



**UNIVERSITÉ SALAH BOUBNIDER - CONSTANTINE 3 -
FACULTÉ D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE**

**TOURISME ET PATRIMOINE : POUR LA
REVALORISATION D'UN SITE HISTORIQUE
CAS DE CONSTANTINE**

THÈSE

Présentée pour l'Obtention du Diplôme de Doctorat en Sciences en Architecture

Option : Préservation du Patrimoine Architectural

Par

Rym BAKIRI

Année Universitaire 2024-2025



**UNIVERSITÉ SALAH BOUBNIDER - CONSTANTINE 3 -
FACULTÉ D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE**

N° de Série :

N° d'Ordre :

**TOURISME ET PATRIMOINE : POUR LA
REVALORISATION D'UN SITE HISTORIQUE
CAS DE CONSTANTINE**

THÈSE

Présentée pour l'Obtention du Diplôme de Doctorat en Sciences en Architecture.

Option : Préservation du Patrimoine Architectural.

Par

Rym BAKIRI

Devant le Jury Composé de :

CHABI Nadia	Présidente	Professeur	Université Constantine 3
DEBACHE-BENZAGOUTA Samira	Directrice	Professeur	Université Constantine 3
MEGHNOUS Zahia	Examinatrice	MCA	Université Constantine 3
HAMOUDA Abida	Examinatrice	Professeur	Université Batna 1
GHERRAZ Halima	Examinatrice	MCA	Université Oum El Bouaghi
TOUMI Fahmi	Examineur	MCA	Université Tebessa

Année Universitaire 2024-2025

REMERCIEMENTS

Je tiens à exprimer toute ma gratitude à **Madame le Professeur Samira DEBACHE-BENZAGOUTA**, mon encadreur, pour sa confiance, ses conseils éclairés, son accompagnement rigoureux et bienveillant tout au long de cette thèse. Sa disponibilité, son exigence scientifique et son soutien constant ont été déterminants pour l'aboutissement de ce travail.

Je remercie également les membres du jury qui m'ont fait l'honneur d'évaluer cette recherche, pour l'intérêt qu'ils lui ont porté, leurs remarques constructives et leurs suggestions précieuses qui enrichissent ce travail.

Je souhaite également adresser mes sincères remerciements à tous les enseignants qui m'ont accompagné tout au long de mon parcours universitaire. Leur dévouement, leur enseignement de qualité et leurs encouragements ont fortement contribué à mon évolution académique et personnelle depuis mes premières années d'étude.

À tous ceux qui, de près ou de loin, m'ont soutenu dans cette aventure, je témoigne ici toute ma reconnaissance.

DEDICACE

*À ma fille,
source de lumière et de motivation,
que ce travail inspire ta propre quête de savoir, de liberté et d'accomplissement.*

*À mes parents,
en reconnaissance pour leur soutien constant tout au long de mon parcours académique.*

*À mon mari,
pour sa compréhension, son appui et sa présence attentive tout au long de cette aventure
scientifique.*

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES	xii
LISTE DES TABLEAUX	xiv
LISTE DES ABREVIATIONS	xv
RESUMÉ.....	v
ABSTRACT	vi
ملخص.....	vii
1 CHAPITRE I : INTRODUCTION GENERALE.....	1
1.1 Introduction.....	1
1.2 Problématique	2
1.3 Hypotheses de la recherche.....	4
1.4 Objectifs de la recherche.....	5
1.5 Démarche méthodologique	6
1.6 Structure de la thèse	9
2 CHAPITRE II : TOURISME ET PATRIMOINE, CADRES CONCEPTUELS	12
2.1 Introduction.....	12
2.2 Origines et Évolution du Tourisme.....	12
2.2.1 La notion de tourisme : Emergence et évolution.....	12
2.2.2 Le voyage à l'origine du tourisme : Historique et influences	14
2.2.3 Les différentes formes de tourisme	16
2.2.4 Le touriste : définition, motivations et bienfaits du voyage	18
2.2.5 Les principaux flux et destinations touristiques à travers le monde.....	21
2.2.6 Effets du tourisme sur les pays visités.....	22
2.3 Genèse et évolution du tourisme en Algérie.....	25
2.3.1 Le tourisme en Algérie durant l'époque coloniale française.....	25
2.3.2 Le tourisme postcolonial : la période 1962-1990.....	28
2.3.3 Le tourisme dans la phase de transition vers l'économie de marché (1990-2000)...	29
2.3.4 Des années 2000 à aujourd'hui : La relance du tourisme en Algérie.....	30
2.4 Patrimoine : Évolution de la notion et stratégies de protection	30
2.4.1 Genèse et définition de la notion de patrimoine.....	30
2.4.2 Patrimoine et monument historique	33
2.4.3 Le patrimoine culturel	34
2.4.4 Le patrimoine naturel	37

2.4.5	Le patrimoine culturel en situation de conflit armé.....	37
2.4.6	Le patrimoine architectural	38
2.4.7	Le patrimoine urbain	39
2.4.8	Les moyens doctrinaux : Chartes et conventions	40
2.5	La question du patrimoine en Algérie.....	45
2.5.1	Avant l'occupation française.....	45
2.5.2	À l'époque coloniale	46
2.5.3	Aujourd'hui	47
2.6	Tourisme et patrimoine	49
2.6.1	Entre complémentarités et divergences.....	49
2.6.2	Tourisme patrimonial et culturel	50
2.6.3	Impact négatif du tourisme sur les sites culturels visités	51
2.7	Conclusion	53
3	CHAPITRE III : LES PARCOURS TOURISTIQUES, UN OUTIL STRATÉGIQUE DE VALORISATION DU PATRIMOINE.....	54
3.1	Introduction.....	54
3.2	Le Parcours historique	54
3.2.1	Définition	54
3.2.2	Composantes du parcours historique: une interaction dynamique entre espace, temps et perception.....	55
3.2.3	Éléments du parcours historique selon l'approche de Kevin Lynch (1960).....	56
3.3	Les parcours historiques dans les villes arabo-islamiques.....	59
3.3.1	Formation des parcours historiques dans les villes arabo-islamiques : entre héritage antique et création islamique.....	59
3.3.2	Les types de parcours dans les vieilles villes arabo-islamiques : un double réseau de rues	61
3.3.3	Caractéristiques des parcours historiques dans les villes arabo-islamiques.....	63
3.4	Les parcours historiques touristiques : Une exploration sensible et temporelle du patrimoine.....	66
3.4.1	Définition et classification des parcours touristiques historiques	66
3.5	Planification et développement des parcours et circuits touristiques en Algérie..	69
3.6	Mise en tourisme des parcours historiques	70
3.6.1	Valorisation touristique du patrimoine.....	70
3.6.2	Mise en tourisme des villes et monuments historiques	71
3.6.3	L'aménagement des parcours touristiques	73
3.6.4	Conditions de présentation des parcours au public et programme de mise en valeur	75
3.7	Moyens et outils pour identifier les parcours touristiques historiques	77

3.7.1	Recherche historique, archivistique et inventaire.....	78
3.7.2	La recherche archéologique.....	79
3.7.3	Les documents iconographiques	80
3.7.4	L'enquête auprès des populations locales : l'inventaire participatif	80
3.7.5	Les documents cartographiques	81
3.7.6	L'utilisation de méthodes et logiciels spécialisés.....	82
3.8	Conclusion	83
4	CHAPITRE IV : MOUVEMENTS TOURISTIQUES À L'INTERIEUR DES PARCOURS HISTORIQUES : DEMARCHE METHODOLOGIQUE ET OUTILS D'ANALYSE	84
4.1	Introduction.....	84
4.2	Paramètres et ressources influençant l'orientation des touristes sur les parcours historiques.....	84
4.2.1	Les ressources culturelles.....	85
4.2.2	Les ressources informatives	85
4.2.3	Les ressources matérielles et techniques	86
4.2.4	Les ressources spatiales.....	88
4.3	Paramètres spatiaux influençant le mouvement et l'orientation des touristes à l'intérieur des parcours historiques.....	88
4.4	Importance de l'orientation dans l'expérience touristique : le <i>Wayfinding</i>	90
4.5	Le mouvement naturel : Une théorie reliant la forme et la fonction urbaines à la circulation	92
4.6	Impact de la configuration spatiale sur le déplacement des touristes : Application de la méthode <i>Space Syntax</i>	93
4.6.1	Définition	93
4.6.2	Domaines d'application et travaux de recherche.....	95
4.6.3	Apport de la <i>Space Syntax</i> à l'analyse des anciennes structures urbaines.....	96
4.6.4	Outils d'analyse et techniques.....	98
4.6.5	La carte axiale	100
4.6.6	Analyse quantitative de la carte axiale : quelques mesures phares	102
4.7	Analyse qualitative : Collecte de données primaires avec la technique d'observation.....	106
4.7.1	La méthode du décompte des portes « gatecounts »	106
4.7.2	Traces d'itinéraires piétons « <i>snail trailing</i> »	107
4.7.3	Activités stationnaires : « <i>staticsnapshots</i> ».....	107
4.8	Modèle d'analyse proposé	109
4.8.1	La mesure de connectivité.....	110
4.8.2	La mesure d'intégration locale (HH) à un Rayon n	111

4.8.3	L'intégration topologique locale à un rayon R3 et R5.....	111
4.8.4	L'intégration métrique à R100, R300 et R500.....	111
4.8.5	Le choix topologique global.....	111
4.8.6	Le choix topologique local à R3 et R5	111
4.8.7	Les mesures de contrôle et de contrôlabilité	112
4.8.8	L'intelligibilité	112
4.8.9	La Synergie	112
4.9	Conclusion	112
5	CHAPITRE V : ÉTUDE DU TOURISME ET DU PATRIMOINE DANS LA VIEILLE VILLE DE CONSTANTINE	114
5.1	Introduction.....	114
5.2	Délimitation de la zone d'étude	114
5.3	Aperçu historique et présentation de la vieille ville de Constantine.....	117
5.4	La question du patrimoine architectural et urbain à Constantine	121
5.4.1	Le bien Habous : un instrument de préservation du patrimoine à l'époque ottomane 121	
5.4.2	Influence des interventions urbaines et architecturales coloniales sur la vieille ville de Constantine	122
5.4.3	Prise en charge de la vieille ville de Constantine depuis l'indépendance : Entre dégradation et tentatives de sauvegarde	123
5.5	Les éléments du patrimoine bâti structurant les parcours historiques de la vieille ville de Constantine	125
5.5.1	Les Monuments historiques précoloniaux.....	125
5.5.2	Le Réseau urbain précolonial.....	130
5.5.3	Les monuments coloniaux.....	130
5.5.4	Les ponts	131
5.6	Le tourisme à Constantine avant la colonisation française.....	132
5.6.1	Le pré-tourisme à Constantine : Une histoire de voyages et d'exploration	132
5.6.2	L'essor urbain à l'époque Ottomane : Les origines du tourisme commercial et culturel	133
5.6.3	Importance économique et attractivité commerciale de la ville précoloniale	134
5.6.4	Attractivité religieuse et culturelle	135
5.6.5	L'hébergement des étrangers à l'époque précoloniale : Entre maisons louées, Fondouks, Tarbiâas et Zaouïas.....	136
5.7	Tourisme à l'époque coloniale : Les origines du tourisme moderne.....	137
5.7.1	Tendances du tourisme colonial : Entre orientalisme protecteur et modernisme propagandiste	138
5.7.2	Structures d'accueil : Des premiers établissements aux infrastructures modernes	140
5.8	Evolution du tourisme à Constantine : Depuis l'indépendance à nos jours.....	141

5.8.1	Le Plan de Modernisation de la Métropole de Constantine (PMMC 2007) et son impact sur le développement touristique de la ville	142
5.8.2	Promotion du tourisme à Constantine dans le cadre de l'événement « Constantine, Capitale de la Culture Arabe 2015 »	142
5.9	Tourisme et Patrimoine à Constantine à travers les instruments de planification territoriale	144
5.9.1	Le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT 2030).....	144
5.9.2	Le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRAT Nord-Est 2025)	144
5.9.3	Le Schéma Directeur des Zones Archéologiques et Historiques	144
5.9.4	Le Schéma Directeur d'Aménagement Touristique SDAT 2030.....	145
5.9.5	Schéma Directeur d'Aménagement Touristique de Wilayas (SDATW).....	145
5.9.6	Le Plan d'Aménagement de la Wilaya de Constantine (PAW)	145
5.9.7	Le Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine « SDAAM » : Constantine la métropole intérieure méditerranéenne.....	146
5.9.8	Le Plan Présidentiel de Modernisation de la Métropole de Constantine (PPMMC)	146
5.9.9	Les Instruments d'urbanisme : PDAU et POS	146
5.10	Synthèse des principaux projets et études sur le patrimoine et le tourisme dans la vieille ville de Constantine	147
5.11	Conclusion.....	150
6	CHAPITRE VI : LES PARCOURS HISTORIQUES PRECOLONIAUX DANS LA VIEILLE VILLE DE CONSTANTINE	152
6.1	Introduction.....	152
6.2	Caractéristiques des parcours historiques de la vieille ville de Constantine	152
6.2.1	Stratification du réseau viaire : Les parcours traditionnels comme éléments de permanence	153
6.2.2	Irrégularité des parcours : un trait caractéristique de l'organisation interne de la ville arabo-islamique.....	155
6.2.3	Étroitesse des parcours.....	156
6.2.4	Une organisation spatiale influencée par la religion islamique.....	157
6.2.5	Hybridation et ruptures urbanistiques dans les parcours traditionnels.....	158
6.3	Les parcours historiques à l'époque ottomane : Itinéraires commerciaux, culturels et religieux	159
6.3.1	Principaux parcours des visiteurs à l'époque ottomane	159
6.3.2	Parcours secondaires et impasses.....	167
6.4	Transformations des parcours pendant l'époque coloniale française à travers les différentes opérations urbaines.....	181
6.4.1	Occupation militaire de la ville	181
6.4.2	Ordonnance Valée et partage de la ville.....	182

6.4.3	Plan d’alignement de 1850 : Ouverture des grandes voies et métamorphose des parcours anciens	184
6.4.4	Percement de la rue Nationale et deuxième plan d’alignement et de nivellement .	186
6.5	Etat actuel des parcours historiques précoloniaux	188
6.5.1	Parcours Tabia/ Casbah.....	189
6.5.2	Parcours Souk El Ghezel/ Zekak El Blate.....	190
6.5.3	Parcours Soukier central.....	190
6.5.4	Parcours Souika.....	191
6.6	Conclusion	192
7	CHAPITRE VII : FREQUENTATION TOURISTIQUE DES PARCOURS HISTORIQUES : APPROCHE HISTORIQUE ET ENQUETE DE TERRAIN	194
7.1	Introduction.....	194
7.2	Fréquentation de la ville et de ses parcours à l’époque ottomane	195
7.2.1	L’organisation hiérarchique des rues : un élément structurant du réseau viaire ancien impactant les déplacements des visiteurs étrangers	195
7.2.2	Une fréquentation piétonne étroitement liée à la présence ou à l’absence de commerces.....	196
7.2.3	Parcours central : artère commerciale principale à forte fréquentation.....	197
7.3	Fréquentation touristique des parcours traditionnels à l’époque coloniale française	199
7.3.1	Fréquentation de la ville et des anciens parcours par les habitants face aux transformations coloniales.....	199
7.3.2	Fréquentation touristique de la ville et de ses parcours anciens à l’époque coloniale, d’après les récits et les guides de voyage.....	204
7.4	Parcours touristiques proposés pour la vieille ville de Constantine depuis l’indépendance.....	216
7.4.1	Parcours touristiques proposés par les différents projets pour la vieille ville de Constantine.....	216
7.4.2	Parcours proposés par le Plan Permanent de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Secteur Sauvegardé de Constantine (PPSMVSS)	217
7.4.3	Parcours touristiques proposés par l’évènement Constantine capitale arabe CCCA 2015	222
7.5	Fréquentation touristique actuelle des parcours historiques : Enquête par observation	223
7.5.1	Profils des touristes enquêtés	223
7.5.2	Déroulement de l’enquête	224
7.5.3	Parcours proposés aux touristes guidés	225
7.5.4	Parcours empruntés par les touristes individuels non guidés	228
7.5.5	Discussion	229
7.6	Conclusion	231

8	CHAPITRE VIII : ANALYSE DE LA FREQUENTATION TOURISTIQUE DU SITE D'ETUDE À TRAVERS LA METHODE DE LA <i>SPACE SYNTAX</i>	233
8.1	Introduction.....	233
8.2	Modélisation du site d'étude.....	233
8.3	Génération des cartes axiales des deux périodes	234
8.4	Analyse de la connectivité	235
8.5	L'intégration topologique (HH).....	238
8.5.1	L'intégration topologique globale Rn en 1837.....	238
8.5.2	L'intégration topologique globale Rn aujourd'hui.....	241
8.5.3	L'intégration topologique locale à un rayon R3 et R5 en 1837	244
8.5.4	L'intégration topologique locale aux rayons R3 et R5 sur la carte actuelle	245
8.6	L'intégration métrique : R100, R300 et R500 (1837, carte actuelle)	246
8.7	Le choix topologique : (1837, carte actuelle)	248
8.7.1	Les mesures globales.....	248
8.7.2	Les mesures locales.....	250
8.8	Les mesures de contrôle et de contrôlabilité.....	253
8.9	L'Intelligibilité.....	255
8.10	La Synergie	257
8.11	Interprétation des résultats	259
8.11.1	Évolution de la Connectivité spatiale.....	259
8.11.2	L'accessibilité spatiale globale Rn.....	259
8.11.3	L'accessibilité spatiale locale à R3 et R5 et l'accessibilité métrique à R100, R300 et R500	260
8.11.4	Le choix topologique global.....	261
8.11.5	Le choix topologique local à R3 et R5	262
8.11.6	Contrôle et contrôlabilité : identification des axes de circulation stratégiques	264
8.11.7	L'intelligibilité : Lisibilité de la configuration spatiale du site	265
8.11.8	La synergie : Évolution de l'effet de zone locale	266
8.12	Conclusion.....	266
	CONCLUSION GÉNÉRALE	269
	BIBLIOGRAPHIE	275
	ANNEXE A.....	309
	ANNEXE B.....	347

LISTE DES FIGURES

<i>Figure 2- 1 : Arrivées de touristes internationaux.</i>	22
<i>Figure 4- 1 Les trois principales unités spatiales utilisées dans la Space Syntax.</i> 100	
<i>Figure 4- 2 : Carte axiale du Grand Londres.</i>	101
<i>Figure 4- 3 : Carte axiale générée par le logiciel Depthmap©.</i>	102
<i>Figure 5- 1 : Découpage en zones du secteur sauvegardé et délimitation de l'aire d'étude.</i>	115
<i>Figure 5- 2 : Ancienne muraille sud-ouest de la ville avec ses trois portes.</i>	116
<i>Figure 5- 3 : Limites de la zone d'étude.</i>	117
<i>Figure 6- 1 : Constantine avant la conquête française.</i>	159
<i>Figure 6- 2 : Constantine avant l'invasion française.</i>	160
<i>Figure 6- 3 : Carte de Constantine de 1837 illustrant les principales rues de l'époque.</i> .	160
<i>Figure 6- 4 : Porte Bab El Oued.</i>	162
<i>Figure 6- 5 : Parcours Soukier central.</i>	164
<i>Figure 6- 6 : Parcours Souika.</i>	166
<i>Figure 6- 7 : Différentes perspectives de la zone située au-dessus du parcours Tabia/Casbah.</i>	168
<i>Figure 6- 8 : Ruelles et impasses situées entre le parcours Tabia/Casbah et le parcours Souk El Ghezal/Zekak El Blate.</i>	170
<i>Figure 6- 9 : Anciennes ruelles situées entre le parcours Souk El Ghezal/ Zekak El Blate et le parcours Soukier.</i>	173
<i>Figure 6- 10 : Anciennes ruelles situées entre le parcours Soukier central et le parcours Souika.</i>	175
<i>Figure 6- 11 : Anciennes ruelles situées sous le parcours Souika.</i>	178
<i>Figure 6- 12 : Porte Valée.</i>	184
<i>Figure 6- 13 : Repérage des parcours historiques précoloniaux menant aux principaux monuments de l'époque précoloniale.</i>	189
<i>Figure 7- 1 : Système des voies et distribution des commerces en 1837.</i>	197
<i>Figure 7- 2 : Navigation pédestre en 1837.</i>	199
<i>Figure 7- 3 : Accès de la ville du côté de Bab El Djebia et quartier des Béni ramasés. .</i>	201

<i>Figure 7- 4 : Proposition POS 1994 : Création d'une promenade touristique.</i>	216
<i>Figure 7- 5 : Parcours empruntés par les touristes guidés (individuels et en groupe).....</i>	228
<i>Figure 7- 6 : Parcours empruntés par les touristes individuels non guidés.</i>	229
<i>Figure 8- 1 : Les lignes axiales (Node Count) de l'air d'étude en 1837 et aujourd'hui... 234</i>	
<i>Figure 8- 2 : Cartes axiales (all-line maps) connectivité des deux périodes: 1837 et actuelle.</i>	235
<i>Figure 8- 3 : Cartes axiales (Fewest-line maps) connectivité des deux périodes: 1837 et actuelle.</i>	236
<i>Figure 8- 4 Intégration topologique globale Rn, Constantine, 1837.</i>	238
<i>Figure 8- 5 : Intégration topologique globale Rn, carte actuelle.</i>	244
<i>Figure 8- 6 : Cartes d'intégration topologique (Rn, R3, R5), Constantine 1838.</i>	245
<i>Figure 8- 7 : Cartes d'intégration topologique (Rn, R3, R5), Constantine, carte actuelle.</i>	246
<i>Figure 8- 8 : Cartes d'intégration métrique R100, R300 et R500, Constantine 1837.</i>	247
<i>Figure 8- 9 : Cartes d'intégration métrique R100, R300 et R500. Carte actuelle de Constantine.</i>	248
<i>Figure 8- 10 : Cartes axiales (Fewest-line maps) choix topologique (mesures globales) des deux périodes: 1837 et 2012.....</i>	249
<i>Figure 8- 11 : Choix topologique (Rn, R3, R5), Constantine 1837.....</i>	251
<i>Figure 8- 12 : Carte Choix topologique (Rn, R3, R5), carte actuelle.</i>	252
<i>Figure 8- 13 : Carte axial : contrôle et contrôlabilité. Constantine, 1837. Source : Auteur.</i>	253
<i>Figure 8- 14 : Carte axial : contrôle et contrôlabilité. Constantine, carte actuelle.</i>	254
<i>Figure 8- 15 : Intelligibilité. Constantine 1837.</i>	256
<i>Figure 8- 16 : Intelligibilité. Constantine, carte actuelle.....</i>	257
<i>Figure 8- 17 : Synergie, Constantine 1837.</i>	258
<i>Figure 8- 18 : Synergie, Constantine carte actuelle.</i>	258

LISTE DES TABLEAUX

<i>Tableau 7- 1 : Profil des touristes en groupe.</i>	223
<i>Tableau 7- 2 : Profil des touristes individuels</i>	224
<i>Tableau 7- 3 : Parcours touristiques proposés par les guides touristiques.</i>	226
<i>Tableau 7- 4 : Parcours empruntés par les différents groupes de touristes.</i>	226
<i>Tableau 7- 5 : Parcours empruntés par les touristes individuels guidés.</i>	227
<i>Tableau 8- 1 : Mesures de connectivité des deux cartes analysées : celle de 1837 et la carte actuelle.</i>	235
<i>Tableau 8- 2 : Valeurs de connectivité mesurées sur la carte de 1837.</i>	236
<i>Tableau 8- 3 : Valeurs de connectivité mesurées sur la carte actuelle.</i>	237
<i>Tableau 8- 4 : Valeurs d'intégration topologique (Rn, R3, R5), Constantine 1838.</i>	245
<i>Tableau 8- 5 : Valeurs d'intégration topologique (Rn, R3, R5), Constantine, carte actuelle.</i>	246
<i>Tableau 8- 6 : Mesures d'intégration métrique R100, R300 et R500, Constantine 1837.</i>	247
<i>Tableau 8- 7 : Mesures d'intégration métrique R100, R300 et R500, carte actuelle de Constantine.</i>	248
<i>Tableau 8- 8 : Mesures de choix topologiques des deux cartes analysées : 1837 et carte actuelle.</i>	250
<i>Tableau 8- 9 : Choix topologique (Rn, R3, R5), Constantine 1837.</i>	251
<i>Tableau 8- 10 : Choix topologique (Rn, R3, R5), Constantine, carte actuelle.</i>	252
<i>Tableau 8- 11 : Comparaison entre les valeurs de Choix enregistré à différents rayons des cartes de 1837 et la carte actuelle</i>	252
<i>Tableau 8- 