la porte était aussi un important marqueur temporel.

Bien plus encore que symbole de la richesse et du prestige de la ville, la porte constituait aussi l'emblème juridique de la ville (Hofer, 1963). Par exemple, le village d'Elgg en Suisse, qui était une ville en 1370, ayant été vaincu par la ville de Wil, les gens de Wil en ont emporté les portes, enlevant par cet acte la qualité de ville à Elgg. Pareillement, Huttwil prit part à la Guerre des Paysans aux côtés des révoltés en 1653. Mais après la victoire des patriciens, les bernois lui firent payer un lourd tribut, et pour montrer que la ville avait perdu ses droits, les portes d'Huttwil furent démolies.

Les portes des villes furent détruites vers la fin du XVIII^{ème} siècle en Suisse. La Révolution Française et les guerres napoléoniennes montrèrent que les enceintes devinrent presque inutiles du point de vue stratégique. Ainsi commença le démantèlement des enceintes et des portes. Mais ce fut réellement vers 1830 que les portes des cités suisses allaient être démolies. Suite à la Révolution de Juillet, les conservateurs furent renversés et remplacés par les libéraux. Les remparts et les portes des villes devinrent le symbole des conservateurs et des privilégiés. A Zürich, le Grand Conseil pris la décision suivante: «Le maintien des ouvrages défensifs autour de la ville de Zurich gêne la circulation et empêche le développement des industries nationales. Par conséquent, il est déclaré que la ville de Zurich ne doit plus être considérée comme une ville forte, et que ses ouvrages de défense seront démolis les uns après les autres» (Laedrach, 1947: 17). Et ainsi commença l'étalement de la ville.

Ainsi, «à l'abri du chaos on pense, on calcule, on échange. Cela se fait par gestes mesurés: ouverture et fermeture de cet élément essentiel à la définition urbaine: la porte» (Anne Cauquelin in Blanquart, 1983: 10). En effet, la limite appartient à la ville et se signale par la porte qui indique une différence de nature. La porte de la ville, cet entre-deux, est ainsi

pourvue d'une double exigence: c'est un impératif défensif et un repère symbolique. C. Lamarre précise que c'est dans trois registres que la porte a acquis un statut d'objet spécifique, à savoir l'identité urbaine, les usages spécifiques du monument et le poids qu'il a acquis dans l'organisation spatiale citadine (in Michaud-Fréjaville F., 2006: 62). La porte de la ville, i.e., l'entrée de ville reste désormais à définir.

3.6 La porte de la ville/l'entrée de ville: définitions

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

On peut remarquer tout de même la prégnance du mot «porte» même si ces dernières ont disparu physiquement. Cette invariance dans la dénomination de l'entrée de la ville se retrouve à Paris où les sorties du périphérique – qui correspondent aux entrées dans la commune de Paris – sont appelées «portes» et constituent les accès routiers et piétonniers à la ville de Paris (Porte de Clignancourt, Porte Saint-Denis et Porte Saint-Martin, situées sur le tracé de l'ancienne enceinte de Charles V).

La définition que nous donnons à l'entrée est la suivante:

Entrée

Lieu par lequel on s'introduit dans un immeuble ou dans une ville (entrée de ville) et généralement marqué par des dispositifs singuliers (porte, pas de porte, seuil, faubourg, rond-point) qui donnent éventuellement lieu à des rites de passage; de *in* et *tra* (Brunet, 1992: 174).

Cette définition définit l'entrée comme un lieu de passage (du fait que l'on s'y «introduit») et rendu visible par des marqueurs.

Finalement, nous définissons l'entrée de ville de la manière suivante:

Entrée de ville

L'entrée de ville se réfère aux espaces tangents au tissu urbain ou aggloméré ou continu, traversés par au moins une grande voirie de pénétration et souvent proches ou traversés par une voirie de contournement. A ce titre, «l'entrée de ville» est irriguée par des flux importants d'hommes et de marchandises (Bureau d'étude Tétra en 1991, in Frobert, 1999: 7).

On retrouve trois idées dans cette définition: situation périphérique, trafic important et flux prépondérants d'hommes et de marchandises.

Nous signalons que nous utiliserons indifféremment la terminologie de l'entrée de ville variée ci-dessus dans notre travail en y donnant toujours le même sens, à savoir celui donné par les deux définitions pré-citées.

Cette première partie a permis de révéler le sens de la limite de la ville suivant les époques et les civilisations. Il appert que la limite a toujours été présente, sous différentes formes et répondant à divers besoins. Le rôle de la limite de la ville ne peut être éclipsé pour la compréhension et le saisissement du phénomène urbain. Bien plus qu'uniquement fonctionnelles, la limite et la porte de la ville répondent à un symbolisme humain – indispensable ? dans tous les cas prégnant.



La limite – partie constitutive de l'homme (Gouvion,1974).

Suite à cette approche théorique de la limite et de l'entrée de ville, la partie suivante de ce travail se consacre à l'étude de la limite et des entrées de ville matérielles de Lausanne.

2^{ème} PARTIE

LIMITES ET ENTREES DE VILLE MATERIELLES DE LAUSANNE

4. Introduction

Cette deuxième partie analyse la limite et les entrées de ville matérielles de Lausanne. Le lieu d'entrée de ville contemporain est radicalement différent de celui de la ville médiévale où l'entrée représentait un lieu de passage symbolique et bien délimité. Dans le cas de Lausanne, nous nous efforçons de montrer l'évolution de la ville, de son origine à aujourd'hui en se focalisant sur la manière dont la ville est limitée.

Suite au développement urbain et à la démolition des remparts, une inadéquation s'est formée entre les limites institutionnelles et les limites paysagères. Si nous considérons Lausanne, les pourtours de la commune ne représentent pas une limite où le bâti et la campagne se font face. La limite ville/campagne, lorsqu'elle existe, s'est muée en une zone. Dans le cas où Lausanne et son agglomération est un continuum urbain, la perception d'entrée en ville se fait par une progression. A cet égard, il est significatif de relever le fait que nous ne disons plus «je vais à la ville» mais «je vais en ville», ce qui montre une incertitude au face à face, comme si nous n'étions plus jamais devant la ville mais toujours dedans.

Cette situation résulte de la croissance urbaine qui ne cesse de faire reculer les limites de la ville en donnant une importance considérable aux voies de communication. Le mouvement d'exurbanisation s'est accéléré à partir des années 60 par le recours privilégié à la voiture.

Reste à savoir à quoi ressemblent les entrées de la ville de Lausanne au XXI^{ème} siècle. Ainsi, suite à l'histoire morphologique de Lausanne, l'analyse se focalise sur les entrées actuelles de la ville. Nous abordons premièrement la manière dont les entrées de ville sont signalées. Ensuite, nous analysons l'aménagement urbain des lieux d'entrée par les échangeurs autoroutiers et les routes principales. Ainsi, ce sont quatre entrées par les échangeurs et neuf entrées par les routes principales qui sont analysées.

Finalement, cette deuxième partie de mémoire cherche à relever les caractéristiques perceptibles des lieux d'entrée dans Lausanne. Contrairement au centre-ville, les entrées de ville sont moins perceptibles et sont généralement floues. L'entrée en ville se fait par une progression décomposable en séquences. Les grilles de lectures que proposent Marc Augé et Thomas Sieverts permettent de qualifier et d'éclaircir la compréhension de l'aménagement et du paysage des entrées de ville.

Cette deuxième partie se clôt sur diverses réflexions émises en regard des différentes problématiques soulevées dans l'analyse des entrées de ville.

5. Histoire morphologique de Lausanne

Sur la base de sources géographiques, urbanistiques et historiques, le développement morphologique de la ville de Lausanne est retracé depuis son origine à nos jours. L'accent est mis sur la limite de la ville; en ce sens, les quartiers en eux-mêmes ne font pas l'objet d'une description détaillée.

5.1 A l'origine

A partir du Mésolithique (9500-5500 avant J.-C.), la région de Lausanne est fréquentée par nos ancêtres chasseurs-cueilleurs, comme en atteste la découverte de foyers à Vidy. Mais dès la fin du Mésolithique, la colline de la Cité connaît l'établissement d'un réel habitat et «cette bipolarité dans l'utilisation du territoire lausannois perdurera, de la Préhistoire jusqu'à nos jours» (Crotti et Kaenel in Pitteloud, 2001: 37).

Durant l'époque romaine, le centre de gravité de la Cité se déplace vers les rives du Léman à Vidy où l'on peut encore y voir des ruines. En effet, vers 15 avant J.-C., le vicus gallo-romain de Lousonna se développe entre l'embouchure du Flon et celle de la Chambronne. Le port de Vidy permet à ses habitants diverses activités commerciales. Lausanne jouissait ainsi de sa situation qui se trouvait au carrefour de routes importantes: axe Italie-Gaule et Gaule-Germanie, sans compter l'apport du port.

Mais après deux siècles de prospérité, c'est un climat d'insécurité qui s'installe dans la région suite aux premières incursions barbares. Ainsi, au IV^{ème} siècle, Lousonna est progressivement abandonnée. Ce village sans défense se déplace sur la colline de la Cité, lieu facile à barrer et à défendre. Sur ce site, les anciennes défenses furent consolidées et une tour fortifiée fut construite. C'est ainsi que «Lousonna devint un véritable *castrum* romain de basse époque, une petite ville entourée de murs, protégée par des ouvrages de défense» (Biaudet, 1946: 8). En effet, ce site était probablement fortifié dès l'antiquité.

Concernant le développement de l'enceinte, M. Grandjean nous renseigne que «contrairement à ce qui se produisit dans les villes neuves, villes de fondation et de franchises – comme bien des anciennes villes vaudoises – les grands travaux de l'enceinte n'y précédèrent pas l'extension urbaine, mais en règle générale, au moyen âge en tout cas, la suivirent, avec un décalage chronologique assez important parfois» (1965: 61).

5.2 Du Moyen-Age au XVIII^{ème} siècle – portes et murailles

C'est ce lieu sûr et fortifié que choisit l'évêque d'Avenches, capitale de l'Helvétie, pour y transférer le siège épiscopal entre 585 et 594, permettant à Lausanne d'acquérir une fonction administrative qui se maintiendra jusqu'à nos jours. Ainsi, Lausanne devient un centre économique, politique et religieux.

En ce qui concerne l'enceinte de la Cité, trois étapes sont généralement évoquées. Premièrement, une enceinte de basse époque romaine enferme la partie supérieure de la Cité. Deuxièmement, une extension de l'enceinte prend place au XI^{ème} siècle qui englobe la partie méridionale et limitée par les portes de Saint-Etienne et de la Grande-Roche. Troisièmement,

après 1159, l'enceinte méridionale de la Cité est étendue au sud-est vers la vallée supérieure du Flon.

Lausanne se développe lentement; la ville est réduite à la Cité jusqu'au IX^{ème} siècle. Mais, durant l'époque carolingienne, le commerce se développe et la population de Lausanne augmente: le quartier de la rue des Merciers et du marché de la Palud se construit hors des murs, au sud de la Cité, créant ce que l'on appelle aujourd'hui Cité-dessous. L'utilisation de l'eau par les artisans les oblige à s'installer au bord du Flon et de la Louve.

Le X^{ème} siècle voit apparaître l'église Saint-Pierre et un nouveau bourg, le Bourg. Durant ce siècle est construit un nouveau quartier qui s'installe à l'ouest de la ville à Saint-Laurent. A partir de cette période, le Flon et la Louve n'entourent plus Lausanne mais séparent divers quartiers: Cité, Bourg et Saint-Laurent. Ces trois quartiers correspondent aux trois collines de Lausanne. La Palud, en forme de «y», devient le point central et la place du nouveau centre urbain.

Une nouvelle enceinte s'était ajoutée à celle de la Cité et embrassait la ville basse. Mais dès 1224, le Bourg et Saint-Laurent sont à leur tour entourés de nouveaux remparts. C'est à partir de ce moment que l'enceinte de Lausanne prend forme, sous l'impulsion des bourgeois mais contre la volonté de l'évêque. Les portes les plus importantes de l'enceinte sont celles de Saint-François, de Saint-Pierre et de Saint-Laurent: elles sont munies de tours carrées à deux ou trois étages, avec créneaux, mâchicoulis et herse. Les faubourgs sont entourés de palissades. Lausanne ne changera guère durant plusieurs siècles: «l'expansion de la ville atteint ainsi ses limites au XIII^{ème} siècle, qu'elle n'outrépassera qu'au XIX^{ème} siècle» (Christe in Pitteloud, 2001: 57).

Au XIII^{ème} siècle, alors que Lausanne est la ville la plus peuplée de Suisse occidentale, arrivent les Dominicains qui s'installent à la Madeleine, entre la Cité et la Riponne. Les Franciscains s'installent aussi en ville à la même époque mais à Saint-François. L'église de Saint-François constitue le dernier vestige de l'ancien couvent franciscain.

Alors que Lausanne était divisée par deux communautés, leur union est scellée et signée en 1481. Désormais, la communauté des bourgeois de la Cité et celle de la Ville inférieure n'en forment plus qu'une et dirigée par deux syndics élus pour une année.

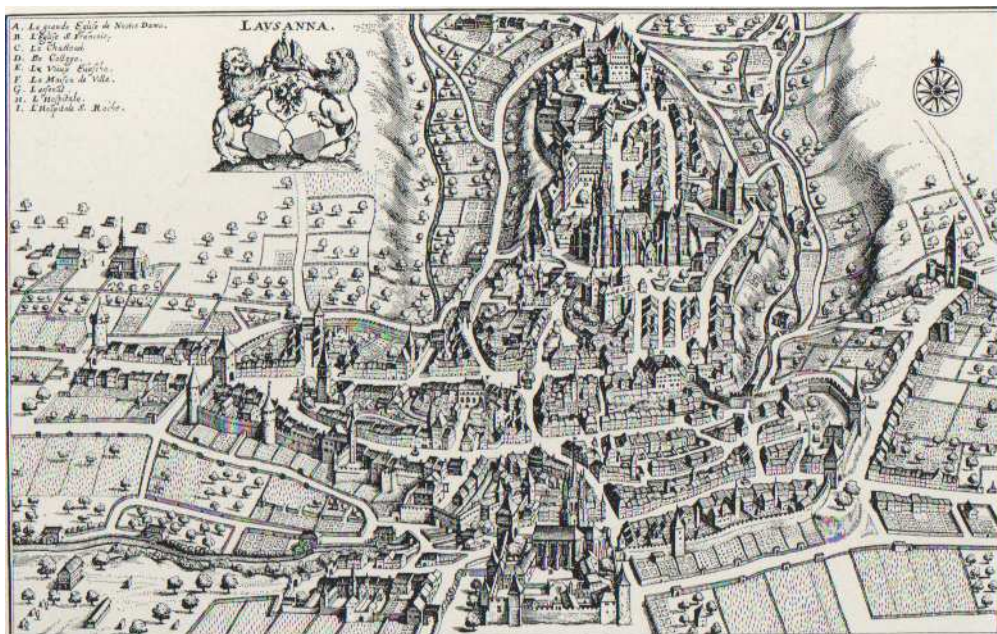
Aux XVI^{ème} et XVII^{ème} siècles, Lausanne n'est guère différente de ce qu'elle était aux siècles précédents: suite aux incendies de 1219, 1235 et 1240, les constructions en pierre ont remplacé celles en bois. Mais les rues sont toujours aussi sinueuses et étroites. Par ailleurs, les maisons sont souvent joutées de granges, étables, poulaillers jardins et vergers. Lausanne demeure une ville campagnarde qui ignore l'industrie et le commerce n'y est guère étendu. Les vignes par contre constituent l'une de ses richesses et s'étendent «jusqu'au pied des murailles» (Biaudet, 1946: 13). En effet, l'essentiel de l'alimentation des habitants est assuré par l'arrière-pays, mais aussi par les nombreux jardins, vergers et vignes qui se trouvent à l'extérieur tout comme à l'intérieur des murs.

Durant l'époque bernoise (1536-1798), le paysage s'installe dans une longue immobilité et la ville, «toujours enserrée dans son corset de murailles médiévales, a cessé de croître» (Raddef, 1991: 18), et cette enceinte lui suffit jusqu'au XVIII^{ème} siècle (voir annexes I et II). Ainsi, peu de modifications urbaines voient le jour: l'ancienne académie et l'Hôtel-de-Ville en sont quelques exemples. Si le port de Vidy a disparu, il a été remplacé par le petit village d'Ouchy

où voyageurs et marchandises débarquent. Mais entre Ouchy et la ville, ce sont les vignes qui les séparent. Ce port, par ailleurs, était défendu par l'un des châteaux de l'évêque.

La population passe de sept mille habitants en 1291 à sept mille quatre cent trente-deux en 1709. Lausanne, divisée en cinq bannières depuis 1336 (Cité, la Palud, Saint-Laurent, le Pont et le Bourg), accueille dans son enceinte les habitants des villages alentours en cas de guerre. En contrepartie, ces villages doivent répondre à diverses obligations, dont l'entretien partiel des fossés, des ponts et des chemins d'accès. Chaque bannière joue en outre un rôle militaire, politique et administratif. Les bannerets sont responsables, parmi d'autres tâches, de la garde des portes.

Passé les portes de la ville, les faubourgs conduisent à la campagne: le faubourg de la Barre a perdu son importance du Moyen-Age, par contre, le faubourg de Marterey est fermé par une porte fortifiée, alors que celui de l'Ale est défendu par la tour qui porte le même nom et qui subsiste encore de nos jours. Les faubourgs de l'Ale et de Marterey étaient les plus longs, et cette situation s'explique par l'axe est-ouest qui menait à la Franche-Comté (Ale) et à la ville de Berne (Marterey): cet axe était en outre très fréquenté. Restent les faubourgs du Chêne et de Montbenon. Tous ces faubourgs étaient eux aussi fortifiés, bien que ces constructions ne devaient être que légères. Néanmoins, ils «jouent, devant les grandes portes de Saint-Laurent, de Saint-François, de Saint-Pierre et de Saint-Maire surtout, le rôle très utile de barbicanes» (Grandjean, 1965: 65). Au-delà de ces faubourgs s'étend la campagne avec ses vergers, vignobles et pâturages. Ce n'est qu'à partir du XVIII^{ème} siècle qu'elle commence à se bâtir.



Lausanne en 1642, par Matthaeus Merian. Gravure (Grandjean, 1965: 50).

La morphologie de la ville médiévale est organique. En effet, «des formes urbaines se sont créées par un processus de «construction naturelle» (succession d'éléments s'adaptant spontanément à la structure urbaine) ce qui donne donc l'aspect d'entremêlement et organique» (Truan, 1981: 11). M. Grandjean souligne aussi cet aspect: «engoncée dans une ceinture régulière et parfois resserrée de murs d'enceinte, traversée par des rues étroites, [...] Lausanne n'offre pas une volonté de géométrisation catégorique, un décor urbain

abstraitement rythmé et proportionné, comme on peut en trouver même dans les villes neuves vaudoises: ce n'est pas une ville de «perspectives», mais bien une ville de «points de vue» (1965: 35-36). De plus, l'espace urbain intra-muros est composé de quartiers où les corps de métiers se différencient: Saint-Laurent est le quartier de l'artisanat et de la maçonnerie, la Cité contient les pouvoirs religieux et politiques et tout ce qui concerne la culture, alors que le Bourg et la Palud rassemblent la classe des grands commerçants, des avocats et des notaires.

La fortification de la ville contribue fortement à l'image d'unité de la ville et ce «tout en respectant les différences internes. En émettant non seulement des rapports de défense, mais aussi d'unité d'habitat, d'échange et de culte, les fortifications font se concrétiser cette image de lieu» (Truan, 1981: 11). Mais cette ville limitée par ses murailles commencera à s'en défaire dès la fin du XVIII^{ème} siècle.

5.3 L'ère urbaine la ville s'ouvre – la ceinture Pichard

Après le départ des Bernois et ensuite des Français, la liberté appartient désormais à Lausanne qui devient la capitale d'un grand canton en 1798. Elle devient la quatrième ville de Suisse en 1840 avec ses quelques dix-huit mille habitants.

Un pas décisif est accompli lorsque la ville décide de briser «le corset de son enceinte: la porte Saint-Pierre, la première, est démolie en 1787 et, après bien des discussions, n'est pas reconstruite. De cette date à la fin du XIX^{ème} siècle, les autres éléments des fortifications suivront le même sort» (Grandjean, 1965: 38). Il faut remarquer que la ville n'avait pas attendu de se défaire de sa muraille pour se répandre. En effet, dès la fin du XVII^{ème} siècle, les riches familles se faisaient construire des maisons dans la campagne environnante (Renens, Pully et Ecublens notamment). Dès le XIX^{ème}, ce sont les environs immédiats de la ville, entre Saint-François et Ouchy, où les maisons émergent. Mais à partir du XIX^{ème} siècle, divers événements vont bouleverser l'ordre de la ville.

C'est en 1836 que le Grand Conseil décida de la construction d'une grande route de contournement: la ceinture Pichard, du nom de l'ingénieur (1790-1841) qui établit le plan. Cette ceinture routière devait permettre la traversée de Lausanne de manière plus aisée. Il fallut pour ce faire combler la Louve à la Riponne. Les deux éléments majeurs de cette construction sont le Tunnel de la Barre et le Grand-Pont.

Le boulevard circulaire passe au nord de la ville par le tronçon de la Barre à Marterey (actuelle rue Dr César-Roux) qui se prolonge par le percement du tunnel de la Barre avec le raccordement à la Riponne (actuelle rue du Tunnel). Quant à la partie sud de ce contournement, il relie la colline du Bourg à celle de Saint-Laurent par le Grand-Pont. La chaussée sera prolongée jusqu'à Chauderon. Le Grand-Pont, chef d'œuvre d'Adrien Pichard, restera longtemps l'une des attractions touristiques de Lausanne. A noter cependant qu'il possédait deux étages d'arches; le niveau inférieur d'arches fut enterré lorsque le Flon fut comblé (1874-1876). Enfin, la partie est de la ceinture reliait Saint-Pierre à Saint-François par l'actuelle avenue Benjamin-Constant. La traversée de Saint-François s'effectua d'abord au nord de la place Saint-François, puis au sud après la démolition de l'ancien couvent des Cordeliers (1895-1902). Finalement, la traversée menant de Saint-Pierre à Caroline permettait le raccordement à la rue César-Roux et à la route de Berne grâce à un échangeur à trois branches. Mais la boucle de la Ceinture Pichard ne sera achevée que vers 1861 lors du percement de la rue Haldimand.

Cette ceinture est l'amorce du développement lausannois: de nouvelles routes se grefferont dessus dont les principales sont l'avenue d'Echallens, de Morges et du Chablais, la Borde, les avenues du Théâtre et de Rumine «qui participent à un concept plus vaste de demi-boucle supplémentaire, elle-même susceptible de compléments» (Bisseger in Pitteloud, 2001: 86) comme en témoignent les aménagements de l'avenue de la Gare et de l'avenue Ruchonnet qui se raccorde, par le pont Chauderon, à la place Chauderon et à la ceinture Pichard.



Plan de Lausanne en 1838, avec projet des routes nouvelles. Lithographie de Gustave Spengler d'après les plans de Berney (Grandjean, 1965: 54).

On remarque par ailleurs que la ceinture Pichard occupe précisément le tracé des anciennes fortifications désormais démolies. Mais à l'origine, cette ceinture ne s'inscrivait pas dans un projet d'urbanisme, cependant, son tracé a pour conséquence, «par la multiplication des connexions entre la voirie centrale ancienne et la voirie périphérique moderne, qui entraîne une densification du tissu bâti, un véritable mouvement centripète de reconquête à l'intérieur de la ville à partir de ses marges» (Bisseger in Pitteloud, 2001: 87).

Entre 1856 et 1890 se développent les nouveaux moyens de transports qui obligent à mettre la ville en perce du sud au nord et d'est en ouest. En 1856 commencent les travaux pour la première gare lausannoise. La position de la gare au sud de la ville aura pour conséquence le développement de cette dernière sur le coteau direction lac. Ainsi, tout est mis en œuvre pour relier la ville à la gare: les nouvelles avenues du Théâtre et de la Gare permettront la création de nouveaux quartiers (Georgettes et Rue du Midi). Pareillement, au sud de la gare, de nouveaux quartiers sont construits. Ainsi apparaît de manière marquée le développement de la ville hors de ses murs.

En 1877, la «ficelle» relie Ouchy à la gare exploitant l'axe nord-sud de la ville alors que les premiers tramways apparaissent en 1896.

Durant ce siècle, de nouvelles constructions apparaissent un peu partout au bord de nouvelles artères qui font disparaître le vignoble qui entourait les murs de la cité médiévale. Un tissu urbain continu relie Lausanne à Ouchy. A partir de 1885, Lausanne compte une population dépassant les trente mille habitants. Entre 1890 et 1900, ce sont quelques six cents nouvelles maisons qui sont construites. La ville s'étire en direction des quatre points cardinaux délaissant définitivement le modèle de la ville médiévale et circonscrite.

5.4 Lausanne métropole – l'étalement

La première décade du XX^{ème} siècle voit apparaître plus de neuf cents maisons qui poussent à la fois, «fruit encore d'une véritable anarchie architecturale, et qui font la ville s'étendre dans toutes les directions: vers Vevey, à Ouchy, à Chailly, à la Pontaise» (Biaudet, 1946: 18). A partir du début du XX^{ème} siècle, Lausanne se développe fortement et s'étalement.

Différents règlements de plan d'extensions (RPE) seront développés à partir de ce siècle, mais le premier plan officiel d'urbanisme général date de 1905. Suivants les RPE, se seront différents courants d'urbanisme qui prédomineront dans la réalisation du bâti. Il ne s'agit pas ici d'analyser les différents courants qui ont modelé les quartiers de Lausanne³ mais d'exposer l'étalement de la ville et le «rapprochement» avec son agglomération. L'annexe III permet de visualiser l'évolution de l'urbanisation lausannoise.

C'est durant le XX^{ème} siècle que la ville prend un tournant résolument tertiaire. L'ouverture du Lausanne Palace, le bâtiment de l'Union de Banques Suisses à Saint-François et le Tribunal Fédérale à Mon-Repos sont quelques exemples de cette affirmation dans ce secteur. Par ailleurs, la ville ne cesse de croître: 46 732 habitants en 1900, 68 533 en 1920 et 79 915 en 1930. Mais «si la suburbanisation commence avec le développement des communes voisines de Prilly, Pully et Renens, la centralité de la ville continue de s'affirmer» (Racine in Pitteloud, 2001: 127) avec notamment la construction de la Tour Bel-Air (1931-1932). C'est durant les années cinquante et soixante que le développement de la suburbanisation s'affirme.

Suite à son développement entre la Cité et Ouchy, «la ville est sortie de ses vallées» (idem). En 1904, la ville construit à Bellevaux ses premiers logements ouvriers. Dans l'après-guerre, l'expansion de Lausanne et des communes périphériques réunit dans une même agglomération des localités autrefois séparées.

Ainsi, la ville se lance «dans l'aménagement de grands ensembles de logements sur les anciennes campagnes de la couronne périphérique, concevant puis construisant de nouveaux quartiers ordonnés par une composition d'ensemble, mais au détriment du tissu traditionnel, franchissant au nord le «mur» de l'autoroute» (idem).

En 1951 est conçu le quartier de Valency, selon le modèle fonctionnaliste de Le Corbusier: travail, loisirs et habitat sont dissociés dans l'espace urbain. Ce modèle d'architecture était la tendance d'après-guerre. C'est à partir de 1955 que commence la conception du quartier de Valmont. De 1966 à 1970 se crée le quartier de la Bourdonnette alors que c'est durant la période allant de 1973 à 1977 que prend place la construction du quartier de Praz-Séchaud. Le

³ Voir à ce sujet TRUAN J.-S., (1981) *Influence des modèles urbains sur l'urbanisme lausannois*, Thèse présentée au Département d'architecture, EPFL, Lausanne.

territoire urbain constructible est progressivement colonisé par de nouveaux quartiers: Boisy-Pierrefleur, Ancien-Stand, Bossons, Rouvraies, Bergières et Vennes.

On voit alors se dégager des contrastes, comme par exemple les quartiers populaires de l'ouest Lausannois aux immeubles ternes alors que l'est concentre une population de classe aisée qui vit dans des villas familiales ou des immeubles résidentiels souvent entourés de vergers (hormis les tours de Valmont).

C'est ainsi que la ville va dépasser les 137 000 habitants en 1970 avant que ce chiffre ne cesse de reculer peu avant la crise pétrolière de 1974. En 1998, le nombre d'habitants se stabilise à 124 310. Comme le souligne J.-B. Racine, «Lausanne a vécu ce qu'ont vécu toutes les grandes villes suisses: un double mouvement d'urbanisation et de concentration d'abord, de suburbanisation et de déconcentration ensuite» (in Pitteloud, 2001: 128).

Suite à cette expansion où les constructions s'étendent hors de la ville, une collaboration des communes voisines devient nécessaire avec d'abord la «Commission intercommunale d'urbanisme de la région lausannoise (CIURL), créée en 1967 et remplacée par la Communauté de la région lausannoise (COREL) dès 1990» (Radeff, 1991: 22). En effet, durant la période qui s'étend de 1929 à 1955, l'espace urbain lausannois⁴ englobe les villages les plus proches que sont Lutry, Renens, Pully et Prilly. Le développement de l'agglomération se fera au nord durant la période 1955-1970, notamment à Cheseaux, Le Mont, Epalinges et le nord de Lutry alors que l'extension s'intensifie au bord du lac à Saint-Sulpice, Ecublens et Echandens. Dans tous les cas, la croissance de Lausanne se fait de manière concentrique. L'annexe III permet de visualiser l'évolution de l'urbanisation lausannoise.

De plus, le développement des transports permettra et élargira l'accessibilité à la ville: autoroute Genève-Lausanne (1964), arrivée du Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) au Flon (2000), inauguration du métro (TSOL, 1991) et construction actuellement du M2.

Suite au développement de Lausanne et de son agglomération, un problème notoire surgit: «les habitants des 60 communes composant l'agglomération lausannoise vivent bel et bien à l'échelle de la région; ils se rendent très souvent dans la ville-centre où ils étudient, travaillent, bénéficient des multiples services offerts – le tout sans y voter ni le plus souvent y payer des impôts. Un tel décalage ne peut se maintenir à long terme sans y produire des effets pervers et de graves tensions. Lesquelles ne s'apaiseront qu'au moment où l'on saura faire enfin coïncider les territoires institutionnels et les espaces du vécu» (Jaggi in Pitteloud, 2001: 138).

Désormais, c'est le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) réunissant 70 communes qui tentera de définir un vrai projet pour pouvoir obtenir une part des milliards de la Confédération qui seront distribués pour l'infrastructure du trafic d'agglomération. La commune de Lausanne, quant à elle, a projeté son extension au nord de la ville avec la construction présente du M2.

⁴ Concernant les relations qu'entretient la ville de Lausanne avec son agglomération, voir SALOMON CAVIN J., (2003) *Représentations anti-urbaines et aménagement du territoire en Suisse. La ville: perpétuelle mal-aimée ?* Thèse présentée à la Faculté environnement naturel, architectural et construit, section architecture, EPFL, Lausanne.



Photo satellite de la commune de Lausanne et d'une partie de son agglomération. La limite interne correspond aux murailles de la ville de Lausanne en 1723. La limite externe est celle de la commune de Lausanne.

Ce hiatus entre le territoire institutionnel et les espaces vécus se voit désormais dans la manière dont la ville se délimite – ou pas – limites et entrées de ville qu'il s'agit désormais d'étudier dans la Lausanne de ce début de XXI^{ème} siècle.

6. Les entrées de ville

On se référera au chapitre 3.6 pour la définition de l'entrée de ville. Avant de poursuivre, il s'agit de préciser que l'étude des entrées de la ville de Lausanne prend comme terrain d'étude uniquement le terrain urbanisé de la ville de Lausanne; les territoires forains, qui se situent au nord de la ville ne sont par conséquent pas pris en compte même s'ils font partie de la commune de Lausanne. L'annexe IV informe néanmoins de la manière dont le territoire forain de la commune de Lausanne est marqué au niveau de la signalétique.

6.1 Méthodologie

Il est désormais admis que l'on doit réinventer la ville; les villes doivent désormais penser en terme d'agglomération ce qui mène à la conséquence suivante: construire la ville dans la ville. Ainsi, la ville de Lausanne ne peut plus se lire uniquement en terme d'une entité autonome – elle doit désormais penser en terme d'agglomération.

Dans la présente étude, nous étudions néanmoins l'entrée dans la ville de Lausanne et non l'entrée dans l'agglomération lausannoise. Pour ce faire, nous utilisons comme points de repères les limites communales pour délimiter la ville de Lausanne. Cette démarche permet de mettre en rapport le lien, au niveau urbain, entre la commune de Lausanne et son agglomération. En effet, les entrées de la ville de Lausanne sont-elles claires et marquées dans le paysage urbain ? si oui, de quelle(s) manière(s) ?

Nous avons défini deux lectures du paysage de l'entrée dans la ville. La première lecture se focalise sur les signes volontaires de marquer l'entrée; le chapitre sur la signalisation des entrées de ville traite ce premier volet. La deuxième lecture étudie les lieux d'entrée de la ville, c'est-à-dire le paysage urbain auquel nous faisons face lorsque nous nous introduisons dans la ville. Ce deuxième volet analyse ainsi la manière dont le contexte urbain permet de discerner – ou pas – l'entrée dans la ville. Les lieux analysés correspondent donc au paysage de l'entrée dans la ville par le réseau routier.

L'analyse de chaque entrée de ville est composée d'une photo satellite avec les attributs significatifs de la zone concernée, d'une analyse de la zone d'entrée de ville (description de la zone d'entrée, marqueurs de l'entrée et lisibilité de l'entrée) et finalement de la perception d'entrée de ville décomposée en séquences⁵.

Dans notre étude, le recours à une hiérarchisation des entrées de la ville de Lausanne permet de les classer en deux catégories. Nous considérons dans notre analyse deux types d'entrée: les entrées par les échangeurs autoroutiers et les entrées par les routes principales. Conscients que les routes utilisées suite à l'échangeur autoroutier sont des routes qualifiées de «principales» dans le jargon du droit sur la circulation routière, cette catégorisation des entrées de la ville se justifie par la différenciation de l'aménagement inhérent à chacune des deux catégories pré-citées.

⁵ Selon l'IAURIF (Institut de l'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France) l'entrée de ville vue à l'échelle des séquences se fait sur la base d'un itinéraire. Les séquences se distinguent les unes des autres par un changement de type d'urbanisation.

Notre étude analyse ainsi l'ensemble des entrées par les routes principales. Nous ne sommes pas descendus plus en aval dans l'analyse des entrées de ville, laissant de côté les entrées par les routes secondaires et les chemins pédestres. La carte de la page suivante montre l'ensemble des treize entrées de ville de Lausanne qui sont analysées dans notre travail.

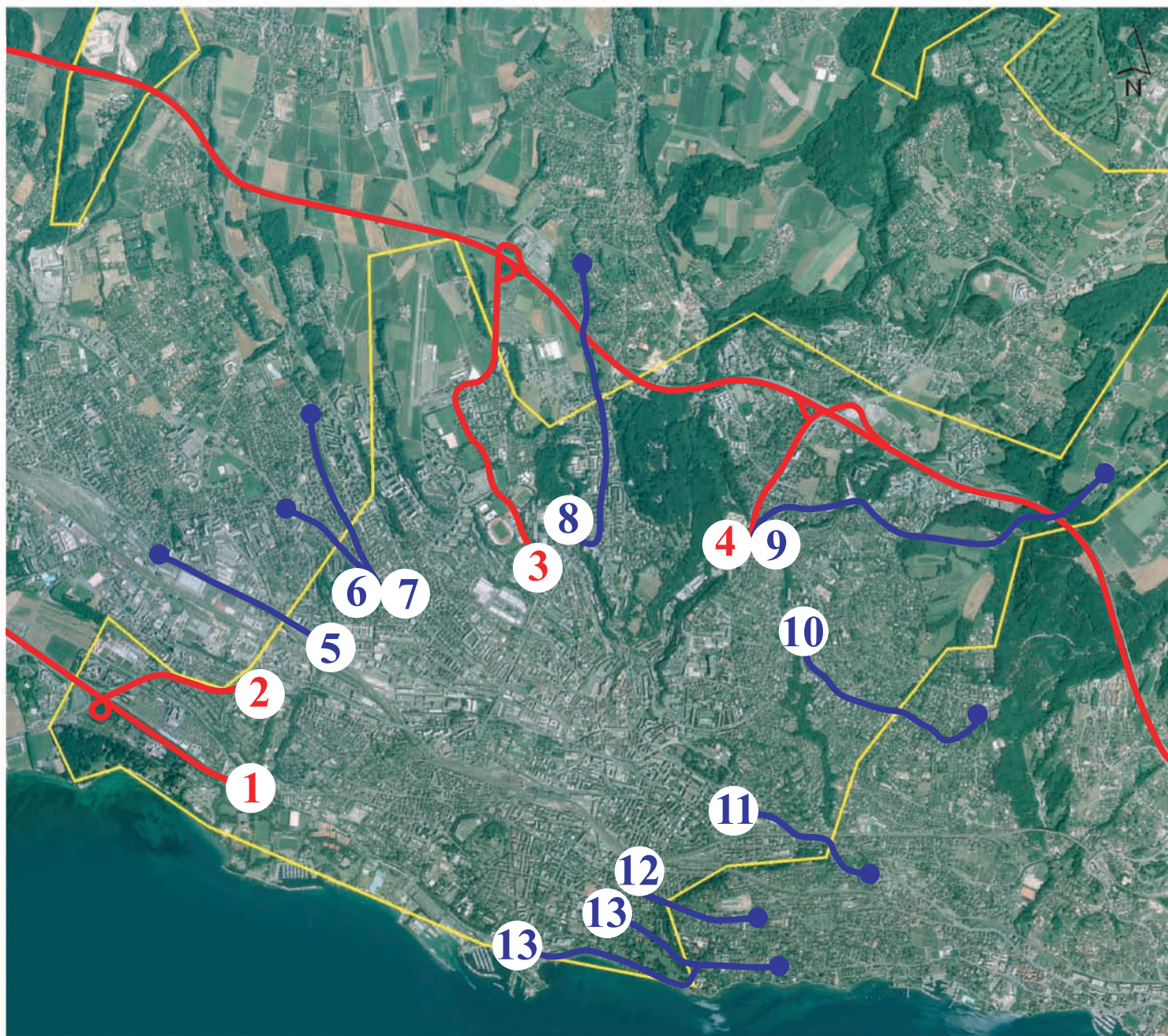
Le dossier du plan directeur communal de la ville de Lausanne (1995) consacre un paragraphe sur les lieux d'entrée en ville. On peut y lire les informations suivantes:

Lieux d'entrée en ville

Le traitement de l'espace public des lieux d'entrée en ville permet, d'une part, de marquer la transition entre les espaces rural et urbain ou périphérique et urbain. Cette signalétique particulière au moyen de l'aménagement urbain vise notamment à inciter les automobilistes à adapter leur vitesse lorsqu'ils franchissent les portes de la ville. D'autre part, la Ville de Lausanne est un produit touristique, elle a, en ce sens, tout intérêt à se singulariser. Soigner les entrées de ville c'est donc faire acte de mise en scène de son image de marque (VILLE DE LAUSANNE (1995), *Dossier du plan directeur communal*, septembre 1995, p. 38).

Le traitement des lieux d'entrée en ville poursuit deux buts: premièrement marquer une transition entre des espaces différents et deuxièmement soigner les entrées afin de mettre en valeur l'image de marque de la ville. Il s'agit désormais de passer à l'exploration des entrées de ville de Lausanne.

Entrées de ville étudiées



0 240 480 960 Meters

Entrées par les échangeurs autoroutiers

Entrées par les routes principales

① Entrée Maladière

② Entrée Malley-Centre

③ Entrée Blécherette

④ Entrée Vennes

⑤ Entrée R. de Renens - Av. de Morges

⑥ Entrée R. de Cossonay - R. de Prilly

⑦ Entrée R. de Neuchâtel - Av. d'Echallens

⑧ Entrée R. de Lausanne - R. Aloys-Fauquez

⑨ Entrée R. d'Oron

⑩ Entrée B. de la Forêt - Av. de Chailly

⑪ Entrée Av. de Lavaux - Av. du Léman

⑫ Entrée C.-F. Ramuz - Av. de Montchoisi

⑬ Entrée Av. G.-G. - Av. du Denantou/
Quai d'Ouchy

6.2 La signalisation des entrées de ville

La signalisation volontaire des entrées de ville se fait par les panneaux routiers: panneau de localité, limite de la vitesse, plan de la ville et panneau d'accueil. L'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) légifère en la matière.

6.2.1 Le panneau de localité

Le panneau de localité constitue le premier élément signalétique et significatif de l'annonce de l'entrée dans une localité. L'article 50 du droit sur la circulation routière mentionne que les panneaux de localité portant une inscription blanche sur fond bleu sont placés sur les routes principales alors que ceux portant une inscription noire sur fond blanc sont placés sur les routes secondaires (les autoroutes et semi-autoroutes n'ont pas de panneau de localité).



Début de localité sur route principale.



Début de localité sur route secondaire.

Quant à leur emplacement, l'OSR stipule que ces signaux sont placés sur le bord droit de la route. Ils peuvent être répétés sur le côté gauche, suspendus au-dessus de la chaussée, installés sur des îlots ou, en cas de nécessité absolue, placés uniquement à gauche (article 103). Ainsi, à Lausanne et suivant le contexte, le panneau d'entrée dans la ville est parfois répété sur chaque côté de la route.

Par ailleurs, ces signaux sont placés là où commence la zone d'habitations dispersées et ne doivent pas être placés après le signal indiquant le début de la limitation générale de vitesse à l'intérieur des localités.

6.2.2 La limite de vitesse

La limitation générale de la vitesse constitue un deuxième signe qui indique l'entrée dans une localité. L'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) édicte que la vitesse générale des véhicules peut atteindre, lorsque les conditions de la route, de la circulation et de visibilité sont favorables, 50 km/h dans les localités (article 4).

Ainsi, la limitation générale de vitesse à 50 km/h s'applique dans toute la zone bâtie de façon compacte à l'intérieur de la localité; cette limitation commence au signal «vitesse maximale 50, Limite générale» et se termine au signal «fin de la vitesse maximale 50, Limite générale». Ce dernier signal est placé à partir de l'endroit où ni l'un ni l'autre des côtés de la route n'est bâti d'une façon compacte.



Vitesse maximale 50. Limite générale.

De cette manière, le signal de la limite générale, qui peut être couplé au panneau de localité, ou placé après celui-ci, constitue pour l'automobiliste un deuxième signal de l'entrée dans la ville.

6.2.3 Les plans de ville

Il existe en tout sur la commune lausannoise 35 plans lumineux au format F200L. Ces derniers sont implantés principalement au centre ville. La répartition a été décidée d'entente entre la SGA (leader du marché suisse de la publicité externe) et la commune de Lausanne. Les critères déterminants pour l'installation des plans de la ville sont les suivants (Krug, 2005: 42-43):

- un plan de ville est nécessaire à chaque entrée de la ville
- il faut qu'il y ait la possibilité de s'arrêter sans déranger le trafic. Cela n'implique pas forcément la présence d'une place de parc, mais l'arrêt de court durée doit être possible
- au centre-ville, il est impératif de placer les plans de ville essentiellement à l'adresse des piétons. Les automobilistes trouveront les plans à la sortie de parkings



Pan lumineux côté entrée de ville.



Plan lumineux côté sortie de ville.

Les emplacements de ces panneaux ont été choisis judicieusement desservant les zones stratégiques. Aux entrées de ville, la commune a exigé que le plan soit posé du côté le plus voyant pour l'automobilistes se dirigeant dans la ville. L'autre côté étant occupé par une

affiche publicitaire. Dans le centre ville, la SGA a pu choisir de quel côté mettre l’affiche et le plan, les piétons étant plus mobiles.

Bien que ces plans de ville ne soient pas uniquement implantés aux entrées de la ville, ils font néanmoins partie du mobilier des entrées, constituant ainsi un signe de l’entrée de la ville.

6.2.4 Le panneau d’accueil

Les panneaux d’accueil ont été installés il y a environ dix ans aux entrées principales de la ville. On en dénombre huit actuellement: Avenue de Rhodanie, Avenue des Figuiers, carrefour de la Blécherette, Route de Berne, Route d’Oron, Avenue du Léman, Avenue du Denantou et quai d’Ouchy. Pour des raisons budgétaires, l’implantation de ces panneaux ne s’est faite que sur les axes routiers principaux.

Ces panneaux servent avant tout à accueillir les visiteurs aux entrées de la ville. Le contenu de ces panneaux expriment l’identité de la ville avec, en-haut à gauche, le logo de la cathédrale ainsi que les anneaux olympiques, le nom de la ville avec la désignation «Capitale Olympique» avec en petit le drapeau suisse et le drapeau de l’Europe. Finalement, sur la gauche se trouve inscrit en quatre langues «Bienvenue» (français, allemand, italien, anglais). De plus, sur le côté droit en-bas se situe une plaque amovible. Les renseignements que l’on

peut lire sur cette plaque concernent les événements se déroulant sur le territoire lausannois. Ces plaques sont changées manuellement toutes les deux semaines par les collaborateurs de l’unité de signalisation du service des routes et de la mobilité. Le coût annuel de ces plaquettes (réalisation des panneaux, installation et entretien) s’élève à près de 20’000 francs par an. Les renseignements qui sont diffusés sont gérés par le service de l’information sur la base de listes de manifestations fournies par divers services, des institutions en particuliers. Environ 26 annonces sont affichées par année.

Ces huit panneaux représentent le signe le plus clair de l’entrée en ville de Lausanne. A noter cependant que ces panneaux, et les événements qui y sont inscrits, s’adressent en premier lieu aux automobilistes.



Panneau d’accueil à l’Avenue du Léman.

Il est à noter que ces panneaux de bienvenue ne sont pas implantés sur la limite administrative de la commune de Lausanne. Signifiant l’entrée en ville de Lausanne, ils se situent néanmoins

à une certaine distance du panneau de localité (qui lui est implanté à l'emplacement même de la limite communale).

6.2.5 Projet de panneaux informatisés⁶

Deux motions déposées au conseil communal lausannois demandent des modifications concernant la signalétique de l'entrée de ville.

La motion de J.-C. Bourquin, «Lausanne visible: pour la mise en place d'un marketing urbain lausannois», a été déposée le 11 juin 2002. Selon cette motion, la vie culturelle de même que le sport caractérisent Lausanne et contribuent à l'identité lausannoise. De ce fait, elle demande à la Municipalité de développer une politique d'information ciblée et coordonnée contribuant à consolider l'identité lausannoise. Pour ce faire, elle demande en outre la mise en place d'un réseau de panneaux digitaux lisibles non seulement par les automobilistes aux entrées de la ville mais aussi par les passants au centre-ville. Ces panneaux, que l'on trouve notamment dans certaines villes françaises, permettraient de diffuser régulièrement des informations sur les différents événements culturels et sportifs qui se déroulent en ville de Lausanne.

La deuxième motion, déposée par J. Pernet et intitulée «Des panneaux informatisés pour ... informer !» a été déposée le 14 septembre 2004. Cette motion demande en outre que les entrées de la ville et les autoroutes soient munies de panneaux informatisés permettant ainsi d'informer le public sur divers événements, manifestations ou congrès. L'information transmise par ces panneaux indiquerait les événements actuels, les lieux où ils se déroulent, le trajet à suivre pour s'y rendre, la bonne sortie d'autoroute et le parking adéquat. Selon le motionnaire, les systèmes informatiques permettent une gestion aisée, simple et efficace pour gérer ce type d'information. Il est aussi suggéré la possibilité d'un sponsoring privé pour ces panneaux.



Exemple de panneau routier.



Exemple de panneau piétonnier.

En réponse à ces deux motions, la Municipalité reconnaît que globalement le système actuel des huit panneaux routiers situés en entrée de ville n'est pas satisfaisant: manutention

⁶ Les documents et cartes cités dans ce chapitre sont à l'état de projet. De ce fait, ils ne peuvent être considérés comme définitifs.

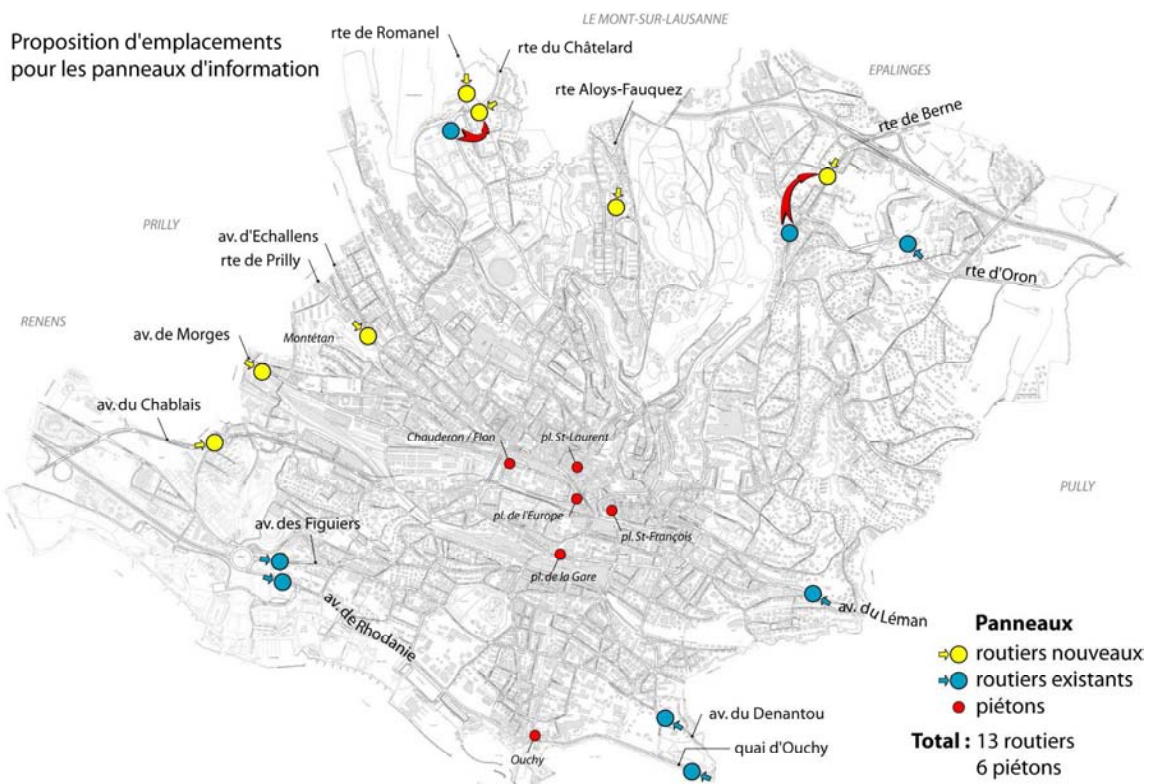
importante (voir ci-dessus) et seules 26 annonces ont été affichées en 2005 sur les 700 manifestations qui ont été organisées en ville de Lausanne. Finalement, l'information ne s'adresse qu'aux automobilistes.

Ainsi, elle reconnaît que le nouveau concept (qui est par ailleurs toujours actuellement en projet) de panneaux électroniques installés aux entrées de la ville ainsi qu'au centre-ville permettraient de couvrir la vie économique, culturelle, sportive et associative. Ce concept s'inscrit dans la mouvance de la société de l'information. La Municipalité est en effet entrée depuis 2000 dans l'ère de la cybernétique et développera ces prochaines années une politique de marketing urbain tournée vers une information ciblée et coordonnée au travers de la cyberadministration.

Le nouveau concept de panneaux informatisés poursuit deux objectifs. Premièrement, il vise à moderniser les huit panneaux routiers décrits ci-dessus, à implanter cinq nouveaux panneaux dans le nord-ouest lausannois, de même que la modification de l'implantation de deux panneaux existants. Deuxièmement, ce concept envisage aussi l'implantation de six nouveaux panneaux d'affichages électroniques dans les principaux lieux piétonniers (Chauderon, place Saint-Laurent, place Saint-François, place de l'Europe, place de la Gare et Ouchy).

Au niveau purement technique, les informations pourraient être changées quotidiennement permettant une diffusion quantitativement plus grande qu'actuellement. Les panneaux seraient par ailleurs indépendants, permettant d'émettre des annonces différentes. Enfin, les panneaux piétonniers pourraient diffuser des messages défilants, contrairement aux panneaux aux entrées de ville (pour des questions de sécurité).

La carte ci-dessous permet de visualiser la situation actuelle et les changements qui pourraient être apportés par le nouveau concept.



Il est significatif de constater la multiplication des panneaux d'entrée de ville, ce qui montre une certaine volonté d'accentuer la signalisation de l'entrée en ville. Deux panneaux sont relocalisés suivant ce projet.

6.3 Les lieux d'entrée de ville

L'entrée de ville n'est plus perceptible par une limite nette. Remplacée par une zone, l'entrée dans la ville se fait de manière graduelle. Les signes explicités dans le chapitre précédent participent au sentiment de l'entrée dans la ville. Mais ces signes ne sauraient à eux seuls rendre intelligible ce sentiment que l'étranger, le touriste, le citadin ressent lorsqu'il a le sentiment de traverser la «porte» de la ville. Ainsi, le bâti et l'aménagement de chaque entrée de ville participe – ou pas – à la construction et à l'affirmation spatiale de l'entrée dans la ville.

Pour ces raisons, l'approche de l'étude des entrées de la ville de Lausanne se base sur le contexte urbain de chaque zone d'entrée de la ville, zone qui se situe de part et d'autre de la limite administrative communale de Lausanne. Nous pensons que cette approche permet le plus aisément d'analyser les lieux d'entrée de la ville et le paysage qui se présente à quiconque entre en ville par les voies de communication terrestres.

Le recours à la photographie satellite permet de visualiser la morphologie de la ville et le contenu des zones d'entrée de la ville. Une série de photographies prises sur le terrain complète la description de chaque entrée afin de construire les séquences d'entrée de ville.

Nous analysons dans un premier temps les lieux d'entrée par les échangeurs autoroutiers, et ensuite nous procédons à l'étude des lieux d'entrée par les routes principales. Ainsi, ce sont treize entrées de ville qui sont explorées.

6.3.1 Entrées par les échangeurs autoroutiers

L'autoroute qui ceinture la ville compte quatre sorties pour se rendre à Lausanne: Maladière, Malley-Centre, Blécherette et Vennes. Ces quatre sorties d'autoroutes, qui constituent quatre entrées dans la ville, sont analysées successivement. Par ce type d'entrée, l'automobiliste passe d'un paysage autoroutier à un paysage urbain où la transition entre ces deux entités peut être relativement courte.

6.3.1.1 Entrée Maladière



Entrée Maladière

Description de la zone d'entrée

La sortie d'autoroute au giratoire de la Maladière est celle qui se situe le plus proche du centre-ville. En effet, la fin du tronçon de l'A1 passe à travers le secteur périphérique de la Bourdonnette constitué du parc L.-Bourget, du cimetière du Bois de Vaux et du camping de Vidy. L'autoroute aboutit au grand giratoire de la Maladière entouré au nord par le parc de la Vallée de la Jeunesse et au sud par les installations récréatives et sportives de Vidy. A partir de là partent trois avenues en direction de l'est (Avenue de Montoie, Avenue des Figuiers, Avenue de Rhodanie) distribuant le trafic routier dans une zone bâtie dense; la dénomination «avenue» annonce le caractère important d'une route implantée dans un bâti dense. De plus, les deux plus importantes avenues que sont l'Avenue des Figuiers et de Rhodanie sont bordées de trottoir de chaque côté, exprimant de fait une atmosphère d'urbanité.

Le ralentissement de la vitesse graduelle et le giratoire, qui régule le trafic et la vitesse, permettent d'annoncer l'entrée en ville qui se fait de manière directe au contact avec les trois avenues pré-citées. De l'entité «autoroute» à l'entité «ville», le passage se fait sans transition ce qui permet une compréhension «instinctive» de l'entrée en ville. A noter que les abords de l'autoroute sont végétalisés depuis la Bourdonnette jusqu'au giratoire de la Maladière.

Marqueurs de l'entrée

Le premier marqueur intentionnel de l'entrée dans la ville de Lausanne est le panneau de localité complété de la limite générale de 50 km/h et qui se situe peu avant l'entrée dans le giratoire. A noter la présence du drapeau de la ville de Lausanne en-dessous du panneau de localité. Le grand giratoire de la Maladière est muni de multiples mâts où sont perchés des drapeaux avec le logo olympique sur chacun d'eux. Cette mise en scène imprime l'identité de la capitale olympique. De plus, deux panneaux de bienvenue sont situés aux abords du giratoire, l'un sur l'Avenue des Figuiers et l'autre sur l'Avenue de Rhodanie.

En ce qui concerne les marqueurs urbains, on note la forte présence de stations essence (trois stations essence se trouvent dans le périmètre proche du giratoire de la Maladière). Le giratoire lui-même constitue un marqueur important d'entrée en ville; sa grandeur monumentale s'inscrit fortement dans le paysage pour imprimer un repère incontournable. De plus, l'échelle de taille entre le giratoire et les avenues qu'il alimente marque un contraste qui résulte du rétrécissement de la chaussée. Le parking relais d'Ouchy se situe bien trop loin de l'entrée de ville de la Maladière pour compter parmi les marqueurs d'entrée de ville.

Lisibilité de l'entrée

La lisibilité de cette entrée est bonne. Le ralentissement obligé des véhicules pour entrer dans le giratoire induit un premier signe d'entrée en ville complété par les panneaux de localité et de bienvenue. Le caractère monumental du giratoire, décoré de drapeaux exprimant l'identité de la ville et d'une végétation très haute et imposante, constitue une véritable porte d'entrée de la ville. Finalement, l'irrigation du flux par des avenues bordées de trottoirs de chaque côté et bordées d'arbres (pour l'Avenue du Figuier) confère une atmosphère forte d'un cadre urbain claire avec une orientation aisée.

Entrée Maladière

Séquence 1: peu après la dernière sortie d'autoroute (Malley-Centre), les talus qui bordent l'A1 sont très végétalisés, de même que le terre-plein qui sépare les deux voies. Ce paysage permet de créer un fort contraste dès l'arrivée dans le rond-point de la Maladière où la densité du bâti et la couleur environnante indiquent un changement d'entité.



Séquence 2: l'entrée en ville est marquée par trois signaux: le panneau limite générale de 50 km/h qui oblige l'automobiliste à ralentir (ce qui provoque une coupure dans la vitesse), le panneau de localité bleu de Lausanne et en-dessous le drapeau de la ville.



Séquence 3: la monumentalité du rond-point, marqueur de l'entrée de ville, se manifeste par la grandeur de la circonférence du giratoire, la présence marquée d'arbres imposants et finalement par le nombre de drapeaux olympiques donnant une identité au milieu dans lequel l'automobiliste s'introduit.



Séquence 4: l'Avenue de Rhodanie est bordée de trottoirs de chaque côté de la route. Alors que le côté gauche est construit, le côté droit est constitué de terrains de sports et de détente. L'orientation aisée de la route associée aux éléments cités ci-dessus produisent un cadre urbain clair.



Séquence 5: l'Avenue des Figuiers ci-contre est bordée de trottoirs de chaque côté de la route de même qu'un alignement d'arbres créant un cadre ordonné et clair. L'entrée en ville est annoncée par le panneau d'accueil alors que la densité du bâti renforce l'image de la ville.



6.3.1.2 Entrée Malley-Centre



Entrée Malley-Centre

Description de la zone d'entrée

Ce secteur de la ville constitue le lieu d'entrée dans Lausanne par le sud-ouest. Située en position charnière entre la ville et la périphérie, cette zone se caractérise par la prépondérance de grands équipements spécifiques: grand ensemble locatif de la Bourdonnette (forteresse isolée et repliée sur elle-même), établissements horticoles de la ville, cimetière du Bois de Vaux et jardins familiaux. A noter que ces équipements sont pour la plupart limités de quelque manière: le cimetière est encerclé par une haie et une couronne d'arbres et les terrains horticoles sont encerclés d'un grillage. De nombreux espaces résiduels complètent la liste de cet ensemble hétérogène formant un paysage caractéristique d'un milieu périurbain (place de jeu, place de pétanque, exposition de voitures). Le manque de cohérence entre ces différents ensembles dispatchés produit un effet d'isolement entre eux: l'importance du réseau routier découpe l'espace en poches indépendantes les unes des autres. Au niveau de la verticalité, le grand ensemble de la Bourdonnette en forme de domino et les équipements cités ci-dessus ne sont pas imposants. En effet, l'espace de surface est grand, alors que le volume des équipements est faible.

L'emprise de l'automobile s'inscrit dans le mobilier de la voirie: panneaux et feux suspendus de signalisations, glissières de sécurité et séparateur de voie en béton sur l'Avenue du Chablais longeant le cimetière. Sur le séparateur de voie sont installés des candélabres. La couleur gris domine le paysage.

Le flanc nord de l'Avenue du Chablais est constitué de maisons individuelles et de bâtisses en gradin épousant la pente et forment un quartier d'habitation. La ligne du TSOL et l'Avenue du Chablais constituent une frontière entre les deux espaces.

A noter la présence d'un vide à l'ouest de l'ensemble locatif de la Bourdonnette conférant au paysage une image imprécise entre ville et campagne.

Marqueurs de l'entrée

Les marqueurs volontaires de l'entrée de ville sont peu nombreux: seul le panneau de localité situé peu avant le giratoire de Provence avertit de l'entrée en ville de Lausanne (alors que la limite communale se trouve bien en-deçà de ce point).

Les marqueurs typiques de la zone d'entrée en ville sont l'important carrefour de la Bourdonnette, les stations essences et le giratoire de Provence qui constitue à proprement parler la porte d'entrée dans la ville. Régulateur du trafic, le giratoire oblige l'automobiliste à ralentir accentuant de ce fait le sentiment de pénétrer dans un espace à forte densité du bâti. Enfin, le parking relais de Provence constitue lui aussi un marqueur d'entrée en ville.

Lisibilité de l'entrée

La lisibilité de l'entrée est faible à nulle. Le manque d'information marquant l'entrée en ville, la faible densité du bâti, la forte proportion de végétation, l'étalement des espaces mono-fonctionnels et la prépondérance du réseau routier produisent un paysage pauvre réduisant la

qualité urbaine à néant. En effet, l'occupation du sol hétéroclite et importante de grands espaces enlève toute forme d'identité lisible dans le paysage. La faible attraction du lieu est marquée par la place prépondérante faite pour les automobilistes alors que les trottoirs étroits sont désertés. Par ailleurs, le trottoir longeant l'Avenue du Chablais ne se trouve que sur le côté sud de la route, signe d'une emprise terrestre faible de la part des piétons. La voirie correspond à une route qui nie son intégration à l'espace urbain qui l'entoure: elle s'impose dans le paysage et ne recèle qu'une fonction de déplacement pour l'automobile.

Entrée Malley-Centre

Séquence 1: le paysage qui se découvre est composé principalement de voies de communications pour les automobiles. L'é étroitesse des trottoirs exprime le caractère faiblement piétonnier de cette zone. Sur la gauche se dessine la «forteresse» isolée de la Bourdonnette. La voie de communication correspond à une route et non une rue.



Séquence 2: câbles, fils et panneaux suspendus constituent le mobilier le plus présent dans cet espace de passage où l'on aperçoit sur la droite un garage. Mono-fonctionnel et d'une qualité visuelle pauvre, cette zone est caractéristique d'un carrefour d'entrée de ville.



Séquence 3: l'Avenue du Chablais est divisée en deux par un séparateur de voies produisant une image pauvre d'urbanité où seul un côté de la route est bordé d'un trottoir alors que l'autre est occupé par la ligne du TSOL. L'entrée est indiquée par le panneau de localité alors que la station essence, marqueur d'entrée de ville, se situe à la limite communale. La rangée d'arbre sur la droite, confondue avec le cimetière, produit un effet d'allée.



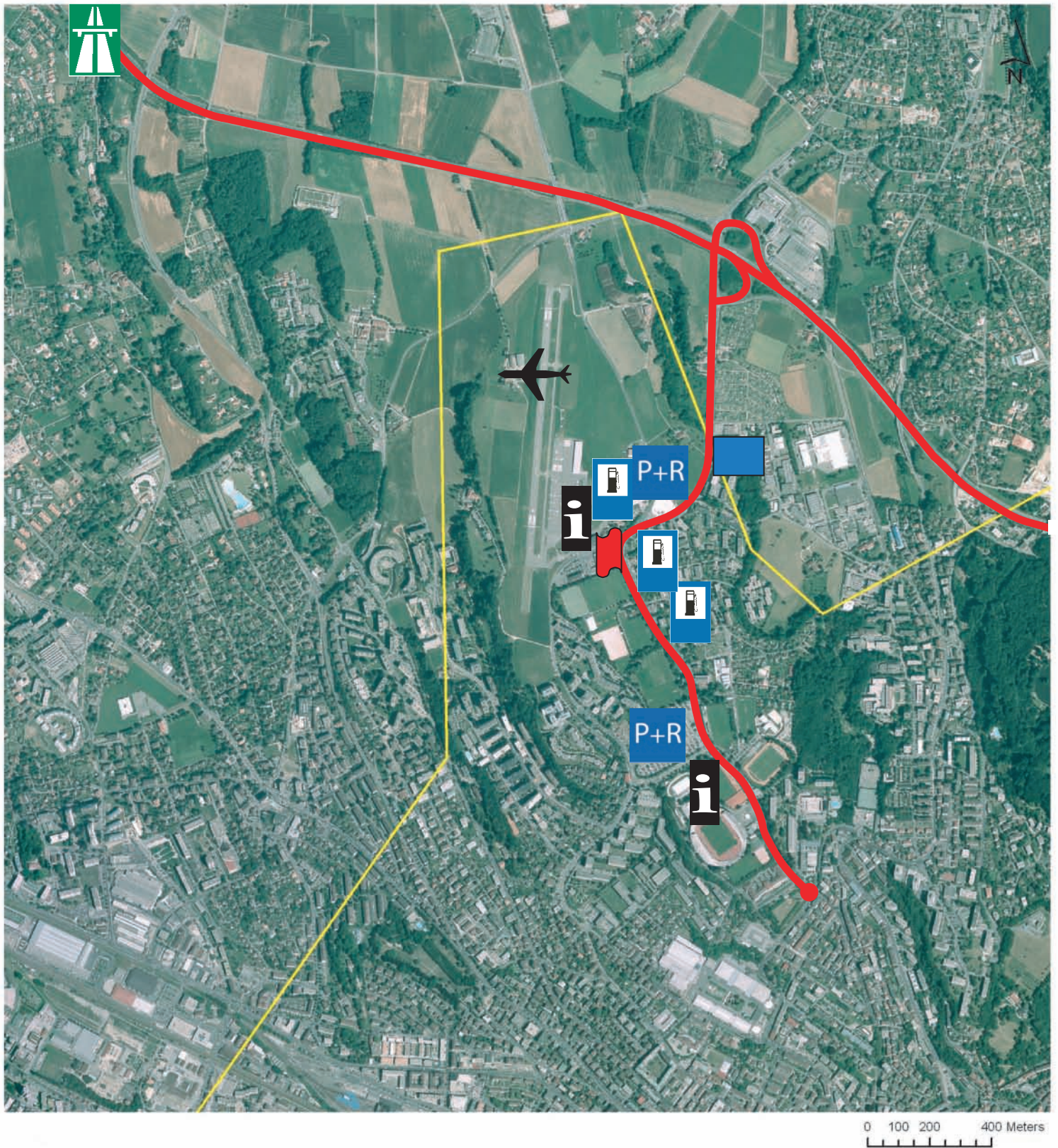
Séquence 4: l'entrée se manifeste par l'augmentation de la densité du bâti: les deux côtés de la route sont désormais construits. Un effet convexe se produit, dû à la montée de la route.



Séquence 5: le rond-point marque l'entrée en ville. Muni de drapeaux aux couleurs du canton et de la ville, il assigne une identité et une symbolique au lieu. Par ailleurs, le paysage désormais urbain (présence de magasins et de cafés, non visibles sur la photo) accentue l'impression d'entrer en ville.



6.3.1.3 Entrée Blécherette



Entrée Blécherette

Description de la zone d'entrée

La zone d'entrée de ville se caractérise par une nette transition entre une zone rurale et le milieu urbain. Entre la sortie d'autoroute et le passage de la limite communale se trouvent des jardins familiaux. La zone boisée du Petit-Flon joue le rôle de frontière naturelle que la route principale traverse. La route, par ailleurs, se trouve à la limite entre d'un côté un ensemble d'immeubles locatifs qui bordent la route et un paysage rural côté ouest: l'automobiliste longe l'urbain sans y pénétrer. La hauteur des habitats varie entre le r+3 et r+8. Un terre-plein sépare la chaussée des places de parking des immeubles.

A partir du carrefour de la Blécherette et tout le long de la Route des Plaines du Loup, on retrouve un paysage constitué de poches cloisonnées et mono-fonctionnelles: parking-relais, aéroport, service des automobiles, vélodrome, patinoire, courts de tennis, terrains de sport, prison du Bois-Mermet et stade olympique. La situation est comparable à celle de la zone de la Bourdonnette. En effet, cette zone-ci est aussi constituée de formes hétérogènes et de grands espaces mono-fonctionnels qui appauvrissent la qualité urbaine. Les différents espaces sont délimités par des haies où des grillages. L'emprise du réseau routier et le cloisonnement des installations est préjudiciable aux liaisons piétonnes. La route constitue une frontière et non un lien entre les deux côtés de la chaussée. Finalement, les constructions, de faible hauteur (r+4), sont diluées dans un espace pauvre et horizontal (stades de football, parkings).

Peu après le stade Olympique, un ensemble de barres locatives espacées constituent l'essentiel du paysage. Un alignement d'arbres longe la route jusqu'au carrefour avec l'Avenue du Mont-Blanc: la densité du bâti est plus importante et la chaussée se rétrécit (Avenue du Vieux-Moulin et Rue de la Pontaise notamment qui est un sens unique).

Marqueurs de l'entrée

Les marqueurs intentionnels sont le panneau de localité et le panneau de bienvenue qui se situe au carrefour de la Blécherette où l'on trouve aussi un plan de la ville. Ainsi, trois panneaux différents représentent les signes de l'entrée de ville, le panneau de bienvenue étant le plus visible et imposant.

Concernant les marqueurs typiques urbanistiques de la zone d'entrée de ville on peut citer les deux parkings-relais de la Tuilière et du Vélodrome, les stations essence (dont celle de l'aérodrome qui est en construction). L'aéroport de la Blécherette marque l'entrée dans la ville dans la mesure où ce type d'installation se situe généralement en périphérie des villes. La forte présence d'infrastructures de communication (aéroport, parkings, stations essence) accentue le sentiment de zone de passage.

Lisibilité de l'entrée

Cette entrée de ville se situe entre le rural et l'urbain. Par conséquent, la limite de la ville et l'entrée de ville ont une bonne lisibilité, mais cette lisibilité ne tient que par le fort contraste produit entre d'un côté le rural et de l'autre l'urbain. En effet, ce dernier est très lâche et le caractère mono-fonctionnel des installations, qui prennent considérablement d'espace, ne

peuvent créer le sentiment de pénétrer dans l'urbain, contrairement au carrefour de la Route des Plaines du Loup et de l'Avenue du Mont-Blanc où l'urbanité est riche et compacte. En effet, la chaussée des Plaines du Loup constitue une frontière, ayant un caractère de route et ne prenant pas en compte le contexte urbain alentour.

Entrée Blécherette

Séquence 1: dès la sortie d'autoroute, l'automobiliste pénètre dans une zone verte. A droite se trouve une ferme, et sur la gauche émergent les jardins familiaux. L'horizon y est dégagé et permet de découvrir le paysage. Un seul côté de la route est longé par un trottoir.



Séquence 2: l'entrée en ville de Lausanne est marquée par le panneau de localité. La route borde les immeubles locatifs de la Route du Châtelard. La route constitue la limite entre la ville (sur la gauche) et la campagne (sur la droite). Un effet d'inflexion est produit par le virage bordé par les immeubles.



Séquence 3: l'entrée dans Lausanne est marquée par le carrefour de la Blécherette, le parking relais et le terminus du bus numéro 1. L'horizon n'est pas obstrué par une forte construction où de grands bâtiments. Le panneau d'accueil se situe au milieu du carrefour. L'infrastructure routière domine le paysage.



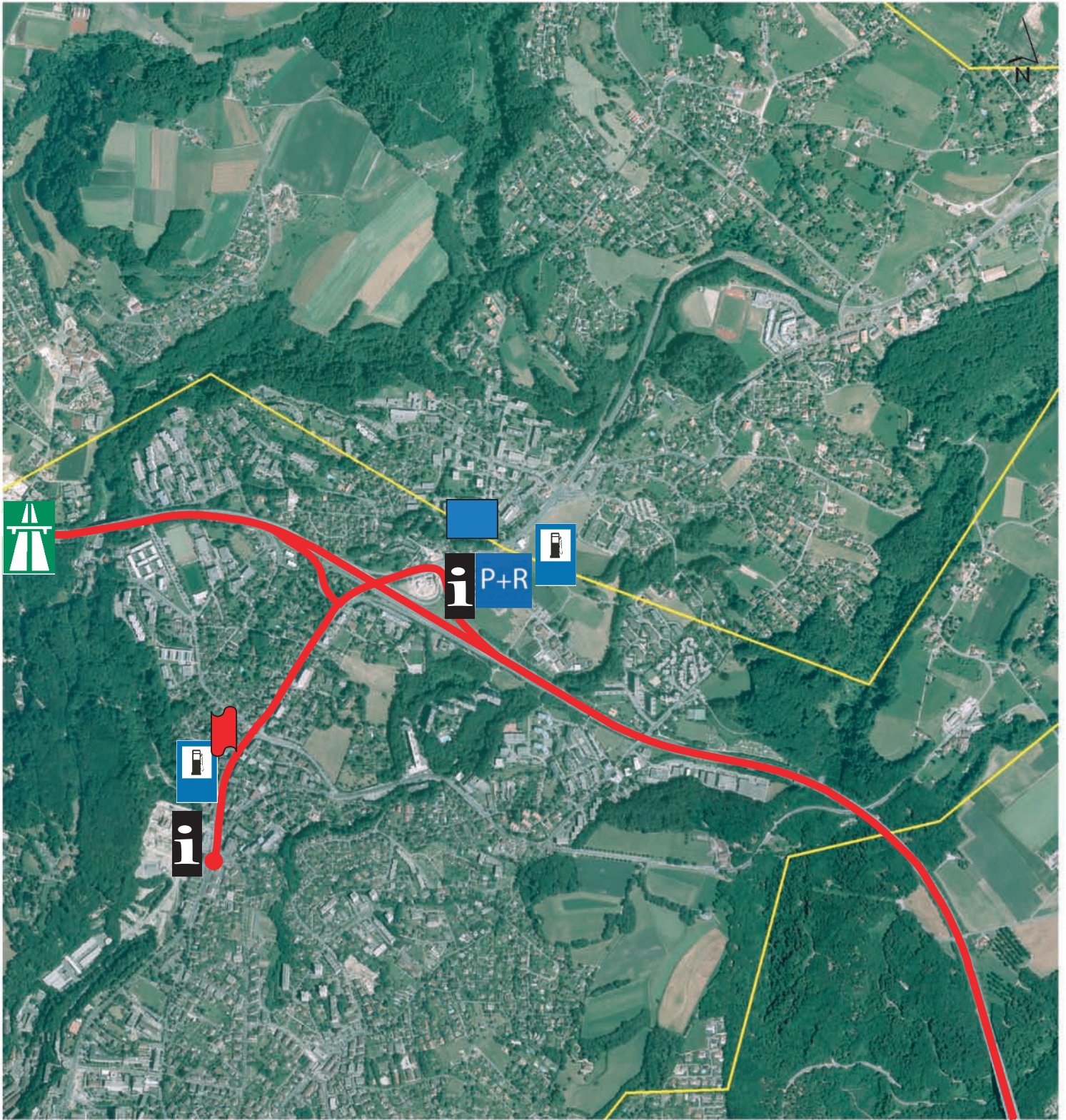
Séquence 4: la Route des Plaines du Loup est bordée d'espaces mono-fonctionnels repliés sur eux-même et limités par des haies et grillages. Sur la droite, le parking-relais du vélodrome. La route, en forme de méandre, produit un effet de découverte.



Séquence 5: le sentiment d'entrée en ville se produit au carrefour de l'Avenue du Mont-Blanc: la forte densité du bâti s'érige en mur face à la Rue de la Pontaise. Les magasins et leurs enseignes produisent un paysage urbain dense. L'impression d'entrer dans l'urbain est accentuée par la dénivellation de la route qui «plonge» en direction de la ville et par la présence du parc des Casernes.



6.3.1.4 Entrée Vennes



0 100 200 400 Meters

Entrée Vennes

Description de la zone d'entrée

Cette zone représente l'entrée de Lausanne par le nord-est. Située en périphérie de la commune de Lausanne, la sortie d'autoroute se situe à la limite de la commune d'Epalinges. A ce propos, ce secteur présente un vide s'étirant de l'autoroute A9 jusque sur la commune d'Epalinges. L'entrée se situe ainsi à la limite de deux périphéries, limite qui est par ailleurs aussi naturelle; on peut remarquer une rupture de pente à la frontière communale.

Le paysage est fortement marqué par le réseau routier: autoroute de contournement et Route de Berne qui se prolonge jusqu'au centre secondaire de la Sallaz. Le paysage qui s'offre sur cette pénétrante est pauvre et témoigne de la prégnance du mobilier de la voirie: terre-plein en béton séparant la chaussée et muni de lampadaires, écrans antibruit, gros poteaux gris où sont attachés les câbles pour les bus, largeur importante de la chaussée. Cette voie constitue une route qui sépare les deux côtés de la chaussée. La densité du bâti est faible et le paysage monotone: on remarque un pattern d'immeubles répété juste au-devant du carrefour formé par la Route de la Feuillère. Les immeubles sont construits perpendiculairement à la chaussée, produisant un sentiment de faible densité. Suite au carrefour pré-cité, la densité du bâti augmente et les immeubles, séparés entre eux, longent néanmoins la chaussée. La densité forte du bâti apparaît dès l'entrée de la Sallaz.

Marqueurs de l'entrée

Les marqueurs volontaires de l'entrée de ville sont le panneau de localité et le plan de ville qui se trouvent au nord de la sortie d'autoroute. Un panneau de bienvenue est implanté à l'Avenue de la Sallaz. Ce panneau est mal placé et sa lisibilité est faible; il ne se détache pas suffisamment des autres signaux environnants. Il est par ailleurs prévu de le délocaliser dans le projet des panneaux informatisés. Il serait implanté plus en amont de la Sallaz.

En ce qui concerne le bâti, les marqueurs d'entrée de ville sont le parking-relais de Vennes et la station essence qui se situent à la limite communale de Lausanne.

Lisibilité de l'entrée

La lisibilité de l'entrée de ville est faible, et cela tient au fait que cette zone d'entrée de ville n'est marquée par aucune coupure nette entre deux entités: la périphérie de Lausanne touche la périphérie d'Epalinges, créant un paysage morne, pauvre et constitué de vides. De plus, le panneau de bienvenue n'est pas bien situé.

Il est à relever que la topographie de cette zone participe au sentiment de pénétration dans la ville; du fait du relief en pente douce du nord au sud, cette inclinaison suscite un effet de «gouffre» et d'«entonnoir» qui donne la sensation d'entrée. Néanmoins, le caractère mono-fonctionnel de la Route de Berne, qui ne sert pas de lien entre les deux côtés de la chaussée mais joue le rôle de séparation, et la progression peu marquée et monotone ne permettent pas de créer le sentiment d'urbanité. L'entrée en ville de se ressent que dès l'arrivée à la Sallaz où les commerces et la contiguïté du bâti produisent un espace dense et riche en signes.

Entrée Vennes

Séquence 1: la Route de Berne, à la périphérie de la commune d'Epalinges, est bordée sur sa droite de maisons individuelles. La largeur de la route et le nombre de voies indiquent l'importance de cette zone comme lieu de passage. A gauche, on distingue un vide constitué de champs et la station essence qui se trouve à la limite communale de Lausanne.



Séquence 2: peu après la station essence, on distingue à gauche le parking-relais de Vennes, symbole d'entrée de ville. Le paysage est pauvre. Il est uniquement constitué de voies routières, de panneaux routiers et de murs anti-bruits (sur le côté droit de la photo).



Séquence 3: une fois passé sous l'autoroute, un paysage bâti émerge. Sur la gauche on distingue les back offices du Crédit Agricole. Cependant, l'importance de la voie de communication routière ne permet pas de créer une ambiance urbaine. De plus, l'horizon, qui est dégagé, enlève toute forme de pénétration dans un bâti dense. La mise en perspective atténue le sentiment d'urbanité.



Séquence 4: on distingue le panneau d'entrée en ville au fond à droite. L'espacement des immeubles construits perpendiculairement à la chaussée crée un paysage d'habitats périphériques. La séparation des voies par un terre-plein en béton produit une barrière entre les deux espaces de part et d'autre de la Route de Berne.



Séquence 5: l'entrée dans Lausanne se ressent à la Sallaz: l'augmentation de la densité du bâti et les magasins contribuent au paysage urbain.

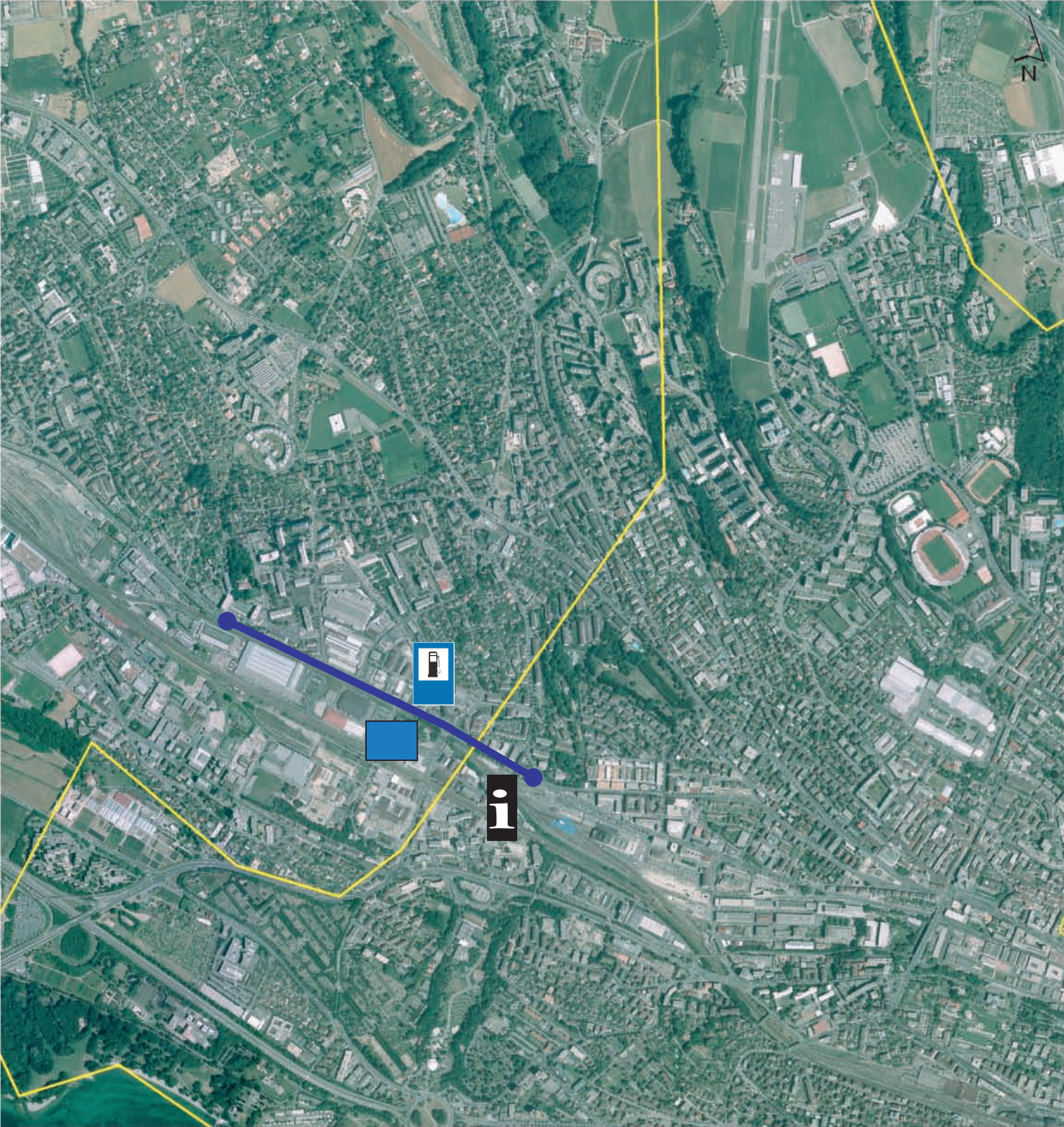


6.3.2 Entrées par les routes principales

Neuf entrées par les routes principales sont analysées dans ce chapitre. Trois entrées se situent à l'ouest de Lausanne: l'entrée Route de Renens – Avenue de Morges, Route de Cossonay – Route de Prilly, et Route de Neuchâtel – Avenue d'Echallens. Une entrée se situe au nord de Lausanne; il s'agit de l'entrée par le Mont-sur-Lausanne passant par la Route de Lausanne et la Route Aloys-Fauquez. Enfin, cinq entrées sont analysées dans l'est lausannois: Route d'Oron, Boulevard de la Forêt – Avenue de Chailly, Avenue du Lavaux – Avenue du Léman, Avenue C.-F. Ramuz – Avenue de Montchoisi, Avenue Général-Guisan – Avenue du Denantou/Quai d'Ouchy.

Pareil à la démarche des entrées par les échangeurs autoroutiers, les entrées par les routes principales sont analysées suivant la zone dans laquelle elles s'insèrent, les marqueurs de l'entrée et finalement la lisibilité de l'entrée est analysée. Cette démarche est complétée par une photo satellite où sont surimposées les caractéristiques du paysage de chaque entrée de ville de même qu'une séquence de cinq photos qui permet de voir la transition paysagère.

6.3.2.1 Entrée Route de Renens - Avenue de Morges



0 100 200 400 Meters

Entrée Route de Renens – Avenue de Morges

Description de la zone d'entrée

La zone de cette entrée de ville est complexe: les limites administratives entre les communes de Lausanne, Prilly et de Renens sont proches les unes des autres, rendant une lecture difficile pour déterminer sur quelle commune l'on se trouve. En effet, la zone comprise entre la Rue de Lausanne, l'Avenue de Morges et l'Avenue du Chablais est composée d'un imbroglio de limites administratives: ainsi, depuis la Rue de Lausanne direction la ville de Lausanne, on traverse les trois communes de Renens, Prilly et Lausanne sur moins de 500m. Pareillement, depuis le giratoire de Provence jusqu'à l'Avenue de Morges, en passant par l'Avenue du Chablais, on entre sur la commune de Lausanne, puis sur la commune de Prilly (sur 200m) pour à nouveau pénétrer sur le territoire lausannois.

En ce qui concerne l'entrée par la Rue de Lausanne et la Route de Renens, on remarque que le paysage sur la commune de Renens, puis de Prilly, est constitué uniquement d'entrepôts (entrepôt des TL notamment) d'usines (Bobst par exemple) ou de grandes installations (patinoire de Malley, centre commercial de Malley) qui occupent la majeure partie de l'espace. Cette zone est fortement marquée par les voies de communication (chemin de fer et automobile). L'aménagement de la voirie, côté Renens et Prilly, produit un paysage pauvre: terre-plein en béton qui sépare la route et présence de glissières de sécurité. Le côté droit de la route est constitué d'un talus herbeux et d'une ligne de chemin de fer. Dès l'entrée dans Lausanne, on remarque que désormais la route est bordée de deux trottoirs et un alignement d'arbres fait face à un bâti contiguë et équipé de magasins au rez-de-chaussée. De plus, la hauteur des bâtiments (r+5) est plus grande que celle que l'on trouve le long de la rue de Renens (r+3). Le paysage apparaît plus structuré.

Marqueurs de l'entrée

Le panneau de localité représente le seul élément significatif qui annonce l'entrée en ville de Lausanne. Un plan de ville se situe 300m au-delà de l'entrée en ville. Un lave-auto ainsi qu'une station essence peu avant l'entrée dans Lausanne, sont les éléments caractérisant l'entrée de ville. Cependant, dès l'entrée dans Lausanne, la chaussée est bordée de trottoirs des deux côtés et l'allée d'arbre, longeant le flanc droit de l'Avenue de Morges, faisant face à des immeubles contiguës, permet d'imprimer un sentiment d'urbanité. Non seulement la densité du bâti, mais aussi la densité des magasins augmentent. De plus, on remarque la présence de parkings le long des magasins.

Lisibilité de l'entrée

La lisibilité est faible. Seul le panneau de localité informe de l'entrée en ville. Seuls les éléments au niveau du tissu urbain (densité du bâti, des magasins, allée d'arbres) permettent de déchiffrer l'entrée. La complexité du tracé des limites administratives renforce le caractère «illisible» de la zone dans laquelle on se trouve. Cette zone d'entrée apparaît chaotique du côté de Prilly: couleurs du bâti pas harmonisées entre elles (vert, mauve, brun) et hauteur des bâtiments aléatoire. L'entrée dans Lausanne se manifeste par un paysage plus structuré. Entre ces deux paysages, seul le panneau bleu de localité renseigne du changement d'entité.

Entrée Route de Renens – Avenue de Morges

Séquence 1: le paysage de la Rue de Lausanne, sur la commune de Renens, est pauvre en signes et mono-fonctionnel. La largeur de la route crée un espace voué à la voiture. Le côté droit est construit par de grands bâtiments mono-fonctionnels et gourmands en espace (entrepôt TL). Seul le côté gauche de la route est bordé d'un trottoir.



Séquence 2: la séparation entre les voies et la présence des lampadaires au milieu de la chaussée accentuent l'effet d'espace réservé à la voiture. La route est par ailleurs longée par un talus dénudé et une voie de chemin de fer. A droite de la photo on distingue le panneau d'entrée sur la commune de Prilly.



Séquence 3: la Route de Renens, sur la commune de Prilly, est marquée par l'afflux d'enseignes de toutes les couleurs sur le côté gauche de la route: station essence et lave-autos se démarquent du paysage. Les bâtiments ne forment pas une structure homogène au niveau de la hauteur et de la forme.



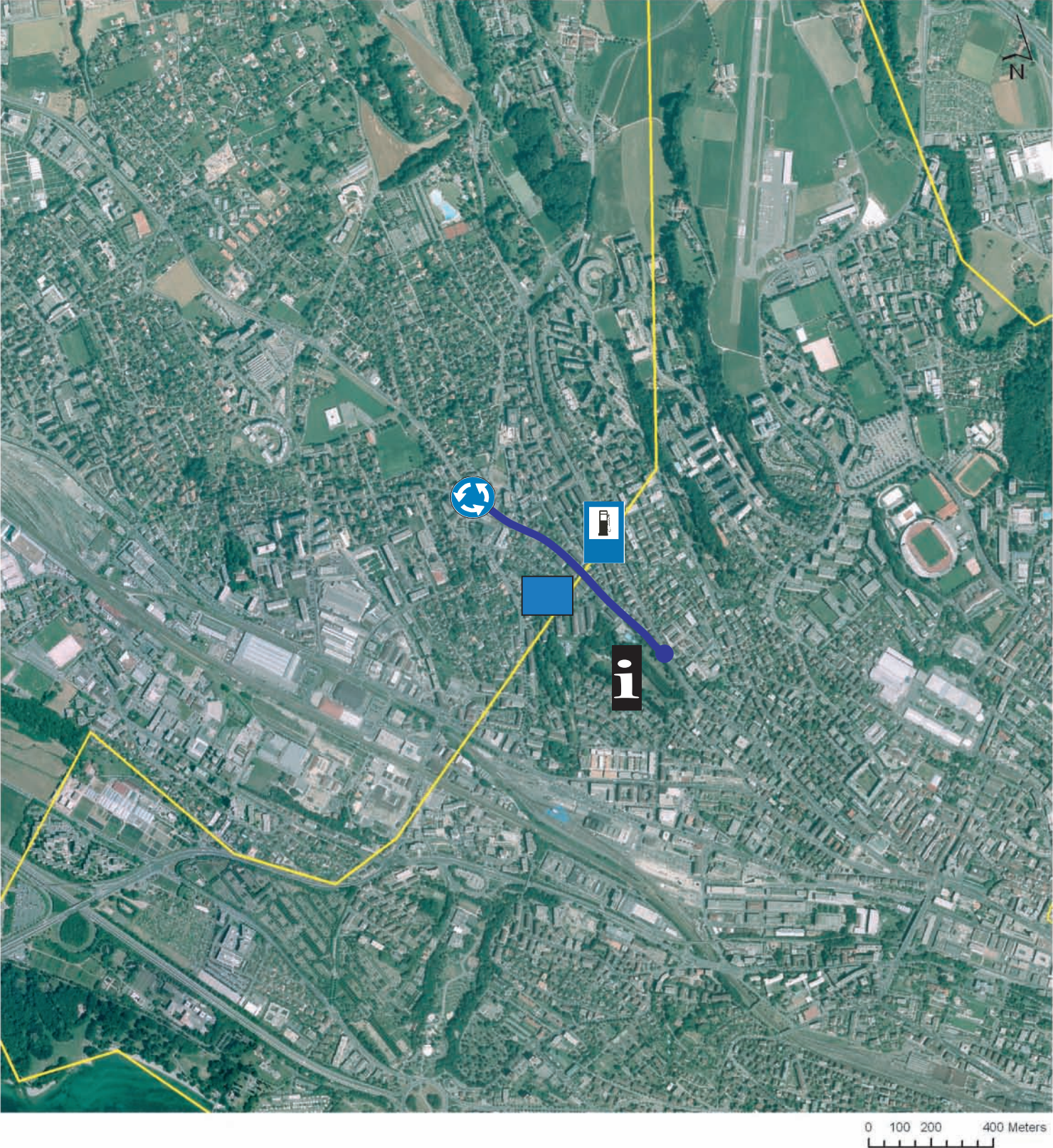
Séquence 4: l'entrée dans la ville de Lausanne est signifiée par deux panneaux de localité situés sur chaque côté de la route. Peu après le carrefour, on remarque que l'Avenue de Morges est bordée d'un trottoir des deux côtés. De plus, l'allée d'arbre sur la droite crée un léger effet de monumentalité.



Séquence 5: alors que la Rue de Lausanne et la Route de Renens sont constituées d'un bâti éparse, l'Avenue de Morges se distingue par des immeubles de grande taille et contiguës. Les magasins au rez-de-chaussée et l'augmentation du nombre de signes perçus (réclames, enseignes) produisent un effet d'urbanité.



6.3.2.2 Entrée Route de Cossonay - Route de Prilly



Entrée Route de Cossonay – Route de Prilly

Description de la zone d'entrée

A première vue, cette zone est homogène et les tissus construits de part et d'autre de la frontière communale sont du même type. La zone de cette entrée de ville est un quartier d'habitations. En effet, sur les abords de la Route de Cossonay, qui se trouve sur la commune de Prilly, on remarque que les habitations correspondent à des maisons familiales. La route est dépourvue de places de parc.

Ensuite, dès le début de la Route de Prilly, qui correspond à l'entrée en ville de Lausanne, les maisons familiales font place à quatre grands immeubles (r+4) longeant la route jusqu'au début du parc de Valency. Sur le côté gauche, le bâti est aussi constitué d'immeubles mais ils ne forment pas une structure distincte. La route est pourvue de places de parc, alternant le côté de la chaussée. Ainsi, malgré l'impression homogène que dégage cette zone, on y décèle une différenciation dans le paysage: habitat individuel côté Prilly, habitat collectif côté Lausanne.

Cette zone d'habitat est dense mais la verdure y est néanmoins très présente. On note par ailleurs une allée d'arbres sur le côté sud de la Route de Prilly qui commence dès le début de l'entrée en ville de Lausanne et qui se confond par la suite dans la végétation du parc de Valency. On remarque aussi la présence de petits magasins peu avant le parc de Valency.

Finalement, une station essence est implantée exactement sur la limite communale de Lausanne, insérée dans un cadre d'habitats.

Marqueurs de l'entrée

Seul le panneau de localité de la ville de Lausanne indique l'entrée en ville. Ce dernier est par ailleurs situé à la même hauteur d'une station essence, réel marqueur de l'entrée en ville. Finalement, la rangée d'arbres sur la Route de Prilly, qui commence dès la limite communale de Lausanne, permet de mettre en scène une certaine monumentalité de l'entrée en ville. La signalisation reste néanmoins pauvre.

Lisibilité de l'entrée

La lisibilité de l'entrée en ville est faible. Sans un regard alerte sur la composition du paysage, cette zone représente un milieu homogène d'habitations. En effet, la transition dans la forme du bâti ne permet pas un contraste fort pour avoir le sentiment d'entrer dans une entité autre. Le changement s'opère à l'intérieur d'une même fonction, à savoir la fonction de l'habitat, passant d'un paysage de maisons familiales à un paysage d'immeubles locatifs. L'urbanité se manifeste par la composition de la chaussée qui est pourvue de places de parc et par l'alignement d'arbres. Les quelques magasins participent aussi à ce paysage urbain mais ce dernier ne se lit clairement que dès l'arrivée au carrefour du parc de Valency. A noter finalement que le centre de Prilly village est relativement proche du carrefour du parc de Valency: le paysage entre ces deux «centres» est homogène, ce qui ne permet pas une différenciation claire entre Lausanne et son agglomération.

Entrée Route de Cossonay – Route de Prilly

Séquence 1: sur la route de Cossonay (commune de Prilly), le paysage est définitivement urbain avec tout de même une touche «villageoise»: le bâti est majoritairement constitué de maisons individuelles et délimitées par des haies et des murets.



Séquence 2: cette séquence permet de montrer le changement dans le contenu urbanistique: sur la gauche (commune de Prilly), prépondérance de villas et sur la droite (commune de Lausanne), prépondérance d'immeubles locatifs. L'entrée se marque par le changement du paysage du bâti.



Séquence 3: l'entrée en ville de Lausanne est annoncée par le panneau de localité. A la limite communale Prilly/Lausanne se trouve une station essence. Dès cet endroit, on remarque la présence de places de parc conférant une image plus urbaine à la voirie, alors que la route de Cossonay donne l'image de route de quartier.



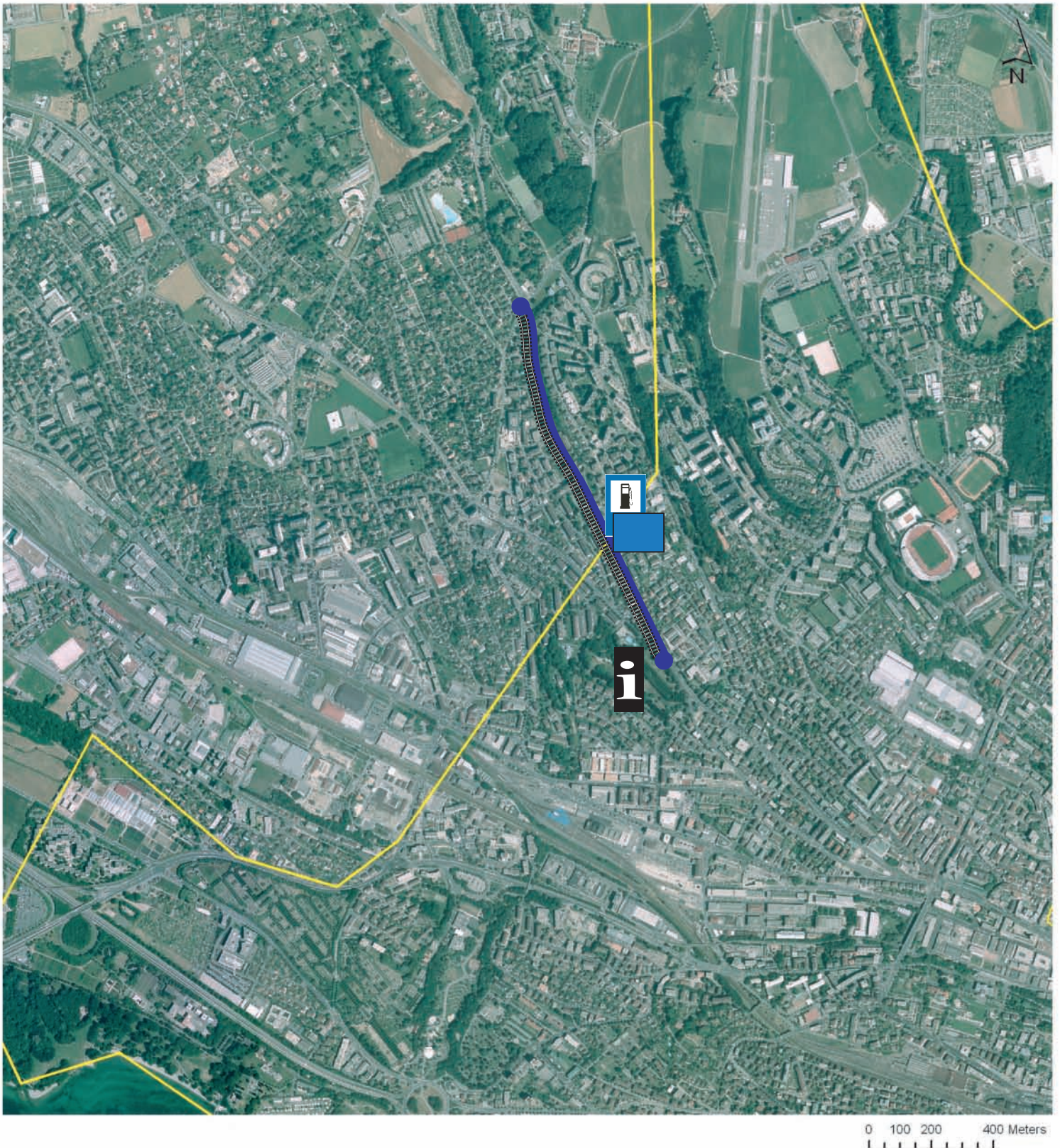
Séquence 4: comme relevé à la séquence numéro 2, le bâti est constitué d'immeubles sur la commune de Lausanne, imprimant une coupure dans le paysage. La hauteur des immeubles imprime une nouvelle dimension. De plus, l'allée d'arbre sur la droite marque l'entrée en ville.



Séquence 5: le sentiment d'entrée en ville se situe au niveau du parc de Valency. La grandeur du carrefour, du parc et l'importance de la végétation créés une coupure dans le paysage et un lieu repère.



6.3.2.3 Entrée Route de Neuchâtel - Avenue d'Echallens



Entrée Route de Neuchâtel – Avenue d’Echallens

Description de la zone d’entrée

Cette entrée se situe à la frontière avec la commune de Prilly. La Route de Neuchâtel, appartenant à la commune pré-citée, est bordée de chaque côté de grands et longs immeubles qui ont tous la même forme allongée. Le paysage ainsi formé constitue un tissu d’habitat composé uniquement d’immeubles bien séparés les uns des autres. La Route de Neuchâtel est bordée d’un seul trottoir et la ligne du LEB longe la route sur le côté droit. On remarque qu’il y a une séparation claire et fonctionnelle entre la route et la voie de chemin de fer, produisant un paysage marqué par les voies de communication. Par ailleurs, ces deux voies de communication sont surélevées par rapport aux immeubles produisant une domination de la route sur l’habitat.

L’Avenue d’Echallens est quant à elle composée d’immeubles plus hauts mais moins longs dont quelques-uns sont contiguës. Par ailleurs, ils ne sont pas voués uniquement à la fonction d’habitat: différents magasins sont aménagés au rez-de-chaussée. La densité du bâti apparaît plus importante et la mixité des fonctions permet de créer le sentiment d’urbanité; les enseignes des échoppes augmentent le nombre de signes perçus et ainsi la richesse du paysage urbain. De plus, la voie de chemin de fer du LEB est intégrée à la route, conférant une atmosphère citadine. Cette intégration du chemin de fer à la route permet d’éviter de scander la route en deux et de créer une limite entre les deux côtés de la chaussée. Ainsi, un trottoir est aménagé des deux côtés de la route et une allée d’arbres se dessine sur la gauche. On note la présence de places de parking, contrairement à la Route de Neuchâtel qui est dépourvue de telles installations.

Marqueurs de l’entrée

L’entrée en ville de Lausanne est marquée uniquement par le panneau de localité et la limite générale des 50 km/h. Au niveau urbain, la transition est marquée par le dédoublement du trottoir, par l’intégration de la voie de chemin de fer à la route, à la mixité des fonctions dans les immeubles contiguës (habitat et magasin), par la présence de places de parking et finalement par la lignée d’arbres qui commence dès le début de l’Avenue d’Echallens. On note aussi la présence d’un garage à l’entrée de cette avenue. Ainsi, une coupure dans le paysage est perçue: la plus grande intégration des différents éléments qui structurent le paysage permet de créer une atmosphère citadine dès l’entrée sur la commune de Lausanne. En revanche, le partitionnement du paysage sur la commune de Prilly crée une atmosphère périphérique où la chaussée est uniquement utilisée comme support de communication.

Lisibilité de l’entrée

Malgré les éléments décrits ci-dessus, la lisibilité de l’entrée dans Lausanne est faible. En effet, les aménagements signalétiques ne permettent pas de marquer de manière nette l’entrée dans un espace urbain. En revanche, la transition se remarque dans la composition du paysage: alignements d’immeubles et parcellisation des fonctions côté Prilly, contiguïté de petits immeubles, mixité des fonctions et intégration côté Lausanne. Malgré cette différenciation, l’entrée en ville ne se lit pas aisément, du fait que la zone, de part et d’autre de la limite communale, est composée d’un tissu d’habitats homogène.

Entrée Route de Neuchâtel – Avenue d'Echallens

Séquence 1: l'espace de la Route de Neuchâtel, sur la commune de Prilly, est mono-fonctionnel et voué à la seule circulation. On remarque la séparation entre la route et les voies de chemin de fer. Des immeubles de même architecture et dominés par la chaussée créent un paysage monotone et pauvre.



Séquence 2: la Route de Neuchâtel est longée par la ligne du LEB. Seul le côté gauche de la route possède un trottoir. La quantité de signes perçus est pauvre. La chaussée ne constitue pas un lien entre les deux côtés de la route produisant ainsi une absence d'urbanité.



Séquence 3: l'entrée en ville de Lausanne est signalée par le panneau de localité et la limite générale de 50 km/h. On perçoit sur la gauche le début d'une plantation d'arbres longeant la route, et ce à partir de l'entrée sur la commune de Lausanne.



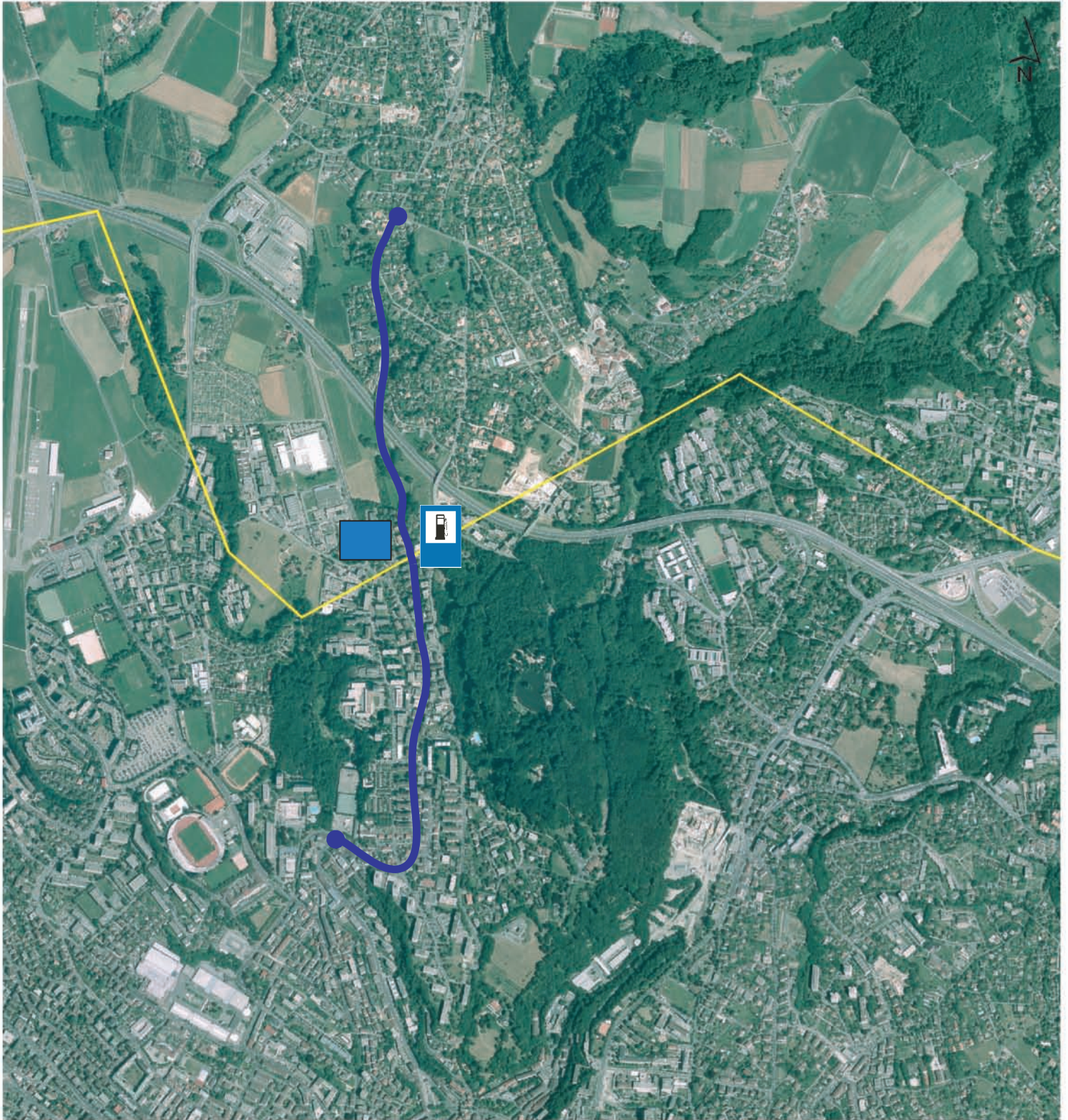
Séquence 4: l'Avenue d'Echallens est bordée de parkings et d'un trottoir des deux côtés de la route. Les arbres structurent le paysage et les rails du LEB s'incèrent dans la chaussée. Quelques magasins, avec leurs enseignes, émergent le long de l'avenue. Le nombre de signes perçus augmente, créant un paysage plus riche.



Séquence 5: le sentiment d'entrée en ville de Lausanne ne se réalise que lors de l'approche du parc de Valency et de la grande place de croisements entre les différentes rues. La grandeur des arbres et la dimension du parc créent un espace perceptible comme «urbain». Le nombre de restaurants et de magasins augmente produisant une urbanité riche.



6.3.2.4 Entrée Route de Lausanne - Route Aloys-Fauquez



0 100 200 400 Meters

Entrée Route de Lausanne – Route Aloys-Fauquez

Description de la zone d'entrée

La zone de cette entrée par le nord est à cheval sur le village du Mont-sur-Lausanne et sur la périphérie nord de Lausanne. L'autoroute de contournement crée une barrière entre ces deux entités.

L'entrée par la Route de Lausanne est marquée tout d'abord, sur la commune du Mont-sur – Lausanne, par une zone d'habitat familial. Le caractère villageois ressort par la faible densité du bâti et par l'importance de la végétation. La route de Lausanne enjambe l'autoroute de contournement, véritable limite matérielle entre la périphérie nord lausannoise et le village du Mont-sur-Lausanne.

Le passage du pont offre la vue sur l'autoroute du côté gauche, alors que l'on aperçoit un vide entre l'autoroute et la zone industrielle de la Blécherette sur le côté droit.

Une fois traversé le pont, on se retrouve à l'entrée de la ville de Lausanne, entrée signalée par le panneau de localité et la limite des 50 km/h qui se situe au milieu de la verdure. A 50m plus en aval, sur la Route Aloys-Fauquez, on entre dans un tissu d'habitat constitué de petits immeubles (r+3) et séparés entre eux par de la végétation. On note la présence d'une station essence à l'entrée même de cette zone. Le caractère urbain de cette zone est peu perceptible: bien qu'il y ait quelques magasins, la concentration du bâti ne permet pas de créer un espace véritablement urbain. En effet, le côté droit est occupé par de bas immeubles (r+3) perpendiculaires à la route, et non linéaires à cette dernière. Ainsi, il se crée un effet de «cascade» dans le bâti et non une sensation d'accompagnement et de bordure. Ce n'est qu'au bas de la Route Aloys-Fauquez, peu avant la jonction avec la Rue de la Borde, que les immeubles présentent une contiguïté et une mixité entre habitat et magasin créant de fait une ambiance urbaine.

Marqueurs de l'entrée

Les marqueurs sont le panneau de localité et la limite du 50 km/h implantés dans un décor rural. L'autoroute présente bel et bien une limite, mais elle ne permet pas de constituer un signe d'entrée en ville. On retrouve au début de la Route Aloys-Fauquez une station essence, marqueur urbain d'entrée en ville.

Lisibilité de l'entrée

La lisibilité d'entrée en ville est nulle. La limite entre le village du Mont-sur-Lausanne et de Lausanne est floue et prend place au milieu d'un vide paysager. Cette zone est constituée d'un côté d'un habitat individuel lâche, et de l'autre, côté commune de Lausanne, par un habitat collectif lâche. Ainsi, la différence paysagère entre ces deux entités n'est pas suffisamment forte pour créer une opposition et marquer, par le bâti, un changement d'entité. Ce n'est que 700m en aval de la limite lausannoise que l'impression d'entrée en ville se fait ressentir: la densité du bâti, l'augmentation du nombre de signes perçus (feux routiers, enseignes, magasins, publicités) créés cette image urbaine. A noter que la progression dans le sentiment d'urbanité n'est pas continue: la séquence d'entrée se compose d'espaces peu densifiés,

ensuite plus densifiés avec une augmentation du nombre de magasins, et après un retour à un espace peu densifié (présence de logements ouvriers avec de grands jardins), et finalement sentiment d'urbanité avec une contiguïté dans le bâti peu avant le raccordement avec la Rue de la Borde.

Entrée Route de Lausanne – Route Aloys-Fauquez

Séquence 1: la Route de Lausanne, qui se trouve sur la commune du Mont-sur-Lausanne, traverse un quartier résidentiel où la densité du bâti est faible. Le caractère villageois est marqué par la grandeur des parcelles et par l'espacement entre les maisons.



Séquence 2: l'autoroute de contournement constitue une véritable limite entre le Mont-sur-Lausanne et la ville de Lausanne. La Route de Lausanne passe au-dessus de l'axe autoroutier et débouche dans une zone verte entre ville et campagne. Le pont est muni de deux trottoirs.



Séquence 3: l'entrée dans Lausanne est signifiée uniquement par le panneau de localité et par la limite générale des 50 km/h. La séparation entre les deux communes est marquée principalement par l'autoroute. Un cordon boisé précède le bâti de la Route Aloys-Fauquez. Un seul trottoir longe désormais la route.



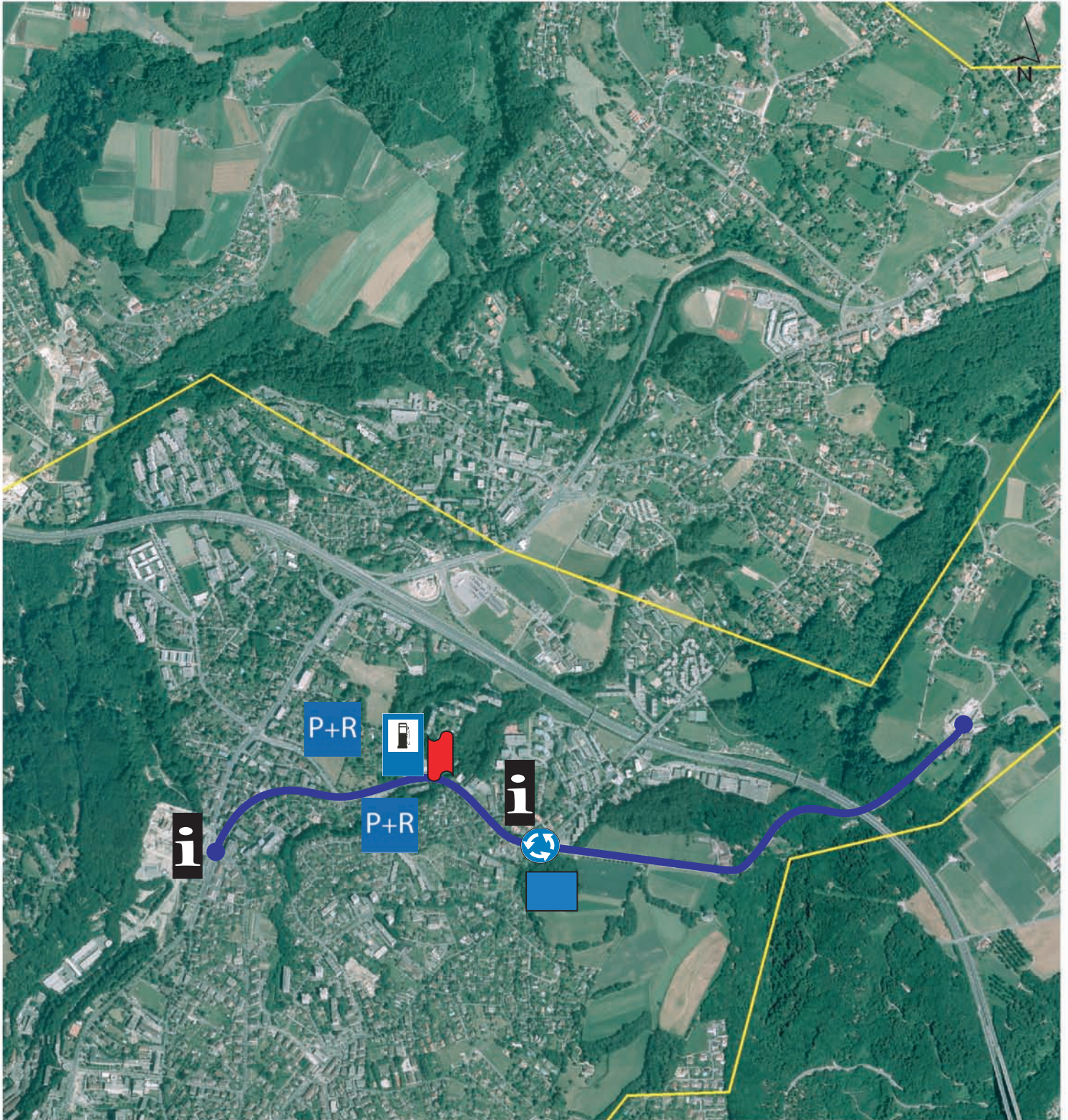
Séquence 4: une station essence se trouve au début de la Route Aloys-Fauquez. Le paysage urbain est constitué d'immeubles locatifs espacés entre eux par des filets de végétation. Sur la droite, les bâtiments sont construits perpendiculairement à la route. Sur la gauche, ils sont séparés de la route par un talus, créant un paysage peu dense.



Séquence 5: le caractère urbain ne se fait ressentir qu'à la fin de la Route Aloys-Fauquez lorsqu'elle rejoint la Rue de la Borde. Les magasins, mais surtout la contiguïté du bâti des deux côtés de la route (produisant un effet couloir) créent l'ambiance urbaine du lieu.



6.3.2.5 Entrée Route d'Oron



0 100 200 400 Meters

Entrée Route d'Oron

Description de la zone d'entrée

Il est à préciser que cette entrée présente une caractéristique par rapports aux autres entrées étudiées: il n'y a pas passage d'une limite administrative. En effet, la Route d'Oron débouche du Bois de la Chenaula qui se trouve lui-même dans la commune de Lausanne. Ainsi, l'entrée en ville est marquée et signalée même si l'on se trouve déjà en territoire lausannois (c'est d'ailleurs pour cette raison qu'il n'y a pas de changement dans la dénomination de la route).

La Route d'Oron s'inscrit dans un espace vert, plane et rural. Un long bout droit mène de la sortie de la forêt à l'entrée dans la ville de Lausanne, constituée d'un giratoire. Un panneau de localité signale l'entrée en ville de Lausanne.

Le giratoire se situe à l'entrée même de la ville et forme la limite entre le rural et l'urbain. L'aménagement du giratoire a été créée de manière à marquer l'entrée en ville.

Suite au giratoire, le côté droit de la chaussée est constitué d'un long mur et ensuite par des immeubles (r+4). Le côté gauche est bordé d'abord de maisons individuelles. On remarque un changement dans le paysage à la hauteur du parking-relais: la chaussée s'élargit, le côté gauche de la route est constitué de petits immeubles (r+3) et de maisons alors que le côté droit est constitué d'un vide à la hauteur du carrefour avec la Route de la Feuillère. Peu avant la Sallaz, la route est bordée d'arbres et d'immeubles bas (r+3). La Sallaz annonce véritablement l'entrée en ville: les bâtiments longent la route et sont contiguës, la largeur des trottoirs, et la concentration des magasins créés l'urbanité.

Marqueurs de l'entrée

Les marqueurs d'entrée en ville sont le panneau de localité et le giratoire. Quelques précisions sont requises. En effet, on remarque une rangée d'arbres de chaque côté de la Route d'Oron 200m environ avant le giratoire. Cet alignement d'arbre crée une ligne de force dans le sens de la chaussée. A noter que les deux rangées d'arbre sont à une certaine distance de la route. Peu avant le giratoire, on perçoit un resserrement de l'alignement des arbres qui induit un rétrécissement du champ de vision qui se focalise sur le giratoire. Ce dernier, constitué d'une butte en herbe, est aménagé de telle manière à représenter le caractère rural de la sortie de Lausanne. Une fois passé le giratoire, la Route d'Oron est aménagée sur 50m par un alignement d'arbres dont le resserrement évoque l'entrée en ville et dans un espace plus dense et limité.

Cet aménagement permet de créer un effet d'entonnoir qui crée non seulement un avertissement de ralentissement pour les automobilistes, mais aussi le sentiment de pénétrer dans un espace différent et plus limité (opposé à l'espace rural).

Lisibilité de l'entrée

Grâce à cet aménagement, la lisibilité de l'entrée en ville est bonne. Néanmoins, il manque un signe symbolique perceptible par tout un chacun pour donner véritablement le sentiment d'entrer dans la ville de Lausanne avec son identité propre. Suite à ce giratoire, les abords de

la Route d'Oron sont constitués d'habitats individuels ou de petits immeubles locatifs (seules les tours de Valmont s'écartent de la règle). Ainsi, l'entrée est marquée pas un bel aménagement mais qui perd de sa force dans la mesure où la densité du bâti ne permet pas de reconnaître une atmosphère urbaine. Le panneau de bienvenue, qui se situe peu avant le parking relais et qui se perd dans un fond de végétation, annonce cette fois-ci, de manière symbolique, l'entrée en ville de Lausanne. Il faut attendre de rejoindre l'Avenue de la Sallaz pour véritablement se sentir en ville; la densité du bâti et des magasins permet de créer une telle atmosphère d'urbanité. Ainsi, la progression dans l'urbain n'est pas continue et normale: l'aménagement du giratoire constitue un signe d'entrée de ville mais la ville en elle-même ne se découvre qu'à l'entrée de la Sallaz.

Entrée Route d'Oron

Séquence 1: la Route d'Oron se trouve dans un espace rural. L'entrée en ville de Lausanne est cependant marquée par l'aménagement du giratoire et de la végétation qui la précède. Les deux rangées d'arbres qui bordent la Route d'Oron permettent de resserrer le champ de vision de l'automobiliste et de marquer une transition dans un espace différent.



Séquence 2: la seconde rangée d'arbres, ci-contre, et plus resserrée que la précédente, permet de créer un effet d'entonnoir et de focalisation. Le panneau de localité, le petit drapeau lausannois et le panneau de limite générale de 50 km/h indiquent l'entrée en ville. Le giratoire lui-même est constitué d'une butte en herbe, symbolisant la campagne.



Séquence 3: la rangée d'arbres resserrée se poursuit après le passage du giratoire, créant un signe de lieu de transition dans un espace urbain. En revanche, le mur sur la droite ne permet pas de créer le sentiment d'urbanité, et le côté gauche de la route est constitué de maisons, produisant une image villageoise.



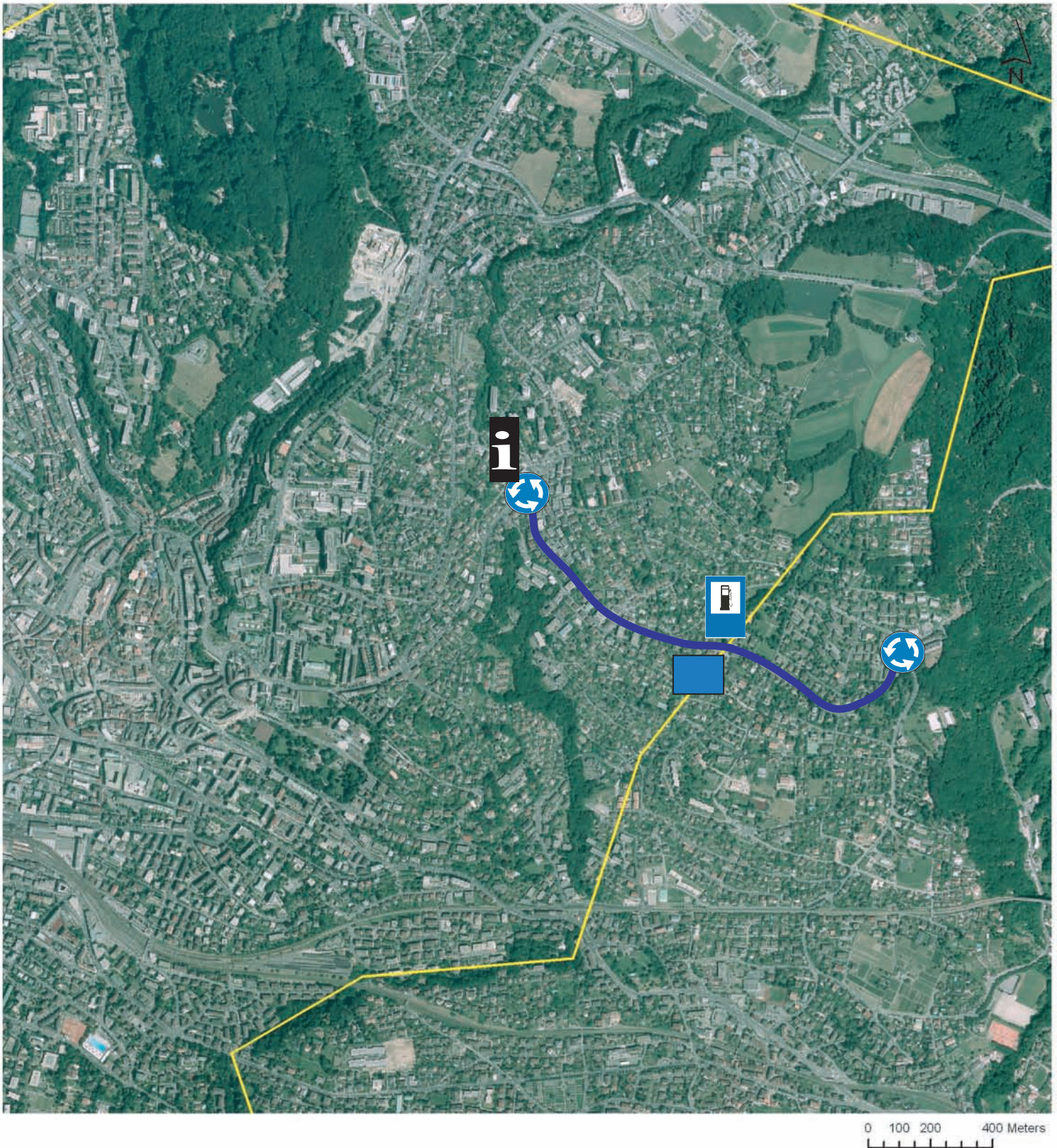
Séquence 4: sur la gauche on distingue le parking-relais de Valmont et sur la droite le panneau de bienvenue. L'espace en présence est peu bâti. La verdure est abondante et la hauteur du construit est basse n'obstruant pas l'horizon (mis à part les trois tours de Valmont). La grande surface et la station essence constituent des éléments urbains de l'entrée en ville.



Séquence 5: le sentiment d'entrée en ville ne se fait que lorsque la Route d'Oron débouche sur l'Avenue de la Sallaz: le carrefour routier, avec les nombreux arrêts de bus et les magasins enrichissent le nombre d'événements, créant ainsi le sentiment d'urbanité de la ville avec un tissu urbain contiguë.



6.3.2.6 Entrée Boulevard de la Forêt - Avenue de Chailly



Entrée Boulevard de la Forêt – Avenue de Chailly

Description de la zone d'entrée

L'entrée en ville par le Boulevard de la Forêt est difficile à marquer dans la mesure où les tissus construits de part et d'autre de la limite communale sont du même type. L'entrée en ville se fait donc d'une manière progressive.

La zone d'entrée s'insère dans un paysage constitué de maisons individuelles. En effet, le Boulevard de la Forêt, sur la commune de Pully, est bordé de part et d'autre de maisons familiales avec jardins, ce qui produit une atmosphère de quartier résidentiel. Cette zone est relativement pentue et permet une belle vue sur le lac Léman. On ne trouve pas de publicité ni de magasins, ce qui renforce l'aspect de quartier paisible. Ainsi, la pauvreté des signes urbains (publicités, enseignes) contribue à créer un paysage de quartier résidentiel où les maisons sont séparées entre elles et avec la route par des barrières, des haies et des murets, produisant un paysage très parcellisé et délimité. La route n'est pas équipée de places de parc.

Peu avant l'entrée sur la commune de Lausanne, une station essence s'insère à l'intérieur de ce quartier résidentiel: elle constitue le seul lieu porteur de signes publicitaires et d'enseignes. A partir de cet endroit commence l'Avenue de Chailly qui se trouve sur la commune lausannoise. Alors que le Boulevard de la Forêt est constitué de maisons individuelles, ces dernières tendent à diminuer sur l'Avenue de Chailly pour laisser émerger de petits immeubles locatifs. Les immeubles ne sont plus délimités par des haies ou des murets, les entrées des habitats s'ouvrant sur le trottoir. De plus, dès l'entrée sur le territoire lausannois, la chaussée est constituée de deux trottoirs sur les deux côtés. Par ailleurs, la route s'élargit progressivement pour créer des espaces de parking.

A l'approche du giratoire de Chailly, les immeubles sont contiguës et la densité des magasins augmente. De plus, on remarque une allée d'arbres qui borde les deux côtés de la chaussée.

Marqueurs de l'entrée

Seul le panneau de localité permet de remarquer l'entrée en ville de Lausanne. La station essence, qui se situe à l'intérieur d'un quartier résidentiel, permet de marquer, au niveau de l'urbain, un signe de changement.

Lisibilité de l'entrée

La lisibilité de l'entrée en ville de Lausanne est nulle. En effet, seul le panneau de localisation informe l'entrée en ville de Lausanne. La station essence constitue un signe mais ne saurait à elle seule symboliser et marquer une quelconque identité de la ville de Lausanne. L'entrée en ville se fait donc de manière progressive où l'on passe d'un paysage marqué par un habitat individuel bien délimité à un habitat collectif, puis à un habitat collectif où les immeubles sont contiguës et occupés par des locaux commerciaux au rez-de-chaussée. La progression se marque dans le paysage urbain mais aucun signe volontaire annonce explicitement l'entrée dans la ville de Lausanne.

Entrée Boulevard de la Forêt – Avenue de Chailly

Séquence 1: le Boulevard de la Forêt, sur la commune de Pully, est constitué de grandes maisons familiales ou de petits logements locatifs. La végétation est dense entre les propriétés.



Séquence 2: les deux côtés de la route sont bordés de maisons individuelles et de végétations, ce qui produit un paysage homogène. Chaque parcelle est soigneusement délimitée par une haie, un muret ou une barrière. Ce quartier d'habitation ne possède aucun magasin. Seul le côté droit de la route est bordé d'un trottoir.



Séquence 3: 20m avant l'entrée sur la commune de Lausanne on remarque une station BP qui s'insère entre les villas individuelles, constituant une fois de plus un indicateur d'entrée en ville. Mis à part le panneau de localité, aucun signe explicite l'entrée en ville de Lausanne.



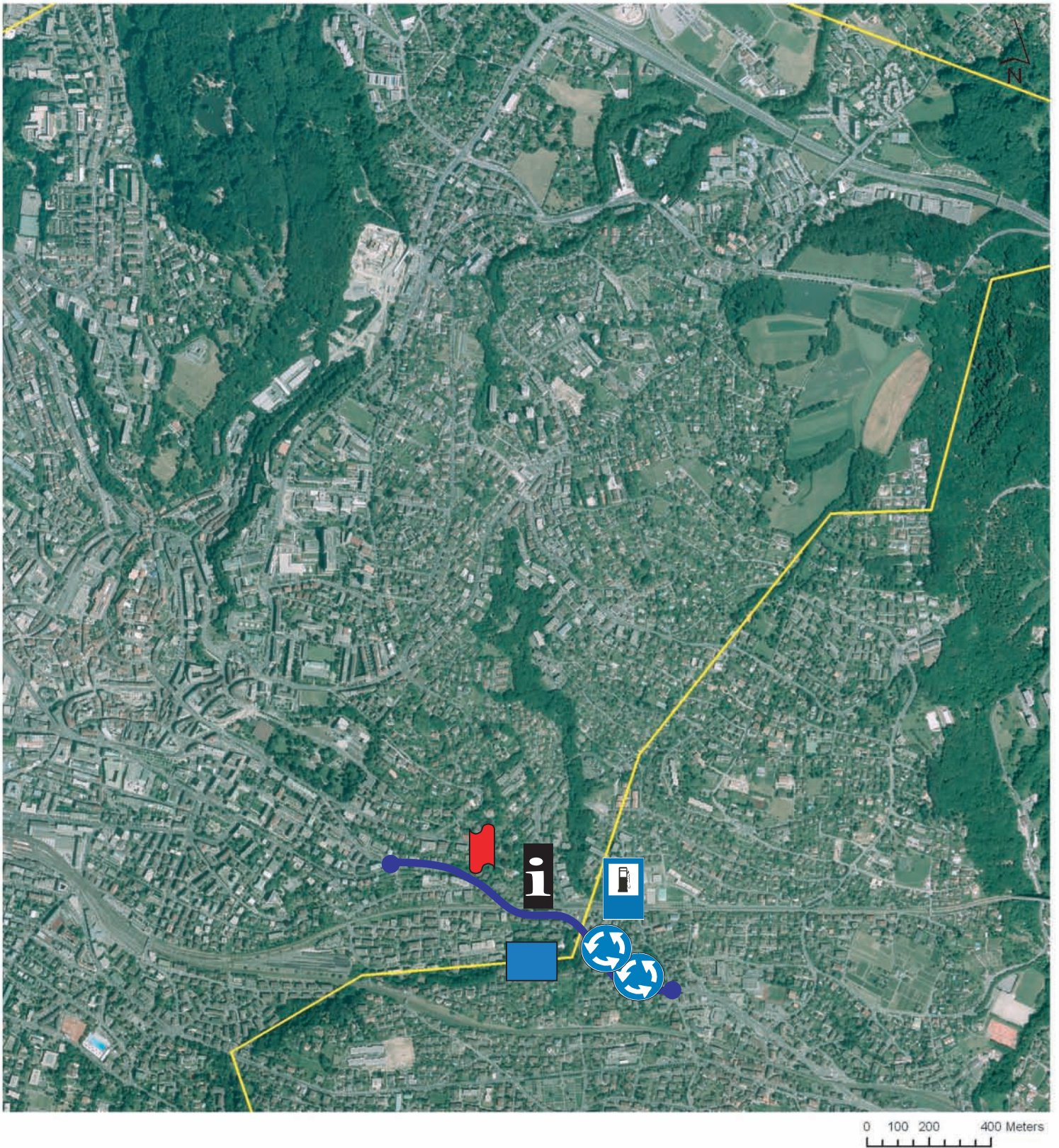
Séquence 4: à partir de l'entrée sur la commune de Lausanne, la chaussée est bordée de trottoirs des deux côtés. Les maisons individuelles se font plus rares et font place à de petits immeubles locatifs.



Séquence 5: le sentiment d'entrée en ville se marque peu avant le giratoire de Chailly, là où les immeubles sont accolés et où les enseignes des magasins peuplent le paysage. La zone alentour du giratoire est marquée par une forte présence de piétons et de magasins, conférant une atmosphère d'urbanité au lieu.



6.3.2.7 Entrée Avenue de Lavaux - Avenue du Léman



Entrée Avenue de Lavaux – Avenue du Léman

Description de la zone d'entrée

Cette zone est occupée de part et d'autre de la limite communale par un bâti d'immeubles locatifs. A noter que la limite communale entre la ville de Lausanne et la commune de Pully est matérialisée par la Vuachère. Le vallon de la Vuachère constitue à cet égard une frontière naturelle entre Lausanne et Pully.

L'Avenue de Lavaux, qui se trouve sur la commune de Pully, est constituée d'un tissu construit d'immeubles locatifs (r+4) où les espaces entre ces derniers n'indiquent pas une densité forte du bâti. L'orientation des immeubles varie: nous ne pouvons déceler un alignement quelconque ou une structure claire.

Peu avant l'entrée dans Lausanne, deux giratoires successifs permettent de réguler le trafic et de créer une zone de transition entre la commune de Pully et l'entrée en ville de Lausanne. Le premier giratoire est relié au second par un alignement d'arbres. Le second giratoire, à la limite de l'entrée en ville de Lausanne est quant à lui prolongé uniquement d'un seul arbre en direction de la ville. Ainsi, l'aménagement de ces deux giratoires permet de signifier l'entrée dans la commune de Pully, et ce par le biais du prolongement d'arbres entre les deux giratoires créant un paysage rural. L'entrée en ville dans Lausanne est signifiée, en revanche, par la coupure de la plantation végétale. Cet aménagement prend place sur un replat où se situe une station essence reconvertie en station lavage d'autos.

Enfin, le début de l'Avenue du Léman présente un bâti plus dense que celui que l'on trouve sur l'Avenue de Lavaux. En effet, les immeubles sont contiguës et quelques magasins sont concentrés dans le même secteur, à savoir juste après l'entrée dans Lausanne. De plus, on remarque un alignement de petits arbres sur chaque côté de la chaussée de même que des places de parc.

Marqueurs de l'entrée

Les marqueurs de l'entrée en ville sont le panneau de localité et le panneau d'accueil, qui se trouve par ailleurs relativement éloigné de l'entrée effective dans la ville de Lausanne. L'aménagement du giratoire permet de créer une transition entre la commune de Pully et l'entrée en ville de Lausanne. L'aménagement végétal du giratoire rappelle d'une certaine manière la limite naturelle du vallon de la Vuachère. Les deux giratoires successifs permettent de marquer l'entrée au niveau de la vitesse et au niveau du paysage.

Lisibilité de l'entrée

La lisibilité de l'entrée est bonne. En effet, l'aménagement des deux giratoires consécutifs permet de créer une coupure dans le paysage. En revanche, il manque une signalétique explicite qui pourrait compléter et marquer plus éligiblement l'entrée en ville de Lausanne. Ainsi, le panneau d'accueil dans la ville de Lausanne semble ne pas être implanté au bon endroit. Un hiatus existe entre les aménagements urbains et la signalétique symbolique de l'entrée en ville.

Entrée Avenue de Lavaux – Avenue du Léman

Séquence 1: l'Avenue de Lavaux, sur la commune de Pully, est bordée à gauche de petits immeubles locatifs, alors qu'il est bordé à droite d'un parc peu avant la limite communale. Par ailleurs, la chaussée est munie d'un trottoir des deux côtés.



Séquence 2: peu avant l'entrée dans Lausanne, le tissu urbain est constitué de petits immeubles locatifs des deux côtés de la chaussée (quatre étages en moyenne). Leur orientation n'est pas parallèle à la route. De plus, deux giratoires consécutifs et arborisés indiquent une coupure pour l'automobiliste.



Séquence 3: le deuxième giratoire se situe à la limite communale de Lausanne. Alors que le premier giratoire ci-dessus est prolongé d'arbres, celui-ci n'est prolongé que d'un seul arbre, indiquant l'entrée en ville et dans un paysage urbain. Une station lavage se situe dans l'angle droit du giratoire (pas visible sur la photo).



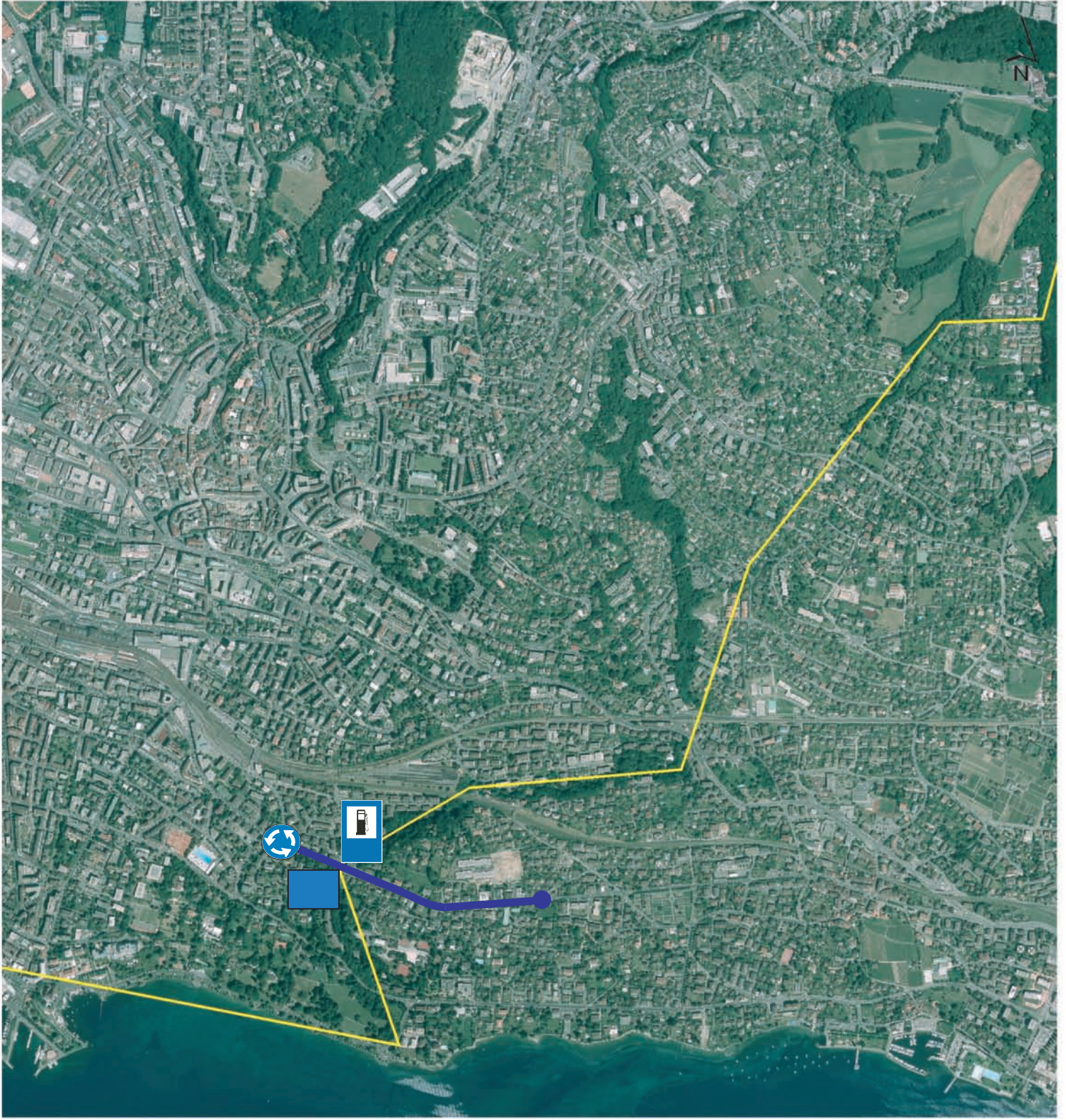
Séquence 4: l'entrée en ville sur l'Avenue du Léman se manifeste aussi par une rangée de petits arbres sur la gauche et de places de parc sur la droite, mais surtout par la présence de magasins. Les bâtiments sont plus rapprochés les uns les autres que sur la commune de Pully (continuité dans le bâti) et longent la route, créant un paysage urbain.



Séquence 5: le panneau d'accueil en ville de Lausanne se situe 500m au-delà de la limite communale, après le franchissement de la ligne CFF. Il y a décalage entre aménagement urbain et signalétique.



6.3.2.8 Entrée Avenue C.-F. Ramuz - Avenue de Montchoisi



Entrée Avenue C.-F. Ramuz – Avenue de Montchoisi

Description de la zone d'entrée

Cette zone présente un tissu construit de part et d'autre de la limite communal entre Lausanne et Pully. Une analyse plus approfondie permet néanmoins de déceler quelques changements qui se produisent à l'entrée de Lausanne.

Du côté de Pully, l'Avenue C.-F. Ramuz présente un tissu de maisons individuelles et de petits immeubles locatifs (r+3). Cette zone correspond à un quartier résidentiel où la végétation des maisons individuelles est particulièrement visible et forme une limite entre chaque parcelle. L'avenue est large et bordée d'un trottoir des deux côtés. Essentiellement vouée au logement, cette zone ne contient pas de magasins et produit ainsi un paysage «aéré».

Peu avant l'entrée sur territoire lausannois, les maisons font place à de petits immeubles locatifs. A la hauteur de la limite communale entre Pully et Lausanne, on note la présence d'une station essence qui est construite au milieu d'un secteur d'habitations. Dès l'entrée sur la commune de Lausanne, c'est une végétation dense et arborescente qui marque un changement dans le paysage: cette végétation correspond au vallon de la Vuachère qui coule d'ailleurs sous la route.

La végétation de la Vuachère accompagne l'Avenue de Montchoisi jusqu'à la hauteur du giratoire. Sur le côté droit de l'avenue, on note la présence d'immeubles locatifs de quatre étages qui sont occupés par des magasins au niveau du rez-de-chaussée. Cette avenue est par conséquent marquée d'un côté par une végétation dense, et de l'autre, par un habitat dense et contiguë. De plus, la chaussée est élargie pour créer des places de parc longeant la route, renforçant le caractère urbain.

Marqueurs de l'entrée

Le panneau de localité de Lausanne, suspendu à la station essence, est le seul signe explicite de l'entrée dans Lausanne. La station essence marque l'entrée au niveau urbanistique. La hauteur des bâtiments sur l'Avenue de Montchoisi est plus grande que celle des maisons et immeubles locatifs de l'Avenue C.-F. Ramuz. La concentration de végétation à l'entrée de Lausanne, faisant face à la station essence marque une coupure dans le paysage.

Lisibilité de l'entrée

Au niveau de la signalétique, l'entrée en ville est faible à nulle. Seuls les éléments urbains marquent un changement dans le paysage: le contraste entre la végétation du vallon de la Vuachère et la densité du bâti sur l'Avenue de Montchoisi imprime un changement. L'entrée ne se fait ressentir qu'une fois arrivé au giratoire: densité du bâti très forte, présence de magasins et multiplications de signes (enseignes, signalétique routière, publicités). La progression de l'entrée en ville se fait de manière progressive, mais la signalétique permettant d'explicitement le changement d'entité n'est pas suffisante.

Entrée Avenue C.-F. Ramuz – Avenue de Montchoisi

Séquence 1: l'Avenue C.-F. Ramuz, qui se trouve sur la commune de Pully, est constituée principalement de maisons et de petits immeubles locatifs. La végétation des jardins crée un paysage de quartier résidentiel et produit aussi un paysage formé de limites entre les parcelles.



Séquence 2: cette deuxième séquence, toujours à l'Avenue C.-F. Ramuz, montre à nouveau la mixité entre le bâti et la végétation. Les deux côtés de la chaussée sont constitués d'un même paysage.



Séquence 3: on distingue sur la gauche de l'Avenue de Montchoisi, à l'entrée de Lausanne, une végétation arborescente qui occupe l'entièreté du côté gauche de la route. Cette végétation, qui correspond aux arbres du vallon de la Vuachère, produit une coupure dans le paysage et indique de fait un changement.



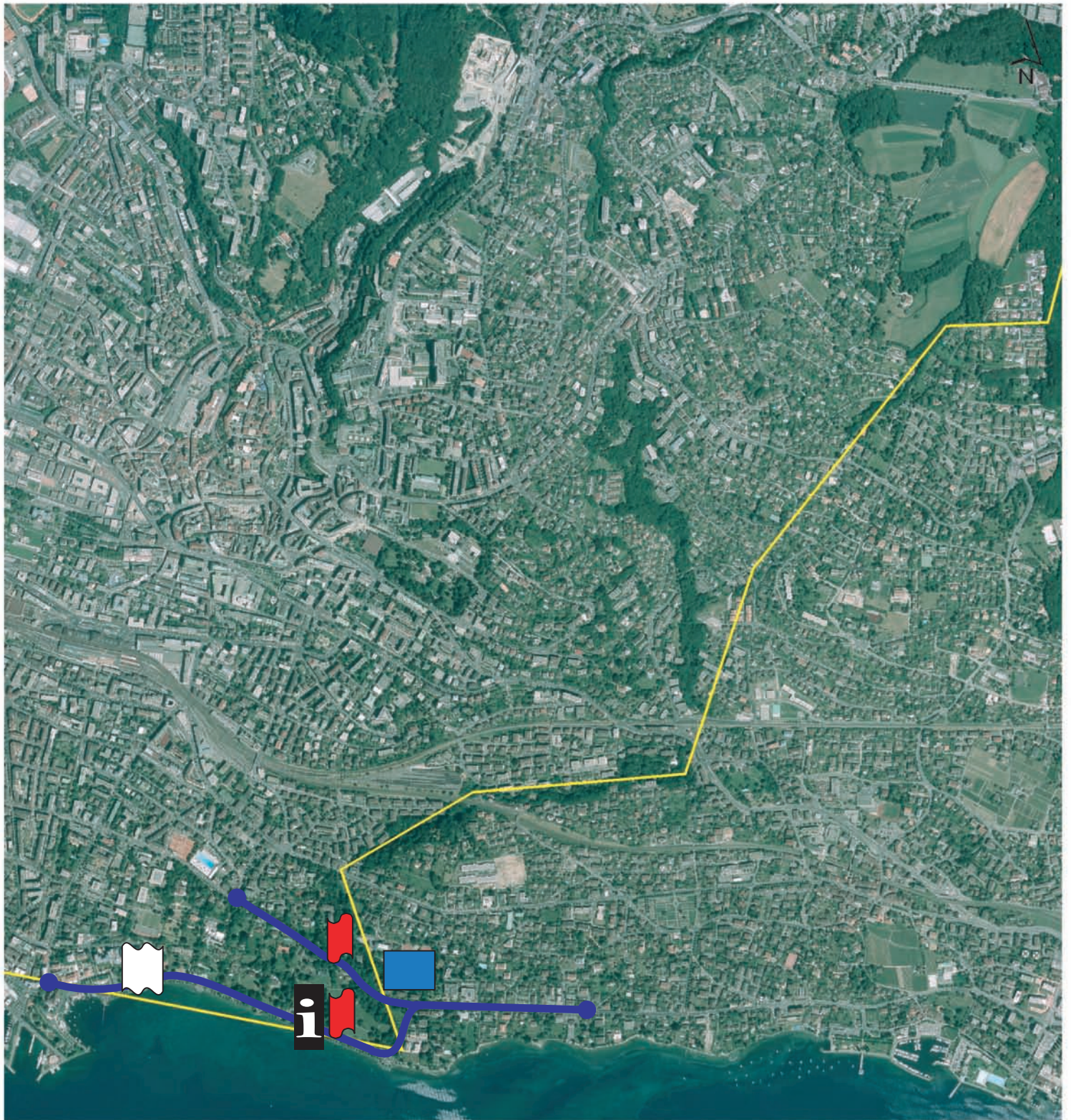
Séquence 4: on remarque sur cette séquence que la station essence BP se situe exactement sur la limite communale de Lausanne (on aperçoit le panneau de localisation sous l'enseigne BP). Cette station essence est construite à l'intérieur d'un secteur d'habitats.



Séquence 5: le sentiment d'entrée dans la ville de Lausanne se produit 50m plus loin de la station essence, là où s'érige un rond-point qui est bordé de petits négoce et d'immeubles, créant ainsi une atmosphère d'urbanité.



6.3.2.9 Entrée Avenue Général-Guisan - Avenue du Denantou/Quai d'Ouchy



Entrées Avenue Général-Guisan – Avenue du Denantou/Quai d'Ouchy

Description de la zone d'entrée

L'Avenue du Général-Guisan, qui se trouve sur la commune de Pully, ressemble en de nombreux points à l'Avenue C.-F. Ramuz. En effet, cette avenue se situe dans une zone résidentielle où cohabitent maisons individuelles et petits logements locatifs. La végétation y est dense autour de chaque habitation, formant les limites de chaque parcelle. L'avenue se présente sous la forme d'une route à trois voies bordée d'un trottoir des deux côtés de la chaussée. Il n'y a pas de magasins, cette zone se présentant comme un quartier résidentiel.

L'entrée par l'Avenue du Général-Guisan est marquée par une végétation dense. Cette végétation provient à la fois du vallon de la Vuachère et du parc du Denantou. Cette végétation dense borde l'Avenue du Denantou jusqu'au giratoire qui permet d'accéder à l'Avenue de l'Elysée et de l'Avenue Fantaisie. En effet, de grandes demeures bordent l'Avenue du Denantou et les grands jardins attenants ces maisons de maître produisent un paysage fortement végétalisé. Les propriétés sont ainsi séparées de la route par de grandes haies vertes, des murs ou des barrières, qui créent une limite entre les maisons et la route qui est bordée de trottoirs. Un panneau de bienvenue, particulièrement visible, est localisé dans ce paysage.

L'entrée par le Quai d'Ouchy est marquée par le quai longitudinal qui borde le lac: sur le côté lac, l'alignement du muret, des lampadaires, du quai et de la bande verte où sont plantés différents arbres centenaires impriment une forte ligne de force qui crée une entrée monumentale. Un panneau de bienvenue, particulièrement visible, se détache de l'espace vert du parc du Denantou. L'identité du lieu est marquée par un alignement de drapeaux aux couleurs du canton et de la ville sur le Quai de Belgique, peu avant d'entrer dans une densité forte de bâti.

Marqueurs de l'entrée

Les marqueurs intentionnels sont le panneau de localité et les deux panneaux d'accueil qui sont situés sur l'Avenue du Denantou et sur le Quai d'Ouchy. L'entrée par l'Avenue du Général-Guisan est marquée par le changement qui s'opère au niveau des couleurs (passage d'une avenue aux couleurs des maisons et de la végétation à une zone verte). Ainsi, le parc du Denantou et le vallon de la Vuachère permettent de marquer une coupure dans le paysage, créant une transition verte.

Lisibilité de l'entrée

La lisibilité de l'entrée est bonne. En effet, la coupure dans le paysage permet de signaler l'entrée dans une entité autre. De manière paradoxale, l'entrée en ville de Lausanne est signifiée par des attributs ruraux. En effet, c'est la concentration de la végétation et la dominance du vert qui indique l'entrée en ville. En ce qui concerne l'entrée par le Quai d'Ouchy, les différents alignements qui s'opèrent dans le paysage (candélabres, trottoirs, arbres) produisent un effet de boulevard. Cette «monumentalité» est complétée par les marqueurs identitaires que sont les drapeaux du canton et de la ville de Lausanne.

Entrée Avenue Général-Guisan – Avenue du Denantou/Quai d'Ouchy

Séquence 1: l'Avenue du Général-Guisan, qui se trouve sur la commune de Pully, est bordée soit de villas individuelles où de logements locatifs de petite taille. La végétation des jardins des maisons produit un espace de quartier résidentiel.



Séquence 2a: l'entrée dans Lausanne est marquée par la végétation dense du parc du Denantou et du vallon de la Vuachère. A gauche sur la photo, le parc du Denantou et le panneau de localité de la commune de Lausanne.



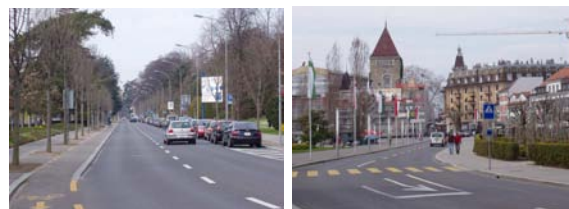
Séquence 3a: l'Avenue du Denantou est dense en végétation. Les maisons de maître avec leurs jardins fermés de haies produisent un paysage où les limites végétales sont importantes. Le panneau d'accueil de la ville de Lausanne se détache de la végétation alentour.



Séquence 4a: l'entrée en ville se marque de manière graduelle vers la fin de l'Avenue du Denantou où le giratoire marque l'entrée dans un secteur où le bâti est plus dense. Le vert laisse progressivement place au gris.



Séquence 2b: l'entrée par le Quai d'Ouchy est marquée par la longue avenue bordée d'arbres et le panneau d'accueil qui se situe en contrebas du parc du Denantou. L'entrée est aussi imprimée par les nombreux drapeaux aux couleurs du canton et de la ville qui bordent le côté gauche du Quai de Belgique. C'est donc par le contraste fort que produit la végétation du parc du Denantou que l'entrée en ville de Lausanne est remarquée.



6.4 Caractérisation des lieux d'entrée de ville

L'étude des diverses entrées de ville de Lausanne a fait émerger quelques caractéristiques qui sont récurrentes au niveau de l'aménagement spatial de la zone d'entrée de ville. Il va de soi que les panneaux de localisation et de bienvenue constituent deux invariants du fait même qu'ils signifient de manière volontaire l'entrée en ville.

En revanche, nous avons pu déceler diverses caractéristiques dans les constituants du paysage d'entrée de ville: la forte présence de stations essence, les parkings-relais et les giratoires. Ces trois aménagements ne sont pas conçus pour signifier l'entrée de ville; leur utilité première répond à d'autres besoins. En revanche, leur récurrence dans les zones d'entrée de ville fait que ces aménagement se transforment en signes annonceurs de l'entrée de ville.

Il s'agit cependant de se garder de toute généralisation. En effet, il n'existe pas d'entrée de ville «idéal-type» dans la ville du XXI^{ème} siècle, contrairement aux entrées de la ville médiévale matérialisées et symbolisées par la porte.

Reste maintenant à expliciter l'entrée de ville de manière à comprendre le sens que ces lieux produisent: les notions de «non-lieu» et de «Zwischenstadt» permettent d'appréhender un essai de définition.

6.4.1 L'entrée et les aménagements caractéristiques

6.4.1.1 Les stations essence

Les stations essences et les garages constituent indéniablement une caractéristique des entrées de ville. Ces aménagements reflètent l'importance de l'automobile et sont le symbole de lieux de passage. Lieu de passage qui est par ailleurs indifférencié et dont l'architecture ne varie pas. Le seul changement est celui du fournisseur de pétrole. La spécificité et la monofonctionnalité de ce type d'aménagement impersonnel est aussi un symbole de halte pour l'automobiliste. Lieux d'avitaillement, ils permettent le mouvement et le passage. Implantés aux entrées de ville, les stations essence prennent le caractère d'un lieu sans identité et façonnées par l'automobile.

Parmi toutes les entrées de ville étudiées à Lausanne, seulement une d'entre elles n'est pas équipée d'une station essence dans les environs. Il s'agit de l'entrée par l'Avenue Général-Guisan: cette situation peut s'expliquer par le caractère résidentiel et aisé de cette avenue.

Parmi les entrées de ville équipées d'une station essence, nous pouvons différencier celles où une station essence se situe dans la zone d'entrée et celles où la station essence se situe précisément à la limite communale d'entrée en ville.

Parmi le premier groupe, nous pouvons citer l'entrée par la Maladière, la Route de Renens – Avenue de Morges, la Route de Neuchâtel – Avenue d'Echallens, la Blécherette, la Route de Lausanne – Aloys-fauquez, Vennes, la Route d'Oron, le Boulevard de la Forêt – Avenue de Chailly, et finalement celle par l'Avenue du Lavaux – Avenue du Léman.

Dans le deuxième groupe figurent l'entrée par Malley-Centre, la Route de Cossonay – Route de Prilly et l'Avenue C.-F. Ramuz – Avenue de Montchoisi.



Malley-Centre.



R. de Cossonay – R. de Prilly.



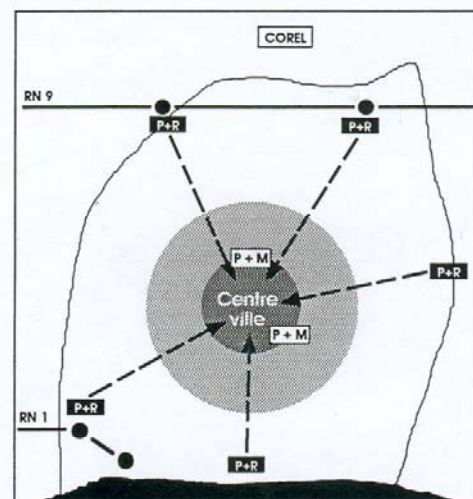
Av. C.-F. Ramuz – Av. de Montchoisi.

L'implantation de stations essence aux entrées de ville et proche des accès autoroutiers répond à une logique économique des groupements pétroliers. En effet, ces axes sont particulièrement importants concernant le flux automobile. Ainsi, l'entrée de ville est irriguée par des flux importants et recherchés pour l'implantation d'une station essence. De plus, une grande partie du chiffre d'affaire des stations essence se fait par le biais de leur «shop» qui fait désormais partie intégrante du concept de station essence. Ces shops bénéficient, de par leur statut, d'une grille horaire plus flexible. Dans ce contexte, une localisation dans des lieux de passage à forts flux intenses devient d'autant plus recherchée.

6.4.1.2 Les parkings-relais

La ville de Lausanne est pourvue de sept parkings-relais. Excepté le parking-relais d'Ouchy (289 places), ils se situent tous aux entrées de ville. Les parkings-relais de Provence (182 places), la Tuilière (167 places), du Vélodrome (210 places), de Vennes (404 places), de la Feuillère (60 places) et de Valmont (106 places) constituent des espaces significatifs de l'entrée de ville.

Le concept du parking-relais est le suivant: «la mise en place de parkings d'échange (P+R) aux entrées de ville reliés à des transports collectifs rapides est combinée avec la suppression de l'offre en stationnement de longue durée au centre et à une forte diminution en périphérie. Ces mesures inciteront les usagers, principalement les pendulaires, à laisser leur véhicule aux portes de la ville» (Ville de Lausanne, 1995: 119).



Les parkings-relais représentent des espaces socialement vides. Nous entendons par ces termes qu'ils ne favorisent qu'un seul type d'usage. Ainsi, la mono-fonctionnalité de ces espaces empêche toute autre présence que celle des automobiles. Nous pouvons caractériser ces espaces comme non propices à la convivialité et non créateurs d'identité dans la mesure où ils constituent des lieux passagers. D'une certaine manière, par ces aménagements, l'entrée de ville devient un nouveau lieu de rupture de charge. En effet, le parking-relais est un espace et non un lieu: il est neutre, abstrait, généralisé et sans attache géographique. C'est un espace

aménagé d'éléments standards (logo, automate, forme rectangulaire des places de parc) arrangés selon une configuration répétitive. C'est un espace traversé par l'homme et dérivé de l'automobile.

De plus, la pauvreté de l'architecture, inhérente au principe même du parking, produit une surface monotone où la couleur et la forme ne créent pas un espace riche en signes mais produit une pauvreté sémantique et un vide.

Les entrées de Lausanne par Malley-Centre, Blécherette, Vennes et la Route d'Oron sont munies de tels aménagements. De ces entrées de ville, deux retiennent notre attention plus particulièrement: l'entrée par la Blécherette et par Vennes. L'aménagement de ces parkings-relais à ces entrées marque passablement le paysage. En effet, les parkings-relais de Provence, de Valmont et de la Feuillère n'accaparent pas l'espace de manière aussi importante. Le parking-relais de Provence est passablement aménagé de végétation, et les deux parking-relais localisés au nord-est de Lausanne, la Feuillère et Valmont, sont relativement petits.

L'entrée par la Blécherette fait place à deux parkings-relais: la Tuilière et le Vélodrome. Le parking-relais de la Tuilière est construit en périphérie de la ville là où se trouve le terminus de la ligne de bus. Ce parking-relais s'insère dans un paysage fortement marqué par l'usage de l'automobile. Il est cerné par deux routes principales et un champ. Le deuxième parking-relais de cette entrée de ville, le parking-relais du Vélodrome, se situe dans un espace bordé de terrains de sports et par la Route des Plaines du Loup. De manière générale, ces deux parkings-relais participent au paysage mono-fonctionnel de cette entrée de ville. De plus, l'espace plane du parking crée un vide urbain qui empêche de produire un sentiment d'urbanité pour cette entrée de ville.



P+R Tuilière.



P+R Vélodrome.



P+R Vennes.

Le parking-relais de Vennes se situe dans un espace à la fois périphérique de la ville de Lausanne et de la commune d'Epalinges. En effet, en bordure de la Route de Berne, il s'insère dans un vide urbain au nord de l'autoroute de contournement. Ainsi, cet aménagement mono-fonctionnel se situe dans un no man's land urbain. Ce lieu est aussi marqué par la forte présence de l'automobile: chaussée séparée en deux, présence de murs anti-bruits et autoroute de contournement. Une station essence, implantée en-haut du parking-relais, complète ce paysage périphérique. Ainsi, le parking-relais de Vennes contribue à affirmer le caractère dominant de lieu de passage de cette entrée de ville.

6.4.1.3 Les giratoires

Les giratoires comme nouvelles portes ouvertes ? A l'origine, les ronds-points correspondent à l'emplacement circulaire où aboutissent des allées dans un jardin. Par la suite, ils ont pris la signification de place circulaire d'où rayonnent plusieurs avenues.

Depuis le milieu des années quatre-vingt, la ville, la campagne et la périphérie sont conquis par les giratoires. A ce sujet, Eric Alonzo (2005) considère que cette prolifération peut être considérée comme l'une des plus grandes transformations du paysage urbain depuis une vingtaine d'années. Le giratoire fait désormais partie intégrante du mobilier de la ville, et pour preuve: «lorsqu'en 2000 on demande à des enfants de 7 à 8 ans d'une école de la banlieue toulousaine de dessiner leur ville, près de trois quart d'entre eux représentent un carrefour giratoire» (Alonzo, 2005: 5).

Deux appellations concernant cette forme d'aménagement coexistent: si la dénomination de «rond-point» apparaît dans le langage courant, le «carrefour giratoire» relève du jargon des spécialistes. Néanmoins, il demeure une différence entre ces deux termes. En effet, «le terme rond-point est bien antérieur à l'apparition de l'automobile; il est utilisé pour désigner dans les jardins et les forêts, un carrefour circulaire auquel aboutissent plusieurs allées» (Alonzo, 2005: 6). Et dès 1831, ce terme sera aussi appliqué aux places et carrefours circulaires urbains agencés suivant le même dispositif.

En résumé, le terme rond-point est utilisé pour désigner un espace circulaire aménagé à la convergence de plusieurs voies, qu'il soit situé dans un jardin, une forêt ou dans la ville. En revanche, l'expression carrefour giratoire date seulement du début du XX^e siècle et «désigne précisément le dispositif technique et réglementaire qui permet, par la mise en sens unique d'une chaussée annulaire, de gérer la circulation dans les carrefours. Ainsi, si on peut considérer que la plupart des carrefours giratoires adoptent naturellement la forme du rond-point, beaucoup de ronds-points ne sont pas soumis à un fonctionnement giratoire» (Alonzo, 2005: 6-7).

Cet aménagement peut donc être considéré simultanément comme une forme (rond-point) et comme un mouvement (giratoire). Les giratoires sont en premier lieu des instruments techniques de sécurité et de gestion des flux: le disque central est le plus souvent privé d'une pratique piétonne (excepté dans le cas du giratoire de la Maladière).

Dans le cadre de notre étude, il est significatif de relever le fait qu'en France notamment, les entrées de ville au XVIII^e siècle seront aménagées de ronds-points: le remplacement progressif des remparts se fera par de grands ordonnancements plantés. Ainsi, «tout en formant le support fonctionnel des déplacements utiles, ces nouveaux aménagements accueillent le promeneur urbain dans un parcours récréatif en «boucle» (boulevard) ou en «va-et-vient» (allées) qui le mettent en contact physique (arbres) ou visuel (perspectives, points de vue) avec la nature. Participant du même idéal paysager que celui expérimenté dans les jardins classiques, ils en prennent exactement tous les éléments (plantations géométriques) et leurs assemblages (trident, étoile, patte d'oie, etc.). C'est ainsi que le rond-point y sera maintes fois décliné» (Alonzo, 2005: 32).

Au-delà des aspects techniques et utilitaires du giratoire (effet de ralentissement, diminution du niveau de pollution aérienne et sonore, génération d'un écoulement continu du trafic, possibilité de rebrousser chemin), quels aspects revêt le giratoire aujourd'hui ?

Le giratoire est devenu progressivement le socle d'un art décoratif: nous pouvons distinguer trois types d'aménagements (Alonzo, 2005): les motifs floraux, la recherche du symbolisme et l'œuvre d'art. Ainsi, le nom de la localité et du blason peuvent s'afficher en entrée de ville, utilisant le giratoire comme support. Cette manière d'utiliser le giratoire est très répandue en France où, «jalonnant les principales voies d'entrée dans la commune, les giratoires se

présentent alors comme autant de gigantesques bacs à fleurs ou jardins-miniatures disposés au milieu de la chaussée» (Alonzo, 2005: 111).

Les avis concernant les effets «urbanogènes» ou «urbanocides» du giratoires peuvent être renvoyés dos à dos. En effet, les uns accusent les giratoires de séparer les morceaux urbains ou alors les accusent d'être essentiellement routiers et ignorent l'identité et les besoins des zones traversée. Ou encore, ils accusent le giratoire d'abolir tout point de repère: la lisibilité du paysage et de l'environnement est rendue impossible. Alors que d'autres considèrent que le giratoire permet de structurer, embellir et de clarifier l'espace urbain.

De manière générale, il est vrai que le giratoire représente une entrave pour le piéton: celui-ci est renvoyé sur les extrémités du giratoire s'il veut traverser la route. De plus, l'îlot central est inaccessible pour les piétons (excepté dans le cas du gigantesque giratoire de la Maladière). Finalement, pour David Mangin, les giratoires contribuent à une forme de banalisation du paysage du fait que la géométrie initiale du carrefour est bouleversée (Alonzo, 2005: 119). Kevin Lynch, en revanche, souligne la faculté des carrefours giratoires de Charles Street et de Scollay Square à Boston d'exprimer et d'offrir clairement à la vue leur rôle de nœud et de passage (Lynch, 1960: 86-87).

L'effet d'obstacle visuel du giratoire peut être utilisé afin «d'affirmer certaines limites, ou pour marquer des passages entre différentes «séquences», selon la terminologie cinématographique employée. Ainsi, nombre de «requalification d'entrée de ville» s'appuient sur une succession de carrefours giratoires afin de convertir la perception d'un continuum urbain en un enchaînement séquentiel de scansions paysagères, propre à redonner un sens à l'arrivée dans la cité» (Alonzo, 2005: 121). Ainsi, le giratoire sépare et unit à la fois: analogie avec les portes d'entrée de ville du Moyen-Age ? A ce propos, nous pouvons affirmer que le giratoire annonce l'entrée en ville, fait qui n'est pas sans rappeler les passages obligés que constituaient les portes d'entrée de ville fortifiées. Pourrait-on y voir, par ailleurs, une tentative d'augmenter la résistance urbaine au mouvement, combattue pourtant depuis la démolition de l'enceinte ?

Ainsi, dans la mesure où le giratoire impose un ralentissement, Samuel Bordreuil (in Obadia, 1997: 218-220) y voit le début de la flânerie et de la dérive urbaine, alors que Marc Augé y voit la suggestion d'un arrêt, une invitation au local (Augé, 2000). De par le ralentissement, la forme circulaire en rupture à la ligne droite, la désorientation qui peut s'en suivre et par la vision panoramique produite par le cercle, le giratoire peut susciter, pour un instant, une nouvelle vision du paysage.

A Lausanne, nous dénombrons cinq giratoires situés en entrée de ville: le giratoire de la Maladière, celui de l'Avenue du Chablais à l'intersection de l'Avenue de Provence, celui de l'Avenue du Chablais situé près du centre Malley Lumière, celui de la Route d'Oron et les deux giratoires consécutifs de l'Avenue de Lavaux – Avenue du Léman.

Ces aménagements ne sont pas construits en vue de signifier l'entrée en ville; ils répondent en premier lieu à un besoin de régulation du trafic. Par contre, au vu du développement de ce type d'aménagement en entrée de ville, deux rôles se voient assignés au giratoire, à savoir réguler le trafic et signifier l'entrée en ville, deux rôles qui deviennent progressivement les deux facettes d'un même objet. R. Brunet, dans ses *Mots de la Géographie* (1992), relève que «les ronds-points se multiplient sur les rocade et les entrées de ville, au point de relever

quasiment des rites de passage» (1992: 439). Ainsi, ces aménagements permettraient de créer un nouveau rite de passage, rite de passage marquant un changement de lieu.

Le giratoire de la Maladière joue précisément ce rôle. Situé en fin d'autoroute, il marque un changement de lieu: l'automobiliste sortant d'une autoroute rectiligne s'introduit dans un cercle, créant de fait un changement dans la direction. De plus, la vitesse doit être adaptée en conséquence. Ce giratoire intègre la composante piétonne. Il s'agit moins d'une véritable cohabitation que d'une juxtaposition entre les usages automobiles/piétons.



Maladière.

La très grande dimension du rond-point permet d'isoler l'espace du piéton de celui de la voiture. Le promeneur oublie qu'il se trouve en fait au cœur d'un grand carrefour giratoire. L'aménagement du giratoire, par les nombreux drapeaux olympiques, imprime l'identité du lieu et de la ville.

Le giratoire de l'Avenue du Chablais représente aussi une entrée de ville. Le centre du rond-point est relativement petit: il ne peut être traversé par les piétons. Ainsi, il est voué au seul usage du regard. La décoration du rond-point est faite de végétation et de drapeaux du canton de Vaud et de ceux de la ville. La signalisation de l'entrée en ville et l'identité du lieu sont ainsi signifiées par ces drapeaux. De plus, l'ensemble du carrefour, et non uniquement la pastille centrale du giratoire, est fortement végétalisé.



Av. du Chablais.

A l'entrée de Lausanne, le centre du giratoire de Malley est occupé par une butte en herbe. Cette dernière a été complétée par de petits chevaux en bois à bascule montés sur des tiges afin de décorer le giratoire et de lui donner une allure de carrousel: l'effet du mouvement circulaire est ainsi accentué. Le giratoire ne transmet aucun symbole concernant la ville de Lausanne, il est simplement décoré et permet d'égayer cette zone d'entrée de ville.



Av. du Chablais.

L'entrée par la Route d'Oron est signalée par un giratoire. Celui-ci, de petite taille, ne fait pas l'objet d'une mise en valeur particulière. En effet, le rond central est composé uniquement d'une butte en herbe et colonisée par une herbe naturelle. L'objectif visé par la sobriété de ce giratoire est de signaler la limite entre la ville et la campagne, la butte en herbe représentant la campagne. A cet égard, cette entrée de ville est la seule où la délimitation ville/campagne est nette et franche.



Route d'Oron.

Les deux giratoires consécutifs de l'Avenue du Lavaux se situent sur la commune de Pully. Ainsi, nul emblème de la ville lausannoise ne s'y inscrit. En revanche, ils créés une rupture dans la conduite de l'automobiliste et l'oblige à un ralentissement produisant de fait une résistance urbaine dans laquelle l'automobiliste s'apprête à pénétrer. L'aménagement est sobre: il est constitué de basses haies et d'un alignement d'arbres.



Av. de Lavaux – Av. du Léman.

Par son impacte sur la conduite, la vitesse, la rupture de la route rectiligne et par les différents aménagements (végétation ou drapeaux), le giratoire peut être considéré à juste titre comme un nouveau symbole d'entrée de ville.

6.4.2 L'entrée comme non-lieu ?

S'interrogeant sur la période dans laquelle nous vivons, Marc Augé a proposé, pour la définir, le concept de surmodernité. Celle-ci se caractériserait par trois excès: la surabondance événementielle (i.e. surabondance d'informations et besoin de donner et de trouver un sens au présent), la surabondance spatiale (i.e. rétrécissement de la planète, multiplication des références imagées et imaginaires, accélération des moyens de transport) et l'individualisation des références (i.e. repli de l'individu sur lui-même; il entend interpréter par et pour lui-même les informations qui lui sont délivrées).

L'hypothèse que défend Marc Augé est que la surmodernité est productrice de non-lieux. Ces non-lieux sont des espaces qui n'intègrent pas les lieux anciens. La définition du non-lieu, qui s'oppose à celle du lieu, est la suivante: «si un lieu peut se définir comme identitaire, relationnel et historique, un espace qui ne peut se définir ni comme identitaire, ni comme relationnel, ni comme historique définira un non-lieu » (1992: 100). Des non-lieux évidents pour lui: les grands centres commerciaux et les stations service.



Route de Berne.



Route d'Oron.



Aérodrome de la Blécherette.

A préciser que les non-lieux renvoient à deux réalités complémentaires mais distinctes: 1) des espaces construits en rapport à certaines fins (transport, transit, commerce) 2) le rapport que les individus entretiennent avec ces espaces.

Ainsi, les non-lieux créent de la contractualité solitaire: le contrôle de l'identité se fait continuellement par le biais de cartes (passeport, carte de crédit, carte à présenter au péage). Le lieu anthropologique se retrouve en totale opposition au non-lieu. En effet, il résulte d'une construction concrète et symbolique de l'espace, à partir de quoi se forment les identités personnelles, s'organisent les relations et se maintient une stabilité minimale, un attachement aux sites et aux repères matérialisés qui permettent encore de vivre dans l'histoire: le lieu

anthropologique crée du social organique. Ainsi, le lieu anthropologique est triplement symbolique: il symbolise premièrement le rapport de chacun des occupants à lui-même, aux autres occupants et finalement à leur histoire commune. A noter cependant qu'un lieu pour les uns sera un non-lieu pour les autres et vice versa: un supermarché ne prendra pas la même valeur aux yeux des clients que pour celui qui y travaille. Ainsi, «le lieu et le non-lieu sont plutôt des polarités fuyantes: le premier n'est jamais complètement effacé et le second ne s'accomplit jamais totalement – palimpsestes où se réinscrit sans cesse le jeu brouillé de l'identité et de la relation» (1992: 101).

Dans les non-lieux, les textes et panneaux s'adressent indifféremment à chacun d'entre nous: «Merci de votre visite», «Bon voyage», «Simplifiez-vous la ville», «Au revoir», «Bienvenue à Lausanne», ... Il s'ensuit une invasion du texte dans l'espace. L'auteur oppose cette situation à celle du lieu anthropologique où l'identité de l'utilisateur est construite différemment: «alors que c'est l'identité des uns et des autres qui faisait le «lieu anthropologique», à travers les connivences du langage, les repères du paysage, les règles non formulées du savoir-vivre, c'est le non-lieu qui crée l'identité partagée des passagers, de la clientèle ou des conducteurs du dimanche» (1992: 127). Ainsi, l'espace du non-lieu, par ses caractéristiques, ne crée pas une identité singulière, ni de relation, mais crée la solitude et similitude. Un dialogue artificiel et silencieux se crée entre l'homme et la machine, comme par exemple «celui que chaque titulaire d'une carte de crédit entretient avec la machine distributrice où il l'insère et sur l'écran de laquelle lui sont transmises des instructions généralement encourageantes mais constituant parfois de véritables rappels à l'ordre («Carte mal introduite», «Retirez votre carte», «Lisez attentivement les instructions»)» (1992: 126).

Les non-lieux, du fait qu'ils n'assurent qu'une fonction de communication, ne disposent d'aucune des qualités spatiales qui caractérisent les lieux de vie. Marc Augé précise que «le monde de la surmodernité n'est pas aux mesures exactes de celui dans lequel nous croyons vivre, car nous vivons dans un monde que nous n'avons pas encore appris à regarder. Il nous faut réapprendre à penser l'espace» (1992: 49).



Route de Berne.



Panneau de bienvenue.



Automate P+R.

Ainsi, le monde contemporain voit la multiplication de non-lieux, caractéristiques de l'état de surmodernité. Les caractéristiques qui ressortent des éléments récurrents des entrées de ville de Lausanne – stations essence, parkings-relais et giratoires – correspondent à la définition des non-lieux.

En effet, les stations essence créent un lien contractuel avec l'automobiliste et les panneaux s'adressent indifféremment à tout utilisateur. Lieux de passages et standardisés, ils ne sont ni identitaires, relationnels et historiques.

Pareillement, les parkings-relais sont pauvres aux niveaux symboliques, identitaires et historiques. L'éphémère caractérise ces espaces neutres où seules les automobiles

s'approprient une place pour un instant. Pareillement à James Howard Kunstler, qui s'est penché sur des endroits dénués de caractère, d'histoire, ou d'appartenance communautaire, nous soutenons que les parkings-relais sont des «noplaces» ; son expression désigne justement «les parcs de stationnement vides [qui] sont les plus communs des petits non-lieux du paysage urbain de l'après-guerre» (Kunstler in Degoutin, 2006: 304).

En ce qui concerne les giratoires, ils peuvent correspondre à des non-lieux suivant leur situation. En effet, le giratoire de l'Avenue du Chablais représente un non-lieu dans la mesure où il constitue uniquement un «lieu» de passage. Il sert néanmoins de support pour les drapeaux qui eux, en revanche, inscrivent et transmettent une identité et une symbolique dans la zone dans laquelle l'automobiliste s'introduit. A contrario, le giratoire nouvellement aménagé à Chailly sert aussi de lieu de rencontre pour les citadins: le réaménagement du carrefour en giratoire a permis d'intensifier la fréquentation piétonne. La qualification de lieu ou de non-lieu dépend fortement du contexte dans lequel s'incère le giratoire.

De manière générale, les entrées de ville de Lausanne sont constituées de non-lieux: la prolifération des stations essence et des parkings-relais caractérise le paysage des entrées de ville. Reflétant le caractère passager des voies de communication, ces aménagements produisent un paysage qui ne permet pas la naissance de l'urbanité. Il s'ensuit que les entrées de ville sont dépourvues d'une identité forte qui puisse marquer de manière prononcée l'entrée dans l'urbain.

6.4.3 L'entrée comme Zwischenstadt ?

La réflexion menée par Thomas Sieverts peut enfin nous servir de grille de lecture pour analyser les entrées de ville. Il s'agit dans un premier temps d'exposer le concept de l'auteur.

Dans son *Entre-ville, une lecture de la Zwischenstadt* (2004), Thomas Sieverts montre qu'il est nécessaire de démystifier la ville compacte historique européenne. D'ailleurs, il se pose la question de savoir si nous ne devrions pas considérer la ville compacte comme une simple transition dans l'évolution de la vie sociale. Il argumente cette position en citant les théories de l'évolution qui soutiennent que les hommes appartiennent à cette sorte de primates sociables qui vivent en groupe peu structurés et préfèrent habiter la savane ou les lisières clairsemées. Dans ce cas, la ville enfermée dans ses murailles ne serait qu'une forme temporaire d'ajustement à des contraintes historiques. Ainsi, la disparition des murailles entraînerait la désagrégation de cette forme urbaine et permettrait une forme de libération.

La distinction ville/campagne se transforme au profit de la distinction ville/entre-ville (Zwischenstadt). L'entre-ville est «cette structure constituée de «domaines » dont les usages, les constructions et les topographies restent très hétérogènes: se développant sur des terrains très étendus, elles présentent des caractéristiques à la fois urbaines et rurales» (2004: 16). La ville historique compacte européenne se désagrège pour créer une nouvelle forme de ville: «le paysage urbanisé» ou la «ville paysagée» (idem) où la caractéristique principale est que le bâti et le non-bâti s'interpénètrent. L'entre-ville n'est pas à l'image habituelle que l'on se fait de la ville et n'est pas la vision que nous avons d'un paysage naturel. Il est souvent adressé à l'entre-ville des propos négatifs (zone floue, déstructurée, anarchique, chaotique). Thomas Sieverts suggère de voir cet espace sans les préjugés que nous lui associons, et ce, dû à la mystification de la ville compacte. Il fait d'ailleurs une analyse critique de cinq notions fondamentales qui participent au mythe de la ville compacte. Nous les passons en revue:

Urbanité: la vie intense de la ville tend à disparaître, et ce pour des raisons d'amélioration des conditions de logement et de travail: les activités qui autrefois ne pouvaient être menées que dans les espaces publics sont désormais menées dans les bureaux, ateliers et logements. Cette perte d'urbanité permet d'échapper à un contrôle social étroit; gain d'espaces et de libertés d'épanouissements. Attention, cette liberté a un coût écologique et social; la dilution réduit les contacts sociaux. Il faut réhabiliter dans l'entre-ville l'espace public qui est un signe fort de l'identité.

Centralité: le développement des villes tend à s'orienter vers un démantèlement de la hiérarchie spatiale au profit d'une spatialisation de la fonctionnalité et de la division du travail. La structure urbaine s'étend et l'opposition centre/périphérie qui nous est familière tend à disparaître. Le concept de centre se dissout, de même que la notion de périphérie. Cette évolution renforce la poursuite de la périurbanisation et conduit à l'évidement des centres. Cette transformation «comporte cependant le risque d'évolutions perverses, comme la multiplication de centres monofonctionnels spécialisés dans la consommation et les loisirs, toujours plus grands, toujours d'avantage repliés sur leur monde intérieur, cernés par un glacis de parkings géants» (2004: 43).

Densité: il existe trois types de densité. La densité du bâti, qui correspond à la masse construite par unité de surface, la densité apparente qui correspond au degré de fermeture visuelle de l'espace et finalement la densité sociale qui elle se réfère à la quantité, à la qualité et à la probabilité des relations sociales par unité urbaine. Ces trois formes de densité ne sont que très peu corrélées entre elles. Ainsi, il est nécessaire de densifier le bâti mais seulement jusqu'à une certaine limite à ne pas dépasser, sinon les désagréments (détérioration de la qualité de la vie) deviennent plus importants. L'auteur remarque que «les propositions qui chercheraient à retrouver la densité de cette «ville du XI^e siècle qui fonctionnait si bien» relèveraient proprement du délire» (2004: 49). En effet, cette ville-là n'avait pas à s'accommoder de l'automobile.

Mixité: la mixité des fonctions se heurte à certains obstacles: la rationalisation et la spécialisation de la production, du commerce et de l'industrie des loisirs mènent à une augmentation significative de la taille des installations. Ainsi, ces grandes unités et les supermarchés se sont substitués à un grand nombre de petits magasins, d'ateliers et de cinémas. Très justement, l'auteur précise que «si nous entendons proposer une alternative à la tristesse monofonctionnelle des extensions urbaines, il nous faudra impérativement intervenir sur cette évolution en roue libre d'une spécialisation et d'une rationalisation apparemment forcée par la concurrence (2004: 52). La mixité des fonctions permet la réduction du trafic motorisé et favorise la solidarité de voisinage et finalement crée l'urbanité.

Ecologie: la nature vierge devient de moins en moins une réalité. Elle est en effet fabriquée par l'homme: «les vues aériennes de nos agglomérations suffisent à établir que le rapport fond/forme de la ville et du paysage s'est inversé, que le paysage ouvert est devenu une figure intérieure, intégrée à l'«arrière-plan» des secteurs urbanisés. Quant à la surface urbanisée, elle peut se lire comme une forme particulière de «paysage» qui phagocyte l'espace non bâti. Ces deux domaines, les paysages intérieurs non bâtis autant que les zones urbanisées, sont largement tributaires de l'intervention humaine» (2004: 57-58). Ainsi, un nouveau paysage culturel se dessine, un paysage qui est urbanisé, «une Zwischenstadt entre nature et culture» (2004: 60).

En effet, nos images préconçues de la ville se réfèrent à la ville historique médiévale, ce qui biaise notre regard sur les territoires suburbains. Ainsi, en observant l'entre-ville sans préjugés, il est possible d'en faire ressortir certains éléments positifs: 1) au lieu de parler de cités déstructurées, nous pouvons observer l'intrication serrée d'habitations et d'espaces non-bâti, reconnaître que l'espace non-bâti est le liant du paysage urbain et cela ouvre de nouvelles perspectives de composition 2) au lieu de dénoncer une absence d'urbanité, nous pouvons découvrir une diversité culturelle décentralisée 3) au lieu de pleurer la perte du centre, nous pouvons identifier une structure en réseau dégageant de nouvelles formes mieux adaptées à notre société pluraliste et démocratique que l'ancien modèle centralisé.

L'entre-ville contient beaucoup de formes urbaines et architecturales. Dans ce contexte, l'auteur précise que le tout, formé de l'ensemble du réseau de communication, doit rester lisible; il faut que le paysage ait une cohérence perceptible. Ainsi, «le paysage doit devenir le véritable lien de la *Zwischentstadt*» (2004: 24). Dans ce nouveau contexte, l'entrée dans la ville n'est plus un passage bien délimité.

Pour l'auteur, les meilleurs modèles d'interprétation de l'entre-ville, où l'on trouve les bases de l'interprétation pour saisir l'entre-ville comme l'image d'un milieu qu'il est compliqué de démêler, sont à trouver «dans l'expérience de temps différents, dans la perception d'une atmosphère et d'une ambiance, tels qu'on les dépeint dans certains films modernes: un montage dans raccords, un récit heurté, des plans très contrastés à la manière des spots de publicité sans fil rouge ni intrigue» (2004: 115).

L'entre-ville est un paysage hétérogène: «les voies de communication (routes, les voies ferrées) et les nœuds (aéroports, centres logistiques) tout comme ces complexes d'hôtels et de salles de congrès qui ne sont utilisées que pour un moment très court, font partie de ce que Marc Augé nomme les «non-lieux» par opposition aux «lieux». » (2004: 93). Ces non-lieux n'expriment aucune des qualités spatiales qui caractérisent les lieux anthropologiques, les lieux de vie.

Si nous appliquons cette grille de lecture du paysage à la périphérie lausannoise, nous constatons que certaines de ses entrées de ville se localisent dans une forme d'entre-ville. Nous décelons dans le paysage trois entrées qui se situent dans un paysage d'entre-ville, i.e., un paysage qui n'est ni urbain ni rural: la zone près de la sortie Malley-Centre à côté de la Bourdonnette, celle qui se situe entre Le Mont-sur-Lausanne et la Blécherette et finalement le vide entre Vennes et la périphérie sud d'Epalinges.

La zone qui se situe à l'ouest du complexe de la Bourdonnette représente une zone hétérogène: on y trouve un tronçon d'autoroute, un complexe d'habitat (Bourdonnette), des terrains d'horticulture et un grand champ, un vide parmi toutes ces installations. Du côté de la commune de Chavannes, on remarque un grand garage d'exposition (photo droite à la page suivante). Dans ce vide, on distingue une maison esseulée entourée d'une haie (photo gauche). Nous trouvons par conséquent toutes les caractéristiques de l'entre-ville: zone hétérogène, variété des formes architecturales, présence de caractéristiques urbaines et rurales.



Route de la Maladière (Bourdonnette).



Gros plan sur la zone ouest de la Bourdonnette.

En ce qui concerne la zone qui se situe au nord de la Blécherette, nous remarquons d'un côté des formes urbaines d'habitats (immeubles locatifs), des champs, une ferme à l'entrée de la ville et une autre proche de l'autoroute (photo gauche), des jardins familiaux et la zone industrielle de Rionzi, l'autoroute de contournement et au nord de celle-ci les maisons familiales du Mont-sur-Lausanne (photo droite): ces formes architecturales variées côtoient un paysage ni totalement urbain ni totalement rural. Un paysage d'entre-ville se dessine où l'hétérogénéité des styles d'habitat et de vie rurale/urbaine s'interpénètrent.



Zone entre l'autoroute et la Blécherette.



Zone Blécherette.

La zone qui se situe près de la sortie d'autoroute de Vennes ressemble aussi au paysage de l'entre-ville. Les maisons d'Epalinges qui longent la Route de Berne présentent un aspect villageois (photo gauche). En revanche, les grandes installations que sont la station essence, mais surtout le parking-relais, impriment un paysage de périphérie. Ce paysage est par ailleurs fortement marqué par l'infrastructure routière. Ces installations longent néanmoins un vide: la zone à l'est de la Route de Berne et traversée par l'autoroute présente des caractéristiques rurales. Cette étendue verte dans ce contexte urbain crée un paysage où le rural et l'urbain se côtoient. Cette étendue permettrait-elle d'être le liant du paysage comme le suggère Thomas Sieverts ? Dans tous les cas, c'est une impression d'abandon que produit cet entremêlement d'entités.



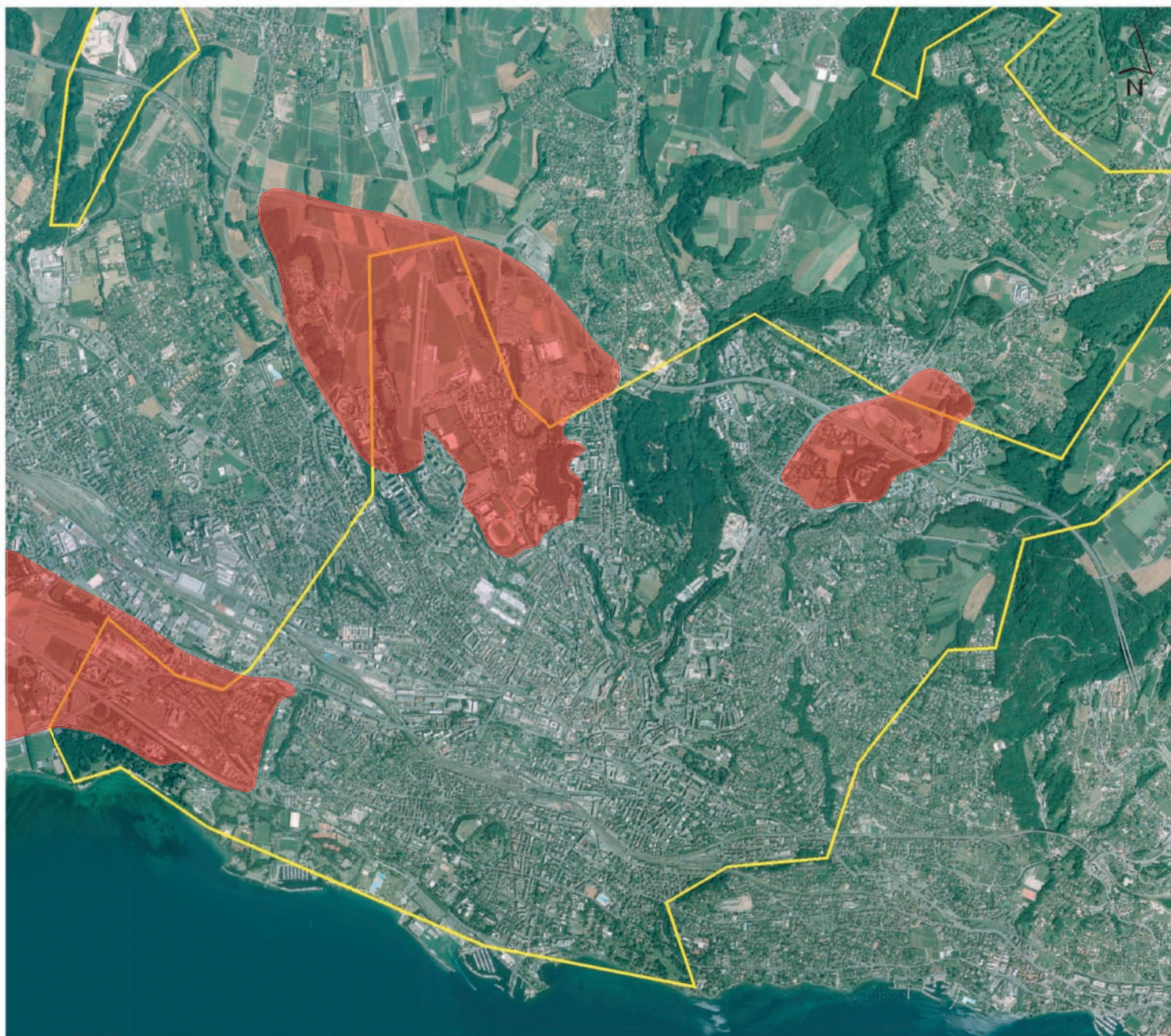
Périphérie sud d'Epalinges.



Zone entre Lausanne et Epalinges.

Ainsi, vu sous l'angle de l'entre-ville, ces trois entrées de ville se confondent dans l'interpénétration du rural et de l'urbain: la limite de la ville s'effiloche et cet aspect décousu ne permet pas de cerner de manière visible l'entrée en ville. Ce manque de cohésion produit un paysage contrasté où l'entrée de ville se perd et s'oublie. Ces trois zones d'entre-ville sont mises en évidence sur la photo satellite de la page suivante.

Zones d'entre-ville dans la périphérie lausannoise



0 240 480 960 Meters

7. Réflexions

7.1 Sur les entrées de ville de Lausanne

L'analyse des entrées de ville de Lausanne et la description des zones dans lesquelles elles s'incèrent nous mènent à quelques constats.

Nous remarquons que chaque entrée de ville est différente et s'insère dans un paysage distinct et unique. L'entrée de ville ne peut pas être considérée comme un aménagement sans liaison avec le contexte urbain. Ainsi, de nombreuses variables influencent la perception de l'entrée en ville. La première variable est la signalétique: celle-ci permet une lecture directe et rapide de l'identité du lieu. Mais encore faut-il que le lieu identifié comme entrée de ville corresponde dans les faits à l'image d'une telle désignation: un panneau de bienvenue implanté dans un site rural n'aurait aucun sens. Ainsi, il s'agit de trouver la bonne signalétique et le juste lieu pour créer un effet d'entrée en ville. Le lieu correspond à la deuxième variable: l'aménagement du lieu d'entrée de ville est tout aussi important, voir plus important que la signalétique. En effet, le lieu d'entrée de ville doit permettre de créer cet effet de lieu de transition et de passage symbolique dans une entité nouvelle.

Dans les entrées de ville lausannoises, nous remarquons que la signalétique est pauvre. Au niveau des aménagements urbains, seules quelques entrées de ville permettent, de manière plus ou moins convaincante, de souligner l'identité du lieu: les giratoires permettent le plus aisément de souligner l'entrée en ville et de marquer une forme de rite de passage. Par ailleurs, nous remarquons un décalage entre le panneau de localisation, l'entrée dans le bâti et le panneau de bienvenue. En effet, ces trois formes de signe d'entrée en ville sont décalés dans l'espace. Cette situation dénote un flou dans la lecture de l'entrée de ville et ne permet pas la production d'une perception nette et lisible de l'entrée en ville. En effet, ce décalage produit une forme de dilution de l'entrée en ville.

Les deux variables décrites ci-dessus ne sont pas suffisantes. En effet, nous remarquons, dans quelques-unes des entrées de ville étudiées que la progression dans l'urbain ne se fait pas toujours de manière progressive. Les séquences par les entrées nous ont permis de déceler le problème de la discontinuité: il peut arriver qu'une zone urbaine soit suivie d'une zone moins intensément urbaine, ce qui provoque une coupure dans la progression, progression qui devient alors aléatoire. De ce fait, il devient artificiel de marquer l'entrée de ville de manière claire et distincte si le contexte urbain qui suit l'entrée de ville ne correspond pas à un paysage à forte consonance d'urbanité.

Les entrées de ville de Lausanne sont perçues moins par des aménagements spécifiques pour signaler l'entrée que par le changement dans la structure urbaine, le bâti et l'embellissement de la ville. En effet, à plusieurs reprises nous avons constaté que l'entrée dans Lausanne se différenciait de la commune adjacente par la plantation d'une allée d'arbre. Mais ce type d'aménagement est un moyen d'embellir la capitale vaudoise et non une volonté de marquer l'entrée en ville. Ainsi, les allées d'arbres se prolongent ou pas sur la commune voisine. Ainsi, il n'existe pas de liaison ou une volonté de créer une limite symbolique entre deux communes: les surfaces communales se juxtaposent les unes aux autres. Quelques séquences d'entrée en ville permettent de mettre en évidence la coupure qui s'inscrit dans le paysage à la limite communale. Ainsi, l'aménagement des deux giratoires de l'Avenue du Lavaux, qui se situent sur la commune de Pully, montre cet état de fait: l'aménagement routier se termine exactement à la limite communale de Lausanne.

De manière générale, c'est l'élargissement des trottoirs et la plantation d'arbres qui permettent de caractériser l'entrée dans la commune de Lausanne. Mais ces aménagements répondent plus au statut de la ville capitale et d'un désir d'embellissement des rues que d'un projet concerté et voulu pour marquer l'entrée dans Lausanne.

7.2 Sur le projet de panneaux informatisés

Le projet de panneaux informatisés aux entrées de ville et sur quelques places piétonnes dénote un besoin de marquer de manière plus claire l'entrée en ville de Lausanne. En revanche, le projet de panneaux informatisés pour les piétons s'inscrit dans un souci de «devoir» informer l'individu. Cette mouvance vers l'implantations d'écrans dans le paysage se généralise et se banalise: la gare de Lausanne – une entrée de ville – est elle aussi équipée d'un écran géant.

Sans nier les avantages du panneau informatique au niveau de la simplification de la transmission de l'information, le panneau d'information banalise le lieu et lui enlève toute identité. Marc Augé remarque par ailleurs que les écrans font partie intégrante du paysage contemporain. Il s'ensuit une invasion de l'espace par le texte: «toutes les interpellations qui émanent de nos routes, de nos centres commerciaux ou des avant-gardes du système bancaire au coin de nos rues visent simultanément, indifféremment, chacun d'entre nous («Merci de votre visite», «Bon voyage», «Merci de votre confiance»), n'importe lequel d'entre nous: elles fabriquent «l'homme moyen», défini comme utilisateur du système routier, commercial ou bancaire. Elles le fabriquent et éventuellement l'individualisent: sur certaines routes et autoroutes, l'avertissement soudain d'un panneau lumineux (110 ! 110 !) rappelle à l'ordre l'automobiliste trop pressé» (Augé, 1992: 126).

Ce projet de panneaux informatisés s'incère dans la mouvance de nouvelles combinaisons du réel et du virtuel à l'intérieur des lieux publics. François Ascher remarque à ce sujet que «le monde des médias a progressivement pris place dans les espaces publics, sous des formes diverses, de la gazette mise à la disposition des consommateurs dans les cafés, à la publicité murale, en passant par la sonorisation des rues et des places, par les télévisions allumées dans les vitrines des commerçants» (Ascher, 2000: 196-197), et par les panneaux informatisés en tous genres aurions-nous envie d'ajouter.

Ce type d'aménagement favorise «un processus engagé depuis longtemps et analysé entre autres par Norbert Elias: la rue n'a cessé en effet, depuis le Moyen Age, de faire d'avantage de place à des formes diverses d'individuation» (Ascher, 2000: 197). Si les possibilités technologiques TIC (technologies de l'information et de la communication) sont immenses, il est bon de se rappeler qu'en fin de compte, «ce sont les dynamiques sociétales qui en détermineront les usages» (Ascher, 2000: 199). A ce sujet, les résultats du questionnaire mené dans le cadre de notre étude, et relatif à l'aménagement le plus approprié en entrée de ville, sont significatifs (voir section 9.3 *Les résultats*).

Finalement, l'implantation de panneaux informatisés à l'attention des piétons enlèverait toute spécificité et particularité du panneau informatisé d'entrée de ville. En effet, si ce type de panneau se retrouve sur tout l'espace de la ville, une homogénéisation s'ensuit et provoque une banalisation de l'espace.

Au vue de l'analyse des entrées de ville, l'implantation de panneaux informatisés à Lausanne ne constituerait pas un embellissement de l'entrée de ville mais accentuerait le caractère de «non-lieu».

Il s'agit désormais d'analyser la manière dont les habitants de Lausanne perçoivent les entrées de leur ville.

3^{ème} PARTIE

LIMITES ET ENTREES DE VILLE SYMBOLIQUES DE LAUSANNE

8. Introduction

Au terme de l'ensemble des analyses sur les entrées de ville, il nous reste à analyser la manière dont la limite et les entrées de villes de Lausanne sont perçues par les habitants de cette ville. Cette troisième partie de mémoire cherche donc à comprendre la manière dont les Lausannois(es) perçoivent les limites et les entrées de leur ville. Cette démarche permet de comparer les éléments qui ressortent de l'étude sur les entrées de ville et la manière dont le néophyte perçoit ce même objet d'étude.

Sur la base d'un questionnaire, nous essayons d'appréhender le domaine des représentations: bien que notre questionnaire ne soit pas satisfaisant au niveau de l'effectif interviewé (50 personnes), nous avons néanmoins recueilli les avis de toutes les tranches d'âge de la population lausannoise. Ainsi, cet interview permet de révéler, de manière modeste, la manière dont les citoyens lausannois perçoivent leur ville aux niveaux morphologique et territorial.

Nous exposons premièrement la méthodologie appliquée au questionnaire. Ensuite, nous nous attardons sur les questions posées afin d'explicitier ce que nous tentons de connaître des représentations des personnes interviewées. Finalement, nous exposons et analysons les résultats de l'enquête.

9. Le questionnaire

9.1 Méthodologie

Nous avons recueilli le témoignage de cinquante personnes appartenant aux cinq catégories suivantes:

1. Les jeunes de moins de 15 ans
2. Les jeunes de 15 à 24 ans
3. Les adultes de 25 à 44 ans
4. Les adultes de 45 à 64 ans
5. Les aînés de 65 ans et plus

L'interview s'est fait de face à face, mis à part pour la catégorie «jeunes de moins de 15 ans» où le questionnaire a été distribué en classe durant un cours de géographie. Pour les autres catégories, l'interview s'est déroulé dans les rues de Lausanne. A noter que dans notre échantillon de 50 personnes les femmes sont légèrement sous représentées (21 femmes contre 29 hommes).

9.2 Les questions de l'enquête

La majorité des questions de l'enquête (voir annexe V) sont de type ouvert, dans la mesure où l'interviewé(e) répond avec ses propres mots à la question (questions 1, 2, 3 et 4). Trois questions sont à la fois ouvertes et dirigées dans un deuxième temps, afin de permettre la construction d'une échelle d'appréciation (questions 4, 5 et 7). Deux questions sont fermées (questions 6 et 8) et une question est à choix multiples (question 9). Finalement, nous avons recueilli quelques données personnelles: âge, sexe et profession.

Nous passons à présent en revue les 9 questions de l'enquête et explicitons le bien fondé de chaque question.

- 1. Sur la carte au verso, veuillez délimiter la zone dans laquelle vous avez l'impression d'entrer dans la ville de Lausanne.*

La carte présentée est une photo satellite qui comprend Lausanne et s'étend à l'est jusqu'à Belmont-sur-Lausanne, au nord jusqu'au Mont-sur-Lausanne et à l'ouest jusqu'à Chavannes et Crissier. Le choix de la photo a été préféré à la carte géographique pour des raisons de lisibilité. En effet, la photo permet de reconnaître de manière plus rapide les différents endroits de la ville. La carte géographique, à ce niveau, peut représenter une difficulté pour les interviewé(e)s.

Les limites de commune n'apparaissent pas sur la photo, en revanche, le nom des communes sont inscrits: cette situation ne biaise pas l'enquête dans la mesure où il s'agit moins pour l'interviewé(e) de retrouver la limite communale exacte de Lausanne que de délimiter la zone dans laquelle il/elle a le sentiment d'entrer en ville de Lausanne.

Cette question permet d'évaluer les différences de localisation du lieu à partir duquel le citoyen a le sentiment d'entrer en ville. Cette question cherche à déceler si l'entrée en ville

correspond bel et bien à une zone et non à une limite stricte et définie, qui, suivant ce cas, serait la même pour toutes les personnes interviewées.

2. *Quel est d'après vous le/les symbole(s) de l'entrée de ville ?*

Cette question tente de révéler quels sont les symboles de l'entrée de ville dans les représentations des interviewé(e)s, que ce soit à Lausanne ou de la ville en général. Les réponses attendues comme symboles d'entrée de ville sont la porte, le pont, l'arche ou encore la barrière dans le cas, peu fréquent en Suisse, des gated communities. Le giratoire est aussi une réponse très attendue dans la mesure où ce type d'aménagement est fréquent, aussi bien aux entrées des villes qu'aux entrées des villages.

3. *D'après vos souvenirs, quels sont les aménagements et signes qui marquent et annoncent l'entrée en ville de Lausanne ?*

Les citoyens sont-ils attentifs à l'entrée en ville de Lausanne ? si oui, quels sont les signes qui leur indiquent l'entrée en ville ? Cette question permet de comprendre quels sont les éléments qui sont perçus comme marquage d'entrée en ville: il peut s'agir de la signalétique tout comme d'une atmosphère d'urbanité. De plus, cette question permet, de manière implicite, d'évaluer le marquage de l'entrée en ville: un marquage faiblement lisible aura moins de chance de marquer les esprits qu'un aménagement conséquent et perceptible.

4. *Comment qualifieriez-vous la délimitation de la ville de Lausanne par rapport à son agglomération ? Quels mots, quelles images vous viennent-ils en tête ?*

Dans notre étude, nous avons remarqué que les entrées de ville se situant à l'est, côté Pully, et à l'ouest, côté Renens et Prilly, se confondent dans le paysage: Lausanne est soudée à son agglomération. Il s'agit de voir de quelle manière les interviewé(e)s ressentent cette «indifférenciation» dans le paysage.

5. *Comment qualifieriez-vous la délimitation de la ville de Lausanne par rapport à la campagne ? Quels mots, quelles images vous viennent-ils en tête ?*

La limite ville/campagne est de moins en moins visible, si ce n'est l'entrée par la Blécherette et la Route d'Oron. Cette question permet de juger de la perception des citoyens de la limite ville/campagne qui disparaît peu à peu.

6. *Pensez-vous nécessaire de signaler de manière claire l'entrée en ville de Lausanne ?*

Cette question vise simplement à évaluer si la délimitation de la ville est une nécessité, ou, au contraire, ne répond à aucun besoin. Ainsi, le besoin de marquer le territoire est interrogé.

7. Comment qualifieriez-vous le marquage de l'entrée en ville de Lausanne ? Quels mots, quelles images vous viennent-ils en tête ?

Cette question, contrairement à la question 3, permet d'évaluer de manière explicite le niveau de lisibilité du marquage de l'entrée en ville par les panneaux de localité et de bienvenue.

8. Les panneaux actuels (panneau de localité et panneau de bienvenue) signalant l'entrée dans Lausanne sont-ils suffisants pour marquer l'entrée en ville ?

Nous nous interrogeons sur la nécessité d'améliorer ou non le marquage d'entrée en ville. En effet, les aménagements actuels sont-ils suffisants ou bien un manque est-il ressenti concernant le marquage du territoire ?

9. Selon vous, quels sont les deux formes d'aménagements les plus appropriées pour marquer l'entrée en ville ?

- Rond-point**
- Panneau de bienvenue**
- Aménagement végétal (allée d'arbres)**
- Panneau informatisé**
- Drapeau lausannois**
- Drapeau olympique**
- Aucun aménagement spécifique**
- Autre**

Cette dernière question, à choix multiples, vise à cerner quels seraient les deux types d'aménagements qui conviendraient le mieux pour marquer l'entrée en ville. La possibilité est ouverte à l'interviewé(e) d'y ajouter une forme d'aménagement n'étant pas citée dans la liste. En effet, quel aménagement est-il le mieux perçu dans le paysage urbain pour signifier l'entrée de ville ?

9.3 Les résultats

Le questionnaire étant de manière générale basé sur le caractère qualitatif des entrées de ville, il nous apparaît plus aisé de traiter les réponses les unes après les autres. Les réponses des personnes interviewées sont par ailleurs recensées à l'annexe VI.

A noter que quelques interviewé(e)s ne savaient pas à quoi correspondait une «entrée de ville»: cette situation exprime d'une certaine manière le flou qui se situe à la limite de la ville et le fait que les entrées de ville ne représentent pas une catégorie distincte de lieux dans l'imaginaire des gens.

1. Sur la carte au verso, veuillez délimiter la zone dans laquelle vous avez l'impression d'entrer dans la ville de Lausanne.

La zone dans laquelle les interviewé(e)s ont le sentiment d'entrer en ville a été reproduite sur une carte selon la catégorie d'âge. Bien qu'il soit illusoire de vouloir dégager des invariants, étant donné le nombre restreint de chaque catégorie d'âge, il est néanmoins possible d'esquisser quelques tendances. Les commentaires ci-dessous se rapportent aux cartes qui sont reproduites sur les pages suivantes. La dernière carte, intitulée «zone de progression dans l'entrée en ville de Lausanne», correspond au cumul des représentations de toutes les classes d'âge.

Les moins de 15 ans

La ceinture autoroutière n'est guère dépassée, représentant une réelle limite territoriale. De la même manière, le cordon vert de la Vuachère constitue aussi un repère de délimitation. Alors que les écarts concernant l'entrée en ville du côté de Renens sont relativement grands, nous remarquons deux zones où les écarts se resserrent. En effet, le nord du parc de Sauvablin constitue un point de limite de la ville. De même, l'entrée par Pully, qui se situe à l'intersection de l'Avenue du Léman et de la Vuachère, est elle aussi mise en évidence sur la carte.

Les 15 à 24 ans

Les perceptions d'entrée en ville sont extrêmement variées. Il n'est pas possible d'identifier un pattern quelconque. En effet, alors que certains se sentent déjà en ville de Lausanne sur la commune de Renens, d'autres ne se sentent entrer en ville de Lausanne qu'à partir du moment où ils pénètrent dans le centre-ville.

Les 25 à 44 ans

Un grand écart dans la perception d'entrée se remarque dans l'ouest lausannois. En revanche, nous remarquons que les sorties d'autoroute de la Blécherette et de Vennes constituent des portes d'entrée de ville. Finalement, nous remarquons que l'entrée par Pully se concentre aussi au niveau de l'intersection entre l'Avenue du Léman et de la Vuachère.

Les 45 à 64 ans

De manière très claire, deux points d'entrée ressortent de la carte. Il s'agit de l'entrée par le giratoire de la Maladière et de l'entrée par le parc du Denantou. L'autoroute, au nord, constitue aussi une limite claire.

Les plus de 65 ans

Cette classe d'âge n'indique pas de pattern bien particulier. Nous remarquons des extrêmes, où l'entrée en ville de Lausanne se situe déjà à Morges et Lutry alors que pour d'autres elle se situe seulement dès l'entrée dans le centre-ville.

De manière générale, la perception de l'entrée en ville de Lausanne se situe déjà sur les communes de Renens et de Prilly alors que du côté de Pully, le sentiment d'entrée en ville se situe à l'intérieur de la limite communale lausannoise.

Zone dans laquelle les moins de 15 ans ont l'impression d'entrer dans Lausanne



0 240 480 960 Meters

Zone dans laquelle les 15 à 24 ans ont l'impression d'entrer dans Lausanne



0 240 480 960 Meters

Zone dans laquelle les 25 à 44 ans ont l'impression d'entrer dans Lausanne



Zone dans laquelle les 45 à 64 ans ont l'impression d'entrer dans Lausanne



Zone dans laquelle les 65 ans et plus ont l'impression d'entrer dans Lausanne



Zone de progression dans l'entrée en ville de Lausanne



0 240 480 960 Meters

2. *Quel est d'après vous le/les symbole(s) de l'entrée de ville ?*

Cette question a souvent été jugée difficile en dépit du fait que nous spécifions que le/les symbole(s) d'entrée de ville que nous demandions s'appliquaient à la ville en générale et non spécifiquement à la ville de Lausanne.

Les symboles les plus fréquemment cités appartiennent à la catégorie des panneaux de circulation/panneaux de localité/panneaux de limite générale/écriteaux: ces signes sont cités 21 fois comme symboles d'entrée de ville. Suit la catégorie porte/rempart/arc de triomphe, cités 7 fois, les sorties d'autoroute, 5 fois, les giratoires, 4 fois et finalement la gare, citée 3 fois.

De manière générale, nous remarquons que la majorité des symboles se rapportent à l'équipement des transports et plus spécifiquement à l'automobile.

3. *D'après vos souvenirs, quels sont les aménagements et signes qui marquent et annoncent l'entrée en ville de Lausanne ?*

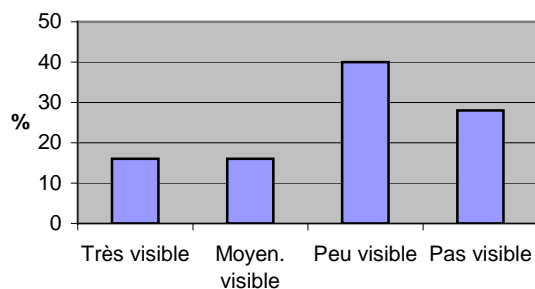
La catégorie de la signalétique routière (panneaux de localité et de bienvenue) arrive en tête. En effet, elle est citée 31 fois. Le giratoire de la Maladière est cité 5 fois comme aménagement d'entrée en ville alors que les sorties d'autoroute sont considérées 3 fois comme signes qui marquent l'entrée en ville.

D'autres éléments, moins fréquemment cités, apparaissent pour signifier l'entrée en ville: le réseau de bus, les parcs et la densité du bâti.

4. *Comment qualifieriez-vous la délimitation de la ville de Lausanne par rapport à son agglomération ? Quels mots, quelles images vous viennent-ils en tête ?*

Il s'est avéré que cette question n'était pas assez précise. En effet, pour certain(e)s la délimitation entre Lausanne et son agglomération n'est pas visible dans la mesure où il y a une continuité dans le bâti. Pour d'autres, au contraire, bien qu'il y ait une continuité dans le bâti, la délimitation leur apparaît très visible dans la mesure où ils perçoivent une différence nette dans la forme du bâti (maisons du côté de Pully/immeubles du côté de Renens) ou alors au niveau de la catégorie sociale.

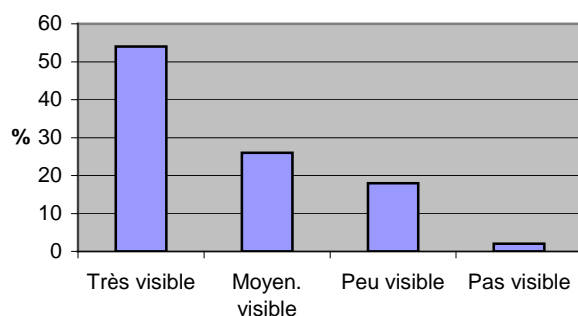
Cette situation a permis de faire ressortir les limites sociales qui sont pour certain(e)s très visibles à l'intérieure d'une urbanisation homogène. N'ayant pas pris en compte ce facteur dans l'étude des entrées de ville, qui se base spécifiquement sur l'aménagement urbain, cette question a permis de révéler le facteur très important des limites qui s'expriment au niveau social.



De manière générale, cependant, la qualification de la délimitation de la ville de Lausanne par rapport à son agglomération est généralement perçue comme floue. En effet, 40% considèrent la délimitation comme peu visible et 28% la jugent pas visible.

5. Comment qualifieriez-vous la délimitation de la ville de Lausanne par rapport à la campagne ? Quels mots, quelles images vous viennent-ils en tête ?

Cette question se réfère à l'entrée de ville par le nord de Lausanne au niveau de la Blécherette. La majorité des interviewé(e)s qualifie la délimitation comme très visible (54%) et moyennement visible (26%).



Pour quelques autres, cependant, la délimitation est peu visible dans la mesure où la limite entre la ville et la campagne est progressive et non spécialement nette. Finalement, certain(e)s jugent cette zone comme un «entre-deux», où la ville «déborde» sur la campagne et où ces deux entités se «mélangent». Nous pourrions déceler dans ces dernières remarques quelques éléments de la définition de la Zwischenstadt (entre-ville).

6. Pensez-vous nécessaire de signaler de manière claire l'entrée en ville de Lausanne ?

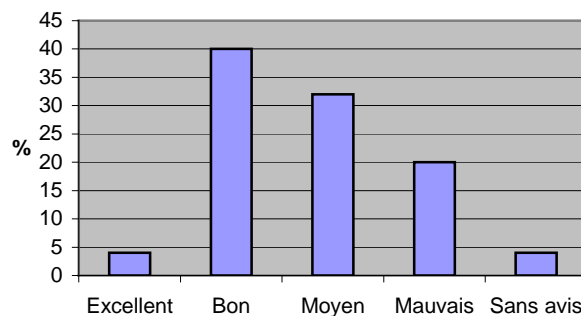
Le résultat de cette question est surprenant. En effet, seulement 52% des interviewé(e)s jugent nécessaire de signaler de manière claire l'entrée en ville de Lausanne contre 48%. Il s'agit néanmoins de relativiser ce résultat. En effet, plusieurs interviewé(e)s nous ont signalé qu'ils/elles ne pensaient pas nécessaire, pour eux/elles, de marquer d'avantage l'entrée en ville de Lausanne: en revanche, le marquage est nécessaire pour les touristes et pourrait être amélioré à cet effet.

Les résultats sont ainsi biaisés, dans la mesure où nous n'avons pas toujours su si l'interviewé(e) répondait à la question en prenant en compte l'aspect informatif pour les touristes et étrangers, et non uniquement leur propre besoin. En effet, pour beaucoup

d'interviewé(e)s, il n'est pas nécessaire de signaler de manière claire l'entrée en ville de Lausanne dans la mesure où ils/elles connaissent eux-même les limites communales.

7. Comment qualifieriez-vous le marquage de l'entrée en ville de Lausanne ? Quels mots, quelles images vous viennent-ils en tête ?

Le marquage actuel de l'entrée en ville de Lausanne est jugé comme «indicatif» mais «pas insistant» et «peu voyant». De plus, certain(e)s interviewé(e)s ont remarqué que le marquage de l'entrée en ville s'adresse uniquement aux automobilistes. Finalement, d'autres ont nuancé leur réponse en précisant que le marquage est meilleur à certains endroits plutôt qu'à d'autres.



Les résultats obtenus concernant l'appréciation générale du marquage sont les suivants: 2% le considèrent «excellent», 40% le jugent «bon» et 20% le trouvent «mauvais».

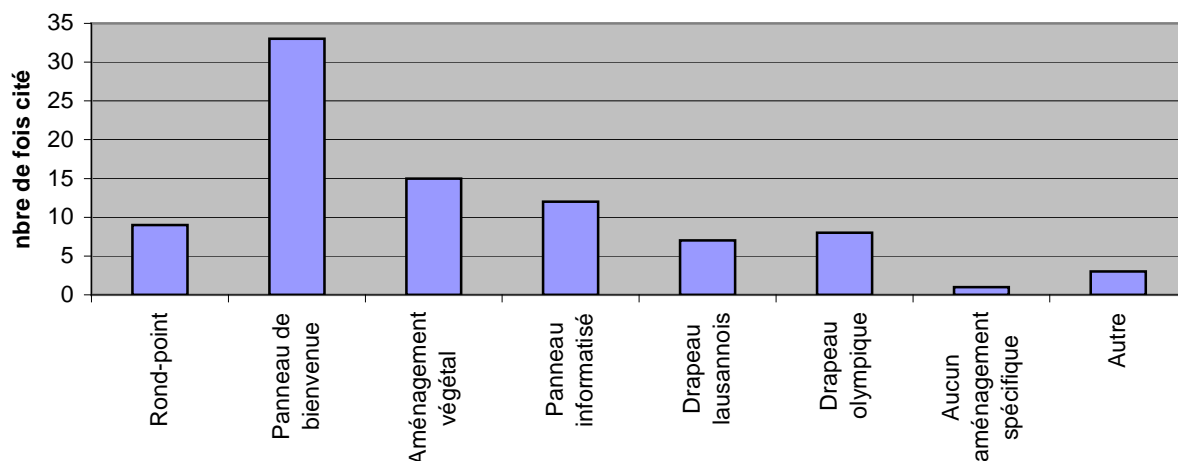
8. Les panneaux actuels (panneau de localité et panneau de bienvenue) signalant l'entrée dans Lausanne sont-ils suffisants pour marquer l'entrée en ville ?

Une majorité nette (74%) considère suffisante la signalisation de l'entrée en ville dans Lausanne. Même si en moyenne la signalisation de l'entrée est jugée comme «moyenne» à 32% et «mauvaise» à 20%, il semble que les aménagements actuels soient suffisants. Certains d'entre eux/elles nous ont fait part de leur avis qu'ils/elles leur semblaient inutile d'occasionner des dépenses pour l'amélioration de la signalisation de l'entrée en ville.

9. Selon vous, quels sont les deux formes d'aménagements les plus appropriées pour marquer l'entrée en ville ?

Les trois aménagements les plus cités sont respectivement le panneau de bienvenue (33), l'aménagement végétal (15) et le panneau informatisé (12). Ils sont suivis par les ronds-points (9), le drapeau olympique (8) et le drapeau lausannois (7). Seuls trois interviewés ont exprimé d'autres types d'aménagement pour marquer l'entrée en ville: un arbre géant, un gendarme couché et un panneau identitaire qui pourrait signifier un aspect particulier du lieu d'entrée en ville.

Les panneaux de bienvenue semblent être appréciés par toutes les classes d'âge. Ce type d'aménagement convient à une majorité de gens. Les aménagements végétaux occupent la deuxième place dans le palmarès des aménagements les plus appropriés.



Il n'est peut-être pas inutile de préciser que le choix pour le panneau informatisé se trouve cité à 8 reprises dans les deux catégories d'âge les plus jeunes, à savoir les moins de 15 ans et les 15 à 24 ans. Si les panneaux informatisés ont la faveur des jeunes, qui sont nés pour la plupart dans un monde informatisé, les classes d'âge plus âgées sont relativement peu voire pas favorables à ce type d'aménagement qui le considère comme «moche».

Cet interview nous a permis de mesurer la subjectivité du sentiment d'entrer en ville, confirmant de fait que l'entrée correspond bien à une zone. De plus, malgré la visibilité moyenne à mauvaise des entrées de ville, la population lausannoise se satisfait de cette situation. En revanche, elle reconnaît que pour les touristes, un effort pourrait être fait afin de mieux marquer l'entrée en ville.

Finalement, nous avons pu remarquer que le sentiment d'entrée en ville de Lausanne se situe, aux extrêmes, à partir du centre-ville pour certains, et pour d'autres, à partir de l'entrée dans Lutry ou de Morges. De même, il se dégage de cette étude que le sentiment d'entrée en ville de Lausanne se situe déjà sur la commune de Renens, à l'ouest, alors qu'à l'est, ce sentiment n'est ressenti qu'à l'intérieur de la commune de Lausanne. En ce qui concerne les hauts de Lausanne, l'autoroute constitue un repère de délimitation clair et rarement dépassé dans l'appréciation de l'entrée en ville. Par ailleurs, le questionnaire a confirmé la perte de la délimitation entre la ville de Lausanne et son agglomération.

En ce qui concerne les aménagements d'entrée de ville, les panneaux de bienvenue et les aménagements végétaux ont la faveur de la population.

Désormais, il nous reste à élargir notre propos concernant la délimitation de la ville. En effet, alors que le mouvement général de la ville est à l'étalement, existe-t-il d'autres modèles se rapprochant de la ville délimitée et cernée par une muraille ?

4^{ème} PARTIE

A L'HORIZON – VERS UN NOUVEAU MOYEN-AGE URBAIN ?

10. Introduction

Cette dernière partie de ce travail cherche à élargir le questionnement sur les entrées de ville et sur l'invariant de la limite de la ville. Si l'étude de Lausanne révèle de manière claire que toute limite tangible a disparu dans cette ville, il n'en va pas de même pour une nouvelle forme d'aménagement urbain que sont les *gated communities*.

Bien que ce type de quartiers d'habitation, retranchés du reste du territoire derrière des enceintes, n'existe pas en Suisse pour le moment, la progression de cette forme d'habitat est la plus rapide aux Etats-Unis. De plus, «ce qui est nouveau et inattendu, c'est justement le fait que cette forme d'habitat, autrefois exceptionnelle et réservée aux riches, est en train de se démocratiser, de se banaliser et de se répandre partout dans le monde» (Degoutin, 2006: 25).

Vu l'importance que prend ce nouvel agencement urbain, il semble légitime de consacrer quelques réflexions en rapport avec notre étude, à savoir la limite et les entrées de la ville. Bien que nous ne puissions traiter de manière exhaustive ce type d'habitat, nous nous attardons néanmoins à préciser quelques éléments importants.

Ainsi, nous rappelons tout d'abord très brièvement quelques éléments déjà traités dans la première partie de cette étude et relatif à la délimitation de la ville au cours de son histoire. Ensuite, nous explicitons le phénomène des *gated communities*. Finalement, nous nous interrogeons sur ce nouveau type de paysage urbain qui rappelle, en de nombreuses similitudes, la ville du Moyen-Age.

11. La ville contemporaine ouverte – une exception dans l’histoire

L’auteur des *Prisonniers volontaires du rêve américain* (2006) nous rappelle très justement que les villes médiévales n’ont pas été les seules à avoir été dotées d’enceintes dans l’histoire de l’humanité.

En effet, Stéphane Degoutin précise que «la quasi-totalité des groupements humains ont été entourés d’une forme quelconque de murs: c’est l’une de leurs caractéristiques les plus immuables» (Degoutin, 2006: 72).

Déjà durant le néolithique, soit vers le IV^{ème} millénaire avant Jésus-Christ, les premiers regroupements humains étaient murés. Il est supposé que ces murs empêchaient le bétail de s’enfuir. Par ailleurs, durant longtemps c’est l’existence d’une limite qui a permis d’identifier et de définir une ville. Dans la ville chinoise, l’enceinte est l’élément qui est construit en premier et représente «la partie la plus essentielle et la plus permanente de la cité» (Pirazzoli-t’ Serstevens in Degoutin, 2006: 73).

Si les enceintes des villes sont de manière générale associées systématiquement à la ville médiévale, cela tient au fait qu’elles ont contribué à faire émerger notamment une nouvelle conception de la ville. Michel Ragon précise que «l’homme médiéval se représente donc la ville idéale comme un monde hermétiquement clos. Murailles, ponts-levis, portes épaisses solidement fermées à la tombée de la nuit, la ville est en fait une grande maison collective, une grande forteresse sans cesse sur ses gardes» (1995: 114).

Mais dès la Renaissance, suite à l’augmentation de la puissance des canons et de l’évolution de la nature des conflits, la conception des enceintes urbaines est modifiée. Le retrait des murailles sera définitif au XIX^{ème} siècle, suite au développement des moyens de transport et plus spécifiquement du chemin de fer.

Même si d’autres civilisations ont produit des villes ouvertes, à l’image de l’Egypte, celles-ci représentent néanmoins des exceptions.

Ainsi, selon Stéphane Degoutin, les *gated communities* ne sont pas en porte à faux suivant l’invariant morphologique de la ville au cours de l’histoire: «ce ne sont pas les *gated communities*, mais au contraire la ville occidentale ouverte qui est en rupture avec la logique d’évolution des groupements humains. En effet, les villes occidentales des XIX^e et XX^e siècles sont presque les seules dans l’histoire à ne pas être entourées par une enceinte: ces deux siècles de villes ouvertes s’opposent à six millénaires de villes fortifiées» (Degoutin, 2006: 75).

Il s’agit désormais de définir les *gated communities* et de comprendre ce nouveau phénomène urbain qui permet, finalement, «une nouvelle clé de lecture de la ville contemporaine» (2006: 26).

12. Le retour des remparts et des portes – les *gated communities*

Le retour des remparts et des portes est à comprendre de manière symbolique. En effet, les enceintes des *gated communities* «sont plus souvent symboliques que défensives; la protection est assurée plus efficacement par les rondes des polices privées. Elles évoquent plus les calmes banlieues anglaises que des châteaux forts. Les habitants n’y sont pas enfermés dans les limites de leur enceinte: ils peuvent bien entendu entrer et sortir comme ils le désirent et ne s’en privent pas» (Degoutin, 2006: 24). Néanmoins, aux niveaux morphologique et symbolique, il est justifiable de comparer cette organisation de logements à celui de la ville médiévale.

12.1 Les *gated communities*

Que désignons-nous par *gated communities* ? Comme évoqué précédemment, il s’agit de quartiers d’habitation retranchés du reste du territoire derrière des enceintes et accessibles uniquement à leurs résidents et protégés par des milices privées ou des systèmes électroniques de surveillance. Ces *gated communities* se répandent rapidement durant les dernières décennies du XX^e siècle. Plus précisément, «depuis l’an 2000, *l’American Heritage Dictionary of the English Language*, définit une *gated community* comme «un lotissement ou un quartier, généralement entouré d’une clôture, dont l’entrée est réservée aux résidents et leurs invités» » (Degoutin, 2006: 23).

Il importe de préciser qu’elles ne forment pas des villes complètes et autonomes. Aux Etats-Unis, les *gated communities* sont généralement concentrées dans des zones urbaines où l’on ne trouve que cette forme d’habitat: «le paysage y est composé de voies rapides et de larges avenues bordées de murs de part et d’autre; les sorties d’autoroute donnent directement sur les portails d’entrée» (Degoutin, 2006: 31). Ainsi, ce phénomène est principalement suburbain. Cependant, le mouvement de reconquête du centre urbain se verra probablement accompagné par ce type de logement.

Par ailleurs, aux Etats-Unis notamment, il existe des *gated communities* pour différentes classes sociales et origines: on y rencontre des membres des classes moyennes, des Hispaniques, des Asiatiques, des Noirs, des démocrates et non uniquement des riches Blancs conservateurs. Selon les estimations, 3,5% de la population aux Etats-Unis vit dans une *gated community*.



Portail d’entrée, Los Angeles (Degoutin, 2006: 279).



Gated community, Californie (Degoutin, 2006: 95).

Trois grandes catégories de *gated communities* peuvent être distinguées: les *lifestyle communities* qui se caractérisent par le regroupement d'une population partageant une activité ou un mode de vie communs. Les *prestige communities* cherchent à créer un sentiment de prestige pour leurs résidents: «le fait d'habiter derrière des grilles, des murs et un portail est considéré comme une marque de prestige qui indique que les occupants ont des richesses à protéger, ou qu'ils veulent le faire valoir» (Degoutin, 2006: 57). Mais ces *prestige communities* ne sont pas nécessairement habitées par des riches. Finalement, les *security zones* se localisent dans des zones réellement dangereuses et le but premier est donc de se protéger de la criminalité.

Les Etats-Unis ne sont pas les seuls à posséder ce type de logement. Nous en trouvons au Canada, Brésil, Argentine, Chili, Costa Rica, Mexique, Bolivie, République Dominicaine, Afrique du Sud, Nigeria, Sénégal, Ghana, Kenya, Zimbabwe, Philippines, Indonésie, Malaisie, Thaïlande, Inde, Pakistan, Japon, Chine, Mongolie, Nouvelle-Zélande, France, Angleterre, Irlande, Pays-Bas, Espagne, Portugal, Serbie, Pologne, Hongrie, Russie, Bulgarie, Turquie, Liban, Syrie, Egypte, Arabie Saoudite, Israël, Australie ...

Le terme *gated community* n'est pas universel. D'autres expressions désignent ce même type d'aménagement: *urbanizacione privada* ou *urbanizacion cerrada* (Espagne), *barrios privados* ou *barrios cerrados* (Argentine et Pérou), *cottages* (Moscou), *compounds* (Arabie Saoudite), *fenced* ou *walled suburbs* (Afrique du Sud), *résidences sécurisées* ou *résidences clôturées* (France). La liste n'est pas exhaustive mais permet de montrer la variété de qualification et de localisation des *gated communities*, rendant ce phénomène mondial.

Selon les études, la motivation principale des habitants des *gated communities* est de fuir l'insécurité urbaine ou de fuir la ville elle-même. En effet, seuls 1% des habitants de ces *gated communities* considèrent n'avoir pas pris ce paramètre en compte (Degoutin, 2006: 155).

Le phénomène n'épargne pas l'Europe. L'Angleterre dénombre environ un millier de *gated communities*. Aux Pays-Bas, ce type d'habitat est rarement occupé par des membres des classes aisées. Les *gated communities* sont choisies pour leur coût peu élevé et permettent de fuir la ville et la criminalité. En France, les *gated communities* sont localisées dans les régions où l'urbanisation massive s'est rapidement propagée: le Sud et la Côte d'Azur. Toulouse, précisément, «compte déjà une centaine de «résidences sécurisées», logeant 25 000 personnes» (Degoutin, 2006: 53).

12.2 Vers un nouveau Moyen-Age urbain ?

La présence de murs et de portes (*gates*) dans ces *gated communities* marque une forme de retour à l'enclavement et à la limite matérielle de la ville. Bien que ces quartiers résidentiels ne soient pas des villes en eux-mêmes, il est significatif de remarquer cet invariant que représente la limite et dont l'archétype est à trouver dans la ville médiévale.

Nous pensons, avec Stéphane Degoutin, qu'«il est tentant de voir dans les *gated communities* enserrées dans leurs enceintes une réapparition des villes fortifiées, et dans le contexte urbain dégradé qui les entoure l'équivalent du territoire incertain et dangereux de l'Europe médiévale, traversé par les barbares et les voleurs de grand chemin» (2006: 71).

De plus, les promoteurs immobiliers nomment souvent ces *gated communities* à des noms ayant trait au Moyen-Âge, tels StoneGate ou Duncannon qui signifierait «forteresse sur une colline» en irlandais. Les consonances médiévales peuvent aller jusqu'à la configuration architecturale. Ainsi, le promoteur George V propose un village, près de Paris, aux aspects médiévaux où l'entrée se fait par une porte imposante protégée par une tourelle.



Portail d'entrée de Boisparisis
(<http://www.immoo.com/programme/16349/details/index.html>).

Ce type d'aménagement permet de créer une forme d'isolement et d'assurer le calme. Suivant Stéphane Degoutin, «créer cette sensation est très simple: il suffit de dresser un portail à l'entrée du lotissement – et il est illusoire de vouloir créer la même «sociabilité de proximité» ou «civilité urbaine» sans portail. Les bons sentiments n'ont pas le pouvoir des murs d'enceinte» (2006: 81). Nous retrouvons là les deux éléments symboliques de l'entrée de ville: le mur et le portail.

Ces éléments ne sont pas passés inaperçus aux yeux des promoteurs, comme peut le souligner l'auteur des *Prisonniers volontaires du rêve américain*: «les promoteurs américains ont très bien compris le pouvoir symbolique des murs. Comme le dit un promoteur interviewé par Blakely et Snyder (1997), «en construisant un portail d'entrée, j'ai le pouvoir d'étendre ce sentiment d'être chez soi qui est si fort en vous (on le ressent à un point étonnant). Je peux l'étendre sur toute la distance qui sépare votre maison du portail» (cité in Degoutin, 2006: 84-85). Par ailleurs, le mur permet de créer une frontière entre deux mondes, entre celui qui est connu et celui qui est inconnu. De ce fait, les portails et les murs répondent au sentiment de vulnérabilité et permettent une appropriation du territoire.

Ainsi, les *gated communities* répondent à un besoin: «les critiques des *gated communities* ne se placent pas volontiers du point de vue des habitants. Il existe une discipline qui adopte ce point de vue, c'est le marketing. Par définition, les experts en marketing sont à l'écoute des besoins des clients et proposent des solutions concrètes à leurs problèmes» (Degoutin, 2006: 157). Il ne s'agit pas ici de discuter de la justification de ce type d'aménagement. En revanche, nous remarquons que les portes et les murs, s'ils n'existent plus dans la ville contemporaine, sont de retour et leur force symbolique se marque de manière prégnante dans les *gated communities*.

Finalement, ce qui ressort de l'émergence des *gated communities*, c'est la confrontation entre la ville ouverte et la *gated community* fermée: «alors qu'elles font assurément partie de la ville occidentale, les *gated communities* sont aussi en complète opposition avec elle. Volontairement séparées du territoire ouvert de la mondialopole, elles dépendent pourtant d'elles et la parasitent» (Degoutin, 2006: 76). Morphologie Moyenâgeuse à l'époque postmoderne, les *gated communities* empruntent des formes révolues pour répondre à des besoins actuels renouvelant un invariant: la limite.

13. Conclusion

Les entrées de ville peuvent être étudiées suivant différentes approches. Selon Pierre Sansot, nous avons d'ailleurs perdu «les moments précieux» de l'entrée et de la sortie de la ville. Il argumente en clamant que «sans ces passages solennels qui valent mieux que la réalité à laquelle ils introduisent, la ville en quelque sorte, disparaît puisque nous n'avons jamais à franchir le seuil qui nous assure que nous venons de pénétrer en elle. Les portes suscitent, en outre, les rêveries permanentes de la serrure, du pêne, de la clef. A quoi bon espérer retrouver un jour les «clefs de la ville» si elle n'a pas de portes !» (1996: 81).

Au-delà du sentiment nostalgique dégagé dans ces quelques lignes, Pierre Sansot met en lumière l'aspect symbolique et ritualiste de l'entrée en ville. A ce sujet, nous avons montré que la limite de la ville, franchie à travers les portes, a revêtu différentes significations symboliques selon les sociétés, confirmant de fait notre première hypothèse de travail. Alors qu'aujourd'hui la ville ne se franchit plus par un seuil, selon les termes de Pierre Sansot, nous pouvons nous interroger suivant le questionnement de Chantal Béret sur les nouvelles formes d'entrées en ville: «On bouge, on n'arrête pas de bouger, empruntant des réseaux de circulation et de communication de plus en plus envahissants, qui convergent vers la ville. Les périphériques comme remparts ? Les ponts, bretelles, rocade, échangeurs ... portes ouvertes ? Les embouteillages: nouveaux rites de passage ?» (cité in Blanquart, 1983: 7). Suite à notre analyse urbanistique des entrées de ville de Lausanne, et appuyés par les résultats de notre enquête auprès de la population lausannoise, nous pouvons répondre par l'affirmative.

Ainsi, notre première partie théorique nous a permis d'explorer la place de la limite dans le phénomène urbain. Suite à la dissolution de l'enceinte et à l'avènement des moyens de transport, différentes manières d'entrer en contact avec la ville sont possibles: par la route, l'eau, le rail et par le ciel. Notre étude s'est focalisée uniquement sur les entrées de ville par la route, explorant les changements survenus au cours de l'histoire pour aboutir au présent, et d'analyser le nouvel agencement de la limite de la ville qui s'est transformée en une zone tampon. De ce fait, nous n'avons pas analysé les différentes «portes» de la ville, à la manière de Pierre Sansot qui affirme que «les gares remplacent ou plutôt remplacèrent d'une façon efficace ces portes depuis longtemps disparues» (1996: 81).

Finalement, la partie théorique de ce travail s'est penchée sur la question de savoir si la limite constituait un besoin pour l'homme. A ce titre, nous pensons nécessaire de citer Evelyne Péré-Christin afin d'appuyer notre propos développé dans notre sous-chapitre consacré au besoin de la limite éprouvé par l'homme: «comme la mémoire, l'inconscient est une fabrique d'images qui, se mêlant à celles issues de la perception sensible, s'organisent en langage symbolique sous forme de mythes et de rituels. Comme le dit Edmond Jabès: «il me semble n'avoir jamais eu à l'horizon que des murs»: l'homme rencontre tout au long de sa vie des murs: soit qu'il les franchisse, soit qu'il les bâtit, soit qu'il s'y heurte. Ces murs, limites réelles ou imaginaires, ont dans l'inconscient une place essentielle. Leur absence peut conduire à la folie, et à l'inverse la perception trop intense de leur présence peut être une manifestation phobique. La première limite rencontrée est bien celle du ventre maternel. Enceinte protectrice entre toutes, l'enveloppe matricielle devra être franchie pour surgir à l'ailleurs radical du monde. Et ce mouvement originel de traversés se reproduira tout au long de la vie, avec plus ou moins de souffrance ou de bonheur. Ainsi toute naissance, toute création, est-elle liée à l'idée de passage, de franchissement d'un mur. Nombre de mythes et

de représentations symboliques expriment cette expérience qui prend souvent une valeur initiatique» (2001: 79). Suite à l'étude de cet invariant que constitue la limite, nous avons choisi le contexte lausannois pour analyser, dans les faits, de quelle manière s'expriment les entrées en ville de Lausanne au XXI^{ème} siècle.

L'analyse de l'histoire morphologique de Lausanne en deuxième partie de ce travail nous a permis de confirmer notre deuxième hypothèse relative à la mutation de la limite matérielle et linéaire de la ville du Moyen-Age, marquée par la muraille et la porte, en une zone tampon dans laquelle de nouveaux symboles de l'entrée de ville apparaissent: stations essence, parkings-relais et giratoires.

En effet, les treize entrées de ville étudiées de Lausanne, qui correspondent aux entrées par les autoroutes et par les routes principales, sont constituées d'un paysage marqué par des «non-lieux» suivant le concept de Marc Augé. De plus, les zones d'entrée en ville montrent une progression dans le bâti (progression qui d'ailleurs est parfois ponctuée d'une régression dans un paysage moins fortement urbain): ainsi, les entrées de ville de Lausanne correspondent à des zones tampon dans lesquelles l'urbanité est absente par endroits, et plus franche à d'autres. Nous avons pu qualifier ces zones grâce à la grille de lecture proposée par Thomas Sieverts; à savoir des zones d'entre-ville (Zwischenstadt), un équivalent du «rurbain», notamment dans les espaces de la Bourdonnette, de la Blécherette et de Vennes.

Notre approche nous a permis d'arriver au constat suivant: si l'entrée en ville de Lausanne est marquée, de manière peu insistante, au niveau de la signalétique (panneau de localité, limite de vitesse, plan de ville et panneau d'accueil sur quelques avenues principales), elle ne l'est pas au niveau de l'aménagement urbanistique. Hormis l'embellissement de quelques giratoires, le marquage de l'entrée en ville de Lausanne reste peu visible. En effet, c'est au niveau du cadre urbain que l'entrée en ville est ressentie.

Par ailleurs, nous affirmons qu'il y a un décalage entre le panneau de localité, l'entrée dans le bâti et le panneau de bienvenue. En effet, ces trois formes de signe d'entrée en ville sont décalés dans l'espace – et de fait dans le temps. Cette situation dénote un flou dans la localisation de l'entrée en ville et ne permet pas la production d'une perception nette et lisible du passage dans l'entrée en ville. En effet, ce décalage produit une forme de dilution de la zone d'entrée en ville dans laquelle le citoyen, en définitive, ressent, suivant sa perception, à partir de quel endroit et moment il se sent entrer en ville de Lausanne.

La troisième partie nous a permis de mesurer la subjectivité du sentiment d'entrer en ville, confirmant de fait que l'entrée correspond bien à une zone. Sur un échantillon restreint, néanmoins représenté par toutes les catégories d'âge, nous avons pu remarquer que le sentiment d'entrée en ville de Lausanne se situe, aux extrêmes, à partir du centre-ville (Chauderon – Saint-François) pour certains, et pour d'autres, à partir de l'entrée dans Lutry ou de Morges. Il se dégage de cette étude que le sentiment d'entrée en ville de Lausanne se situe déjà sur la commune de Renens, à l'ouest, alors qu'à l'est, ce sentiment n'est ressenti qu'à l'intérieur de la commune de Lausanne, au-delà du cordon vert de la Vuachère. En ce qui concerne les hauts de Lausanne, l'autoroute constitue un repère de délimitation clair et rarement dépassé dans l'appréciation de l'entrée en ville de Lausanne. Par ailleurs, le questionnaire a confirmé la perte de la délimitation entre la ville de Lausanne et son agglomération. Ainsi, «la ville s'est redéployée sur les territoires des communes voisines, donnant naissance aux agglomérations urbaines. Dés lors le phénomène urbain ne s'est plus incarné dans «la ville»» (Bassand, 2004: 29).

Dans ce contexte, ce sont la définition et la délimitation de la ville qui sont mis à mal si l'opposition rural/urbain fait place au rurbain (zones citadines par leurs activités et leur culture mais largement campagnard dans leur cadre géographique). De même, c'est la ville ouverte occidentale de ces deux derniers siècles, qui d'ailleurs représente une exception dans l'histoire de la ville, qui s'oppose à six millénaires de villes fortifiées. Alors se déploie une nouvelle forme d'aménagement urbain; les *gated communities*.

C'est dans ce contexte de retour des portes et des murailles que s'inscrit la dernière partie de ce mémoire, permettant d'élargir la première partie théorique. En effet, suivant la morphologie des *gated communities*, il est légitime de se questionner sur un hypothétique retour du Moyen-Age. Et si Umberto Eco a popularisé cette vision dans son chapitre intitulé «Le nouveau Moyen-Age» (1985: 62), David Mangin suggère le même regard lorsqu'il analyse, dans sa *Ville Franchisée* que «le Moyen-Age n'est pas loin» de ces «emprises privées, extraterritoriales à bien des égards, concessions, polices privées et municipales, péages urbains, jeux sur les fiscalités locales, paradis fiscaux» (2004: 25) de la ville contemporaine.

Ainsi, ce retour du mur et de la porte confirme notre troisième et dernière hypothèse relative au besoin toujours présent de délimitation et de marquage de l'entrée en ville. Dans le cadre des *gated communities*, peut-être faut-il y voir plus un effet de ségrégation et de différenciation; dans tous les cas, l'acte de marquage et de délimitation s'imprime dans l'espace. Morphologie Moyenâgeuse dans une époque qualifiée de postmoderne par certains, les *gated communities* empruntent des formes révolues pour répondre à des besoins actuels renouvelant un invariant: la limite. Finalement, dans le cadre de notre questionnaire, nous avons pu relever que d'autres limites existent: la limite sociale notamment. En effet, pour beaucoup la limite entre Lausanne et Renens reste très visible, se référant au clivage social ressenti entre ces deux entités. Ainsi, lorsque toute limite tangible et visible entre deux espaces géographiques s'affaiblit, d'autres formes de limites apparaissent quand bien même aucune limite claire s'inscrit dans l'espace.

L'étude des entrées de ville aura révélé certains éléments relevant de la définition de la métropole selon François Ascher: «il s'agit d'agglomérations urbaines qui s'étendent, parfois à l'échelle régionale, discontinues, hétérogènes, polynucléaires, et qui intègrent progressivement dans leur fonctionnement «quotidien» des villes et des villages de plus en plus éloignés. Ces métropoles sont les formes des villes à l'époque de la modernité avancée. Avec le flou de leurs séparations entre bâti et non bâti, entre urbain et rural, entre privé et public, avec leurs densités variables et chaotiques, leurs fragments sociaux et fonctionnels, leur diversité urbanistique et architecturale, les formes métropolitaines ressemblent de moins en moins aux formes urbaines qui les ont précédées, médiévales, classiques et industrielles, même si elles en réutilisent en partie le vocabulaire. Elles annoncent selon nous une nouvelle révolution urbaine» (2000: 175).

En continuelles mutations, les entrées de ville sont désormais qualifiables de zones tampon – paysages toujours en devenir.

BIBLIOGRAPHIE

- ALONZO E., (2005) *Du rond-point au giratoire*, Marseille, Editions Parenthèses.
- ANTONI R.-M. (dir.), (2004) *L'art urbain, Dossier documentaire*, Lyon, CERTU n°161.
- ASCHER F., (1995) *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Editions Odile Jacob.
- ASCHER F., (2000) *La société hypermoderne ou Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs*, Paris, Editions de l'Aube.
- ASCHER F., (2001), *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, Paris, Editions de l'Aube.
- AUGE M., (1992) *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Editions du Seuil.
- AUGE M., (2000) «Roundabouts, The revenge of the local», in PILE S. et THRIFT N. (eds), *City a-z*, Londres, Routledge.
- BACHELARD G., (1967) *La poétique de l'espace*, Paris, PUF.
- BAILLY A. et al, (1995) *Représenter la ville*, Paris, Economica.
- BAILLY A. et al., (2001) *Les concepts de la géographie humaine*, Paris, Armand Colin.
- BAIROCH P., (1985) *De Jéricho à Mexico, Villes et économie dans l'histoire*, Paris, Arcades Gallimard.
- BARTHES R., (1985) *L'aventure sémiologique*, Paris, Editions du Seuil.
- BENEVOLO L., (1983) *Histoire de la ville*, Roquevaire, Editions Parenthèses.
- BERQUE A. et al., (2006) *La ville insoutenable*, Paris, Belin.
- BIAUDET J.-C., (1946) *Lausanne*, Neuchâtel, Editions du Griffon.
- BLANQUART P. et al, (1983) *Les portes de la ville*, Paris, Editions du Centre Georges Pompidou.
- BOCHET B., (2006) *Métropolisation, morphologie urbaine et développement durable, transformations urbaines et régulation de l'étalement: le cas de l'agglomération lausannoise*, Thèse de doctorat, Lausanne.
- BONELLO Y.-H., (1996) *La ville*, Paris, PUF.
- BRAUDEL F., (1967) *Civilisation matérielle et capitalisme (XV^e-XVIII^e siècles)*, Tome 1^{er}, Paris, Librairie Armand Colin.

- BRUNET R., (1992) *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Paris, Reclus/La Documentation Française.
- CASTELLS M., (1975) *La question urbaine*, Paris, Librairie François Maspero.
- CAUQUELIN A., (1982) *Essai de philosophie urbaine*, Paris, Presses Universitaires de France.
- CHOAY F., (1965) *L'urbanisme, utopies et réalités, une anthologie*, Paris, Editions du Seuil.
- CHUARD E. et al., (2002) *Vaud sous l'Acte de Médiation, 1803-1813, La naissance d'un canton confédéré*, Lausanne, Bibliothèque Historique Vaudoise n°122.
- DEGOUTIN S., (2006) *Prisonniers volontaires du rêve américain*, Paris, Editions de la Villette.
- DUBUIS E., (2007) «Le triomphe des quartiers-bulles» in *Le Temps*, vendredi 12 janvier 2007.
- DUVIGNAUD J., (1977) *Lieux et non lieux*, Paris, Editions Galilée.
- ECO U., (1985) *La guerre du faux*, Paris, Grasset.
- FOUCAULT M., (1975) *Surveiller et punir*, Paris, Editions Gallimard.
- FROBERT S., (1999) *Entrées de ville, Dossier bibliographique, Rapports d'Etude*, Lyon, Collections du Certu.
- GAUTHIEZ B., (2003) *Espace urbain, vocabulaire et morphologie*, Paris, Editions du patrimoine.
- GEORGE P. et VERGER F., (2000) *Dictionnaire de la géographie*, Paris, PUF.
- GODARD F., (2001) *La ville en mouvement*, Paris, Gallimard.
- GODARD J.-L., (2001) *Lettre à Freddy Buache*, Parme, Editions Demoures.
- GOUVION C. et VAN DE MERT F., (1974) *Le symbolisme des rues et des cités*, Paris, Berg International, Editeurs.
- GRANDJEAN M., (1965) *Les monuments d'art et d'histoire du canton de Vaud, La ville de Lausanne, Tome I*, Bâle, Editions Birkhäuser.
- GRANDJEAN M., (1979) *Les monuments d'art et d'histoire du canton de Vaud, La ville de Lausanne, Tome III*, Bâle, Editions Birkhäuser.
- GRANDJEAN M., (1981) *Les monuments d'art et d'histoire du canton de Vaud, Lausanne, Tome IV*, Bâle, Editions Birkhäuser.

GUIDES GALLIMARD (2005), *Lausanne et le Léman*, Paris, Encyclopédies du Voyage, Gallimard.

HAROUEL J.-L., (1981) *Histoire de l'urbanisme*, Paris, PUF.

HEIDEGGER M., (1958) *Essais et conférences*, Paris, Gallimard, 2^{ème} édition, «Batir Habiter Penser», pp.170-191

HOFFER P., (1963) *Villes suisses à vol d'oiseau*, Lausanne, Editions Ex Libris.

JAVEAU C., (1990) *L'enquête par questionnaire, Manuel à l'usage du patricien*, 4^{ème} édition revue, Bruxelles, Editions de l'université de Bruxelles.

JUNG C. G., (1964) *L'homme et ses symboles*, Paris, Robert Laffon, pp.240-243

KRUG A., (2005) *L'affichage à Lausanne*, mémoire de licence en géographie sous la direction du Professeur J.-B. Racine, Lausanne.

LABORIT H., (1971) *L'homme et la ville*, Paris, Flammarion.

LACOSTE Y., (2003) *De la géopolitique aux paysages*, Paris, Armand Colin.

LAEDRACH W., (1947) *Portes de villes suisses*, Neuchâtel, Editions du Griffon.

LAVEDAN P., (1954) *Représentation des villes dans l'art du Moyen Age*, Paris, Editions d'Art et d'Histoire.

LAVEDAN P. et HUGUENEY J., (1974) *L'urbanisme au Moyen Age*, Genève, Droz.

LEDRUT R., (1976) *L'espace en question*, Paris, Editions Anthropos.

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

LEVY J. et LUSSAULT M., (2003) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin.

LYNCH K., (1969) *L'image de la cité*, Paris, Dunod.

MANGIN D., (2004) *Infrastructures et formes de la ville contemporaine, la ville franchisée*, Paris, Editions de la Villette et Editions du CERTU.

MERLIN P., (1991) *L'urbanisme*, Paris, PUF.

METRON (1991), *Scénarios de développement des transports, Ville de Lausanne, Rapport final, Rapport d'analyse*, Metron, Planification en transports et bureau d'ingénieurs SA, Windisch.

METRON (1991), *Scénarios de développement des transports, Ville de Lausanne, Rapport final, Rapport de concept*, Metron, Planification en transports et bureau d'ingénieurs SA, Windisch.

METROPOLIS, *Entrées de ville*, n° 101-102, novembre 1994.

MICHEAU-FREJAVILLE F. et al., (2006) *Entrer en ville*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.

MONDADA L., (2000) *Décrire la ville, La construction des savoirs urbains dans l'interaction et dans le texte*, Paris, Anthropos.

MUMFORD L., (1964) *La cité à travers l'histoire*, Paris, Editions du Seuil.

OBADIA A., (1997) *Entreprendre la ville, nouvelles temporalités, nouveaux services*, Paris, Editions de l'Aube.

OLAGNIER P.-J., (1999) «La voirie, trame des paysages urbains: le rôle des infrastructures routières dans le paysage des villes», in *Les annales de la recherche urbaine*, n°85, décembre 1999.

PAULET J.-P., (2000) *Géographie urbaine*, Paris, Armand Colin.

PAUL-LEVY F. et SEGAUD M., (1983) *Anthropologie de l'espace*, Paris, Centre de création industrielle, Centre Georges Pompidou.

PERE-CHRISTIN E., (2001) *Le mur, itinéraire architectural*, Paris, Editions Alternatives.

PITTELOUD A. et DUBOUX C., (2001) *Lausanne, Un lieu, un bourg, une ville*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

POULLAOUEC-GONIDEC P. et PAQUETTE S., DOMON G., (2003) *Les temps du paysage*, Actes du colloque tenu à Montréal, les 23 et 24 septembre 1999, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal.

PUMAIN D., PAQUOT T. et KLEINSCHMAGER R., (2006) *Dictionnaire La ville et l'urbain*, Paris, Economica.

RACINE J.-B., (1993) *La ville entre Dieu et les hommes*, Genève, Presses Bibliques et Universitaires.

RACINE J.-B., (1996) *Lausanne entre flux et lieux*, Lausanne, Travaux de recherches de l'Institut n°12, Institut de Géographie-Université de Lausanne.















RADEFF A., FRANCILLON D., (1991) *Lausanne. Chronologie d'une ville*, Lausanne, Editions Payot.

RAFFESTIN C., (1980) *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Librairies Techniques (LITEC).

RAFFESTIN C., (1985) «Instruments territoriaux et autonomie» in *L'autonomie sociale aujourd'hui* (1985), Actes du colloque de Biviers, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble.

- RAFFESTIN C., (1986) «Ecogenèse territoriale et territorialité», in Auriac F., Brunet R. (dir.), *Espaces, jeux et enjeux*, Paris, Fayard, pp. 173-185.
- RAFFESTIN C., (1993), «Autour de la fonction sociale de la frontière», in *Espaces et Sociétés*, n° 70-71, pp. 157-164.
- RAFFESTIN C., (1996) «Le labyrinthe du monde», in *Cahiers Vilfredo Pareto: Revue européenne des sciences sociales*, Tome XXXIV, n°104, pp. 111-124.
- RAGON M., (1995) *L'homme et les villes*, Paris, Albin Michel.
- RAYNAUD D., (1992) «Le symbolisme de la porte. Essai sur les rapports du schème à l'image », in *Arch. & Comport.*, Vol. 8, n°4, pp. 333-352.
- RONCAYOLO M., (1990) *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard.
- SALOMON CAVIN J., (2003) *Représentations anti-urbaines et aménagement du territoire en Suisse. La ville: perpétuelle mal-aimée ?* Thèse présentée à la Faculté environnement naturel, architectural et construit, section architecture, EPFL, Lausanne.
- SANSOT P., (1996) *Poétique de la ville*, Paris, Armand Colin.
- SIEVERTS T., (2004) *Entre-ville, une lecture de la Zwischenstadt*, Marseille, Editions Parenthèses.
- SIMMEL G., (1988) *La tragédie de la culture*, Paris, Rivages Poche/Petite Bibliothèque.
- STEFULESCO C., (1993) *L'urbanisme végétal*, Paris, Editions Institut pour le Développement Forestier.
- TIGR (Travaux de l'Institut de Géographie de Reims), (2003) *Frontières, limites et continuité*, Reims, n°113-114, Vol. 29.
- TRUAN J.-S., (1981) *Influence des modèles urbains sur l'urbanisme lausannois*, Thèse présentée au Département d'architecture, EPFL, Lausanne.
- VAN GENNEP A., (1981) *Les rites de passage*, Paris, Editions A. & J. Picard.
- VERDEIL E., (1995), «Les entrées de ville de Martigues», in *Revue Mappemonde*, n°3, 1995.
- VILLE DE LAUSANNE (1995), *Dossier du plan directeur communal*, septembre 1995.
- WALTER F., (1994) *La Suisse urbaine 1750-1950*, Genève, Editions Zoé.
- WEBER M., (1982) *La ville*, Paris, Aubier Montaigne.
- WERQUIN A.-C. et DEMANGEON A., (1999) «Les paysages urbains sont-ils des images de ville ?», in *Les annales de la recherche urbaine*, n°85, décembre 1999.

LEGENDE DES CARTES

	Limite communale de Lausanne
	Entrée par échangeur autoroutier
	Entrée par route principale
	TSOL/LEB
	Panneau de localité
	Panneau d'accueil
	Drapeaux
	Plan de ville
	Giratoire
	Station essence
	Parking-relais
	Autoroute
	Aérodrome de la Blécherette
	Zone d'entre-ville

ANNEXES

ANNEXE I: Plan de Lausanne en 1721-1727: étapes de l'extension de la ville.

ANNEXE II: Plan de Lausanne en 1721-1727, avec les enceintes, les tours, leurs portes.

ANNEXE III: Evolution de l'urbanisation de la ville de Lausanne.

ANNEXE IV: Signalétique des territoires forains lausannois.

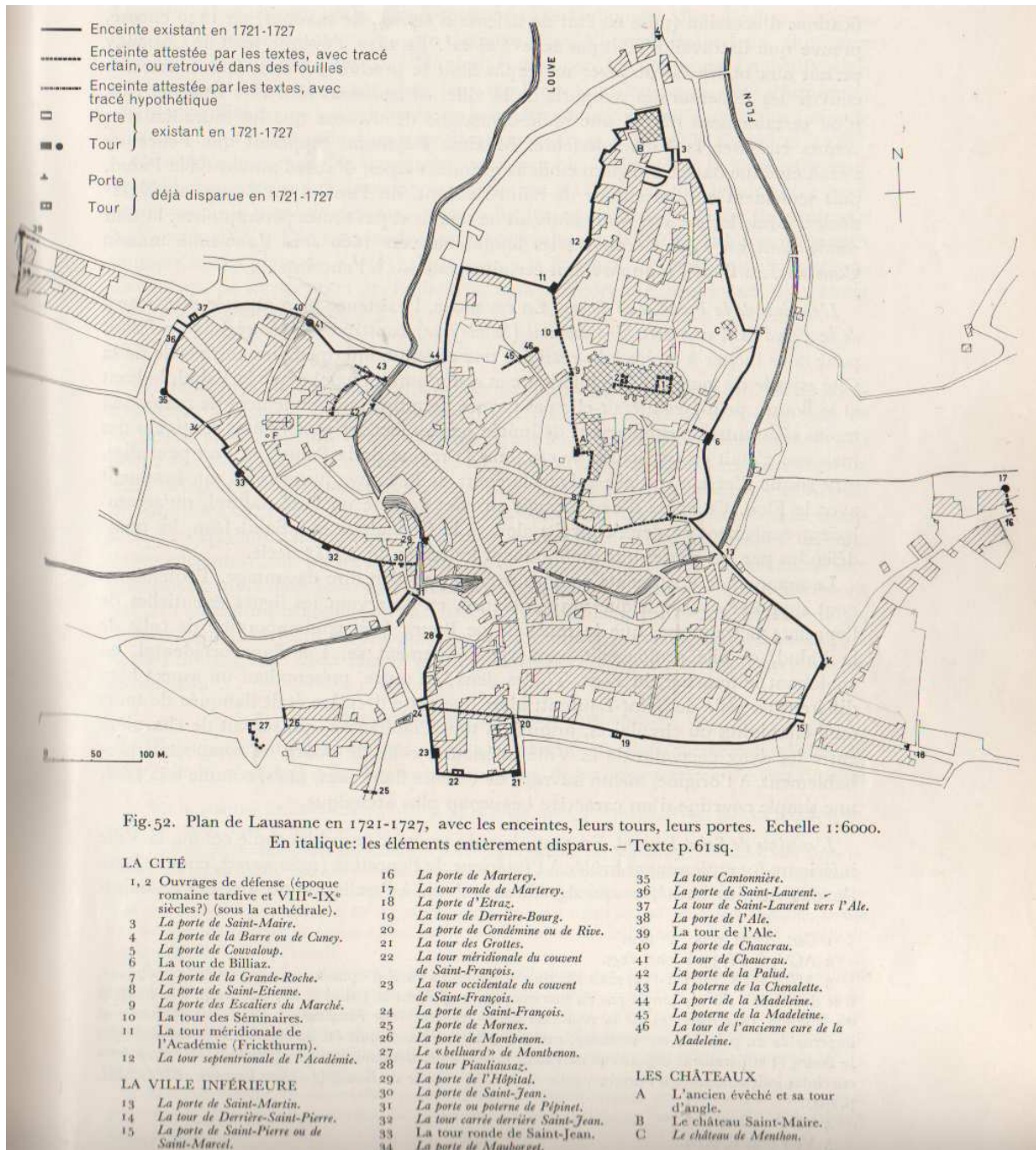
ANNEXE V: Questionnaire sur la perception des entrées de ville de Lausanne.

ANNEXE VI: Résultats du questionnaire sur la perception des entrées de ville de Lausanne.

ANNEXE I



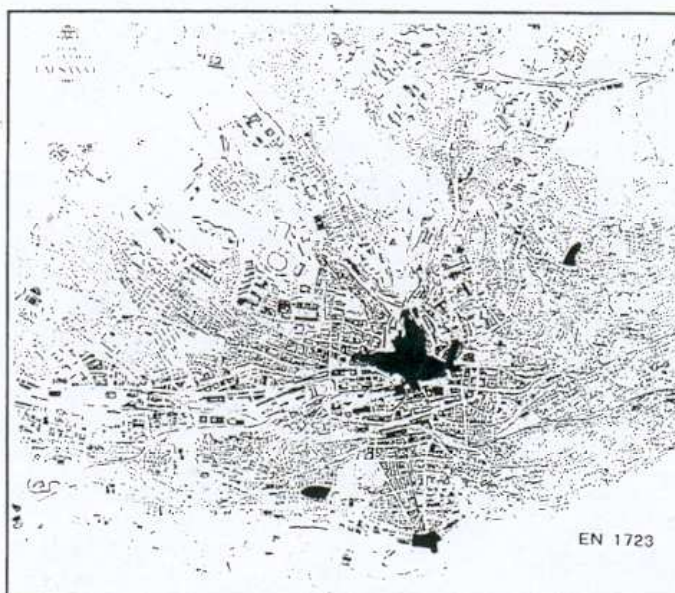
Plan de Lausanne en 1721-1727: étapes de l'extension de la ville. Echelle 1 : 6000 (Grandjean, 1965: 32).



Plan de Lausanne en 1721-1727, avec les enceintes, les tours, leurs portes. Echelle 1 : 6000.
 En italique: les éléments entièrement disparus (Grandjean, 1965: 63).

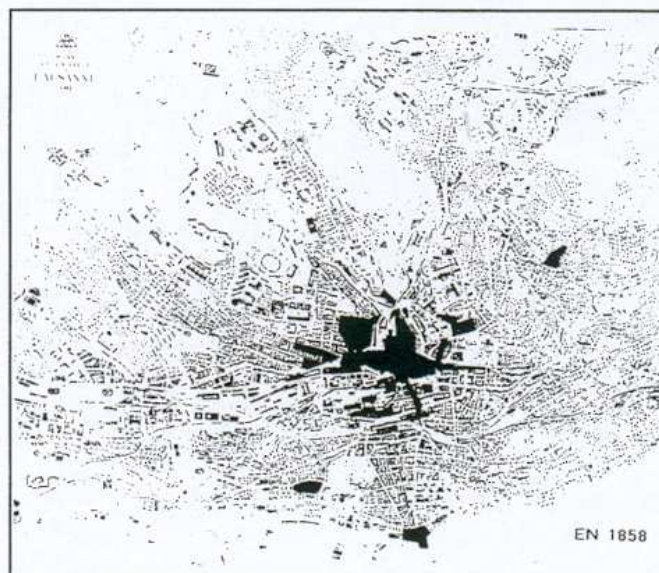
En 1723: 7'000 habitants

La ville est encore à l'intérieur de son enceinte.



En 1858: 18'000 habitants

L'enceinte est abattue. Lausanne commence timidement à s'étendre. Les villages de Chailly, Cour et Ouchy sont encore isolés. La première gare est inaugurée deux ans auparavant.



En 1912: 65'000 habitants

Ce n'est qu'à partir de 1880 que la ville prend véritablement son essor. La ligne ferroviaire Lausanne – Echallens – Bercher, le funiculaire Lausanne – Ouchy et les tramways sont en service.

En cinquante-quatre ans, Lausanne connaît une période de croissance explosive: + 260% d'habitants !



En 1992: 126'000 habitants

Entre 1914 et 1925, Lausanne connaît une brève période de répit. Jusqu'en 1973, l'évolution démographique ne connaîtra plus de fléchissement. Lausanne compte cette année-là le maximum de population jamais atteint: 141'100 habitants.

Avec la récession économique ressentie dès 1974, Lausanne perd environ 10'000 habitants par rapport à 1973. La population dénombrée en 1992 correspond à celle de 1960.



Evolution de l'urbanisation de la ville de Lausanne (VILLE DE LAUSANNE, 1995: 23-24).

ANNEXE IV

La commune de Lausanne se compose de la ville de Lausanne mais aussi de terrains forains. Ainsi, 29% du territoire communal lausannois est occupé par des forêts. Dans la mesure où l'un de ces terrains forains forme une enclave communale, la signalisation s'avère d'autant plus importante.

Afin d'indiquer une limite territoriale entre la ville de Lausanne urbaine et les terrains forains lausannois, une structure en bois et en forme de toit de ferme indique l'entrée sur le terrain communal lausannois rural. Cette structure contient le logo de la ville de Lausanne, la limite générale de 50 km/h et le nom de la localité. Par ailleurs, le revêtement de la route permet aussi de signaler un changement d'entité: les deux bordures en pavés participent à la signalisation de l'entrée en territoire forain.



Ce type de panneau se trouve déjà implanté à Vernand-Dessus. Une généralisation de ce type de signalisation est prévue pour d'autres endroits situés à l'entrée du territoire forain lausannois.

**QUESTIONNAIRE SUR LA PERCEPTION DES ENTREES DE VILLE
DE LAUSANNE**



1. Sur la carte au verso, veuillez délimiter la zone dans laquelle vous avez l'impression d'entrer dans la ville de Lausanne.
2. Quel est d'après vous le/les symbole(s) de l'entrée de ville ?
3. D'après vos souvenirs, quels sont les aménagements et signes qui marquent et annoncent l'entrée en ville de Lausanne ?
.....
4. Comment qualifieriez-vous la délimitation de la ville de Lausanne par rapport à son agglomération ? Quels mots, quelles images vous viennent-ils en tête ?
.....

Très visible	Moyennement visible	Peu visible	Pas visible
--------------	---------------------	-------------	-------------
5. Comment qualifieriez-vous la délimitation de la ville de Lausanne par rapport à la campagne ? Quels mots, quelles images vous viennent-ils en tête ?
.....

Très visible	Moyennement visible	Peu visible	Pas visible
--------------	---------------------	-------------	-------------
6. Pensez-vous nécessaire de signaler de manière claire l'entrée en ville de Lausanne ?

Oui	Non
-----	-----
7. Comment qualifieriez-vous le marquage de l'entrée en ville de Lausanne ? Quels mots, quelles images vous viennent-ils en tête ?
.....

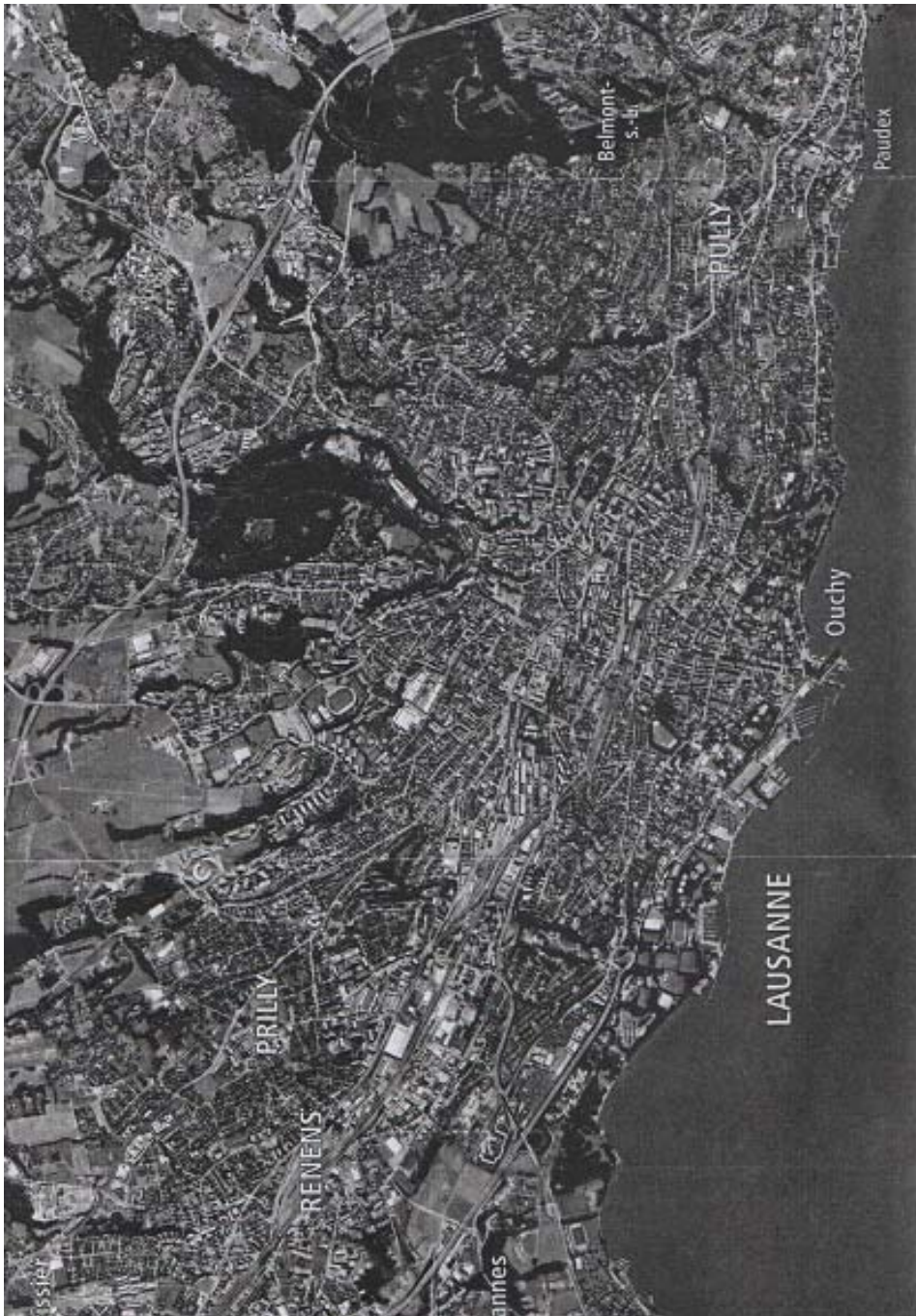
Excellent	Bon	Moyen	Mauvais
-----------	-----	-------	---------
8. Les panneaux actuels (panneau de localité et panneau de bienvenue) signalant l'entrée dans Lausanne sont-ils suffisants pour marquer l'entrée en ville ?

Oui	Non
-----	-----
9. Selon vous, quelles sont les deux formes d'aménagement les plus appropriées pour marquer l'entrée en ville ?

Rond-point	<input type="checkbox"/>
Panneau de bienvenue	<input type="checkbox"/>
Aménagement végétal (allée d'arbres)	<input type="checkbox"/>
Panneau informatisé	<input type="checkbox"/>
Drapeau lausannois	<input type="checkbox"/>
Drapeau olympique	<input type="checkbox"/>
Aucun aménagement spécifique	<input type="checkbox"/>
Autre

Age: moins de 15ans/de 15 à 24 ans/ de 25 à 44 ans/de 45 à 64ans/plus de 65ans
 Sexe: F M
 Profession:

ANNEXE V



Carte du questionnaire: il s'agit d'une photo satellite. La carte présentée pour l'interview est au format A4.

ANNEXE VI

No	Age	Sexe	Profession	Question 2	Question 3	Question 4	Appréciation
1	moins de 15	F	écolière	panneaux de localité	panneaux de localité	je ne la vois pas	pas visible
2	moins de 15	F	écolière		panneaux de localité	la limite de Lausanne et aux alentours n'est pas visible	pas visible
3	moins de 15	F	écolière	panneaux de localité		la limite c'est des panneaux	moyen. visible
4	moins de 15	F	écolière	panneaux de localité	panneaux de localité, de bienvenue	la limite de Lausanne n'est pas très claire par rapport à d'autres villes	moyen. visible
5	moins de 15	F	écolière	panneaux de localité, gare, sortie d'autoroute	panneaux d'autoroute	limite pas très claire	peu visible
6	moins de 15	M	écolier	panneaux de localité	panneaux de localité	on la voit pas assez	peu visible
7	moins de 15	M	écolier	sortie d'autoroute, panneau, drapeau	panneau, sortie d'autoroute		moyen. visible
8	moins de 15	M	écolier	panneaux		pour moi c'est très visible dans quel lieu je suis	très visible
9	moins de 15	M	écolier	panneaux			moyen. visible
10	moins de 15	M	écolier	pancartes			moyen. visible
11	de 15 à 24	F	étudiante	centre commercial	centre-ville	pas de délimitation précise	pas visible
12	de 15 à 24	F	étudiante	trafic, drapeau, panneaux de signalisation	panneaux de localité	flou	pas visible
13	de 15 à 24	F	étudiante	sortie d'autoroute	panneaux de localité	continuité	peu visible
14	de 15 à 24	M	écolier	murs, HLM			peu visible
15	de 15 à 24	M	physio.	sortie d'autoroute	panneaux routiers, de bienvenue	flou, peu de limites	peu visible
16	de 15 à 24	M	étudiant		panneaux de localité, topographie de Lausanne	ça s'intègre, pas de zone limite	pas visible
17	de 15 à 24	M	étudiant	trafic	sortie d'autortoure, la gare	clivage social	très visible
18	de 15 à 24	M	étudiant	foule, activités	regroupement de bâtiments		très visible
19	de 15 à 24	M	étudiant	panneaux de localité	sortie d'autoroute, ronds-points	pas de délimitation, grande agglomération	pas visible
20	de 15 à 24	M	étudiant	portes, murailles	panneaux de localité	tout est en un, ça s'entrevache	peu visible
21	de 25 à 44	F	étudiante	écritaux	rond-point Maladière	gros tas	pas visible
22	de 25 à 44	F	étudiante	terminus station métro	aéroport, rond-point Maladière, Sallaz	no man's land	peu visible
23	de 25 à 44	F	enseignante	écritaux	panneau de bienvenue	la limite est assez floue	moyen. visible
24	de 25 à 44	F	journaliste	limite de vitesse, panneaux de localité, gare	panneaux de localité et de bienvenue	flou entre communes	pas visible

ANNEXE VI

No	Age	Sexe	Profession	Question 2	Question 3	Question 4	Appréciation
25	de 25 à 44	F	anthropologue	réseau bus, panneaux de localisation, porte, tour d'Ale, tour du Denantou	panneaux autoroutiers	pas de différence dans le bâti, différences classes sociales	peu visible
26	de 25 à 44	M	consultant	panneaux de localité	panneaux de localité	pas de différence, pas très clair	peu visible
27	de 25 à 44	M	électricien	écritaux	panneaux de localité, panneaux olympiques	bien délimité	très visible
28	de 25 à 44	M	étudiant	sortie d'autoroute, rond-point, station essence	panneaux de localité, rond-point Maladière, grands immeubles	Pully c'est un village, Renens c'est différent	très visible
29	de 25 à 44	M	rédacteur	remparts, gare, concentration de magasins	panneaux de localité, réseau de bus/métro, parc de Milan	continuité	pas visible
30	de 25 à 44	M	étudiant	giratoire, parterre de fleurs, panneaux de localité	panneaux de localité	flou	peu visible
31	de 45 à 64	F	empl. de com.	porte, arche, rond-point	panneaux de localité	tout est rattaché	moyen. visible
32	de 45 à 64	F	secrétaire	lumière, circulation, piétons	panneaux de localité	labyrinthe	pas visible
33	de 45 à 64	F	infirmière			délimitation par les rivières	pas visible
34	de 45 à 64	F	bibliothécaire	porte de remparts, banlieue commerçante, industrielle	autoroute, parc du Denantou, carrefour de la Bourdonnette	dans l'agglomération, habitat moins dense, pas de délimitation, changement progressif	peu visible
35	de 45 à 64	M	polygraphe	embouteillage	panneaux olympiques	collé	peu visible
36	de 45 à 64	M	photographe	aérodrome, giratoire	panneaux de localité	sans interruption, EPFL/UNIL zone tampon	peu visible
37	de 45 à 64	M	mécanicien			confus	peu visible
38	de 45 à 64	M	retraité	gare	panneaux de localité		très visible
39	de 45 à 64	M	informaticien	bâtiments, foule, activités	moins de verdure, stress, gens	no man's land, pas de vie	pas visible
40	de 45 à 64	M	ingénieur	densité de maison qui augmente	panneaux de localité, feux de circulation plus rapprochés, giratoire Maladière	peu de délimitation, hormis la signalisation routière	peu visible
41	65 et plus	F	retraîtée	écritaux	panneaux de localité	fondue	peu visible
42	65 et plus	F	retraîtée	grands magasins	panneaux de localité	compliqué, imbriqué, puzzle	peu visible
43	65 et plus	F	retraîtée	écritaux	panneaux de localité		très visible
44	65 et plus	F	retraîtée	propreté, accueil		bien marqué Renens/pas bien marqué Pully	peu visible
45	65 et plus	M	retraité	panneaux	transports publics	anarchie, pas de vue d'aménagement	pas visible
46	65 et plus	M	retraité		panneaux de localité	il y a partout des bâtiments	moyen. visible
47	65 et plus	M	retraité	rivière	vallée de la Jeunesse	tout se touche	peu visible
48	65 et plus	M	retraité	limite de vitesse	on retrouve plus rien	tout rattaché	peu visible
49	65 et plus	M	retraité	arc de triomphe	panneaux de localité	très flou	pas visible
50	65 et plus	M	retraité	statue du plongeur à Bellerive	signalétique voitures	c'est tout ensemble	très visible

ANNEXE VI

No	Question 5	Appréciation	Question 6	Question 7	Appréciation	Question 8	Question 9
1	grands immeubles en ville, maisons à la campagne	très visible	oui		bon	oui	panneau de bienvenue, drapeau olympique
2	champs	très visible	oui		moyen	oui	panneau de bienvenue, drapeau lausannois
3	il y a des panneaux routiers	peu visible	oui	panneaux peu visibles	bon	oui	panneau de bienvenue, panneau informatisé
4	il y a beaucoup plus de bâtiments	très visible	oui	le marquage pourrait être plus visible	bon	non, indiquer mieux au bord du lac	panneau de bienvenue, drapeau olympique
5		moyen. visible	oui	pas très clair, pas très voyant	moyen	non	rond-point, drapeau lausannois
6	panneaux de localité	peu visible	oui	pas assez visible et grand	mauvais	non	panneau de bienvenue, panneau informatisé
7	plus d'habitations, pas de champs	très visible	oui	pas assez voyant	moyen	oui	panneau de bienvenue, drapeau olympique
8	plus de place et moins de gens à la campagne	très visible	oui	panneaux de bienvenue	bon	oui	panneau de bienvenue, panneau informatisé
9	plus de voitures et de maisons	très visible	oui		bon	oui	panneau de bienvenue, panneau informatisé
10	pancartes, bâtiments	moyen. visible	oui		bon	oui	panneau de bienvenue, panneau informatisé
11	on remarque une différence	très visible	oui		mauvais	oui	aménagement végétal, panneau informatisé
12	crescendo campagne/ville	moyen. visible	oui	pas clair	mauvais	non	panneau de bienvenue, drapeau lausannois
13		très visible	oui		excellent	oui	panneau de bienvenue, drapeau lausannois
14	ça se mélange	moyen. visible	non		pas d'avis	oui	panneau de bienvenue, aménagement végétal
15	vignes (sortie Lutry et Morges)	moyen. visible	non	peu de marquage	moyen	non	panneau de bienvenue
16		très visible	non		moyen	oui	panneau de bienvenue, drapeau olympique
17		très visible	non		moyen	non	drapeau lausannois, drapeau olympique
18		très visible	oui		moyen	oui	panneau de bienvenue, panneau informatisé
19	pas de changement de paysage	pas visible	non	pas de marquage, pas de limite	mauvais	oui	panneau de bienvenue
20	l'entrée en ville est progressive	moyen. visible	non		bon	non	aménagement végétal, panneau informatisé
21	entre-deux	moyen. visible	non		moyen	oui	panneau de bienvenue
22	net	très visible	non		bon	oui	panneau de bienvenue, rond-point
23	je me sens directement en ville	très visible	oui	assez neutre	moyen	oui	panneau de bienvenue, rond-point
24	ville à la campagne, mouvant	peu visible	oui	surtout pour les automobilistes	mauvais	non, indiquer aussi pour les piétons	rond-point, aménagement végétal

No	Question 5	Appréciation	Question 6	Question 7	Appréciation	Question 8	Question 9
25	dégradé agglomération/champs	peu visible	non		bon	oui	panneau de bienvenue, aménagement végétal
26		moyen. visible	non		bon	oui	panneau de bienvenue
27		très visible	non	net	bon	oui	panneau de bienvenue, drapeau olympique
28	Romanel est détaché	très visible	non		excellent	oui	rond-point, panneau informatisé
29	grands espaces	très visible	oui	indicatif mais pas insistant	moyen	non, indiquer aussi pour les piétons	rond-point, panneau de bienvenue
30	entrée graduelle	peu visible	non	peu visible	mauvais	non	rond-point, aménagement végétal
31		peu visible	oui		moyen	non	panneau de bienvenue, aménagement végétal
32		très visible	oui		bon	oui	panneau de bienvenue, panneau informatisé
33		très visible	oui	ça dépend des endroits	bon	oui	aucun aménagement spécifique
34	champs au nord et à l'ouest, vignes à l'est	peu visible	non	panneaux de localité, places de parc automobiles	bon	oui	aménagement végétal, drapeau lausannois
35	Lausanne est un grand village	moyen. visible	non		moyen	oui	arbre géant
36		moyen. visible	non	panneaux touristiques	moyen	oui	panneau de bienvenue, aménagement végétal
37	la campagne commence assez loin de Lausanne: Cheseaux, Romanel	moyen. visible	non		moyen	oui	aménagement végétal
38		très visible	non		bon	oui	panneau de bienvenue
39	bonne délimitation	très visible	non		pas d'avis	oui	rond-point, aménagement végétal
40	verdure, champs, nature	peu visible	non	panneaux de localité	bon	oui	gendarme couché
41	ferme près de la Blécherette	très visible	oui	bien noté	bon	oui	panneau de bienvenue
42	débordement de la ville	peu visible	non	pas de saut	mauvais	oui	panneau de bienvenue, drapeau lausannois
43		très visible	oui		bon	oui	panneau de bienvenue, aménagement végétal
44	grands bâtiments	très visible	oui		mauvais	oui	panneau informatisé, drapeau olympique
45	entrée progressive dans l'urbain	moyen. visible	non		mauvais	oui	aménagement végétal, panneau identitaire
46	limite nette	très visible	oui		bon	non	panneau informatisé, drapeau olympique
47	petit à petit il y a des bâtiments	moyen. visible	oui		moyen	oui	panneau de bienvenue, drapeau olympique
48	verdure	très visible	non		moyen	non	panneau de bienvenue
49	net	très visible	non		mauvais	oui	rond-point, aménagement végétal
50	on voit la ville	très visible	oui	visible	bon	oui	panneau de bienvenue, aménagement végétal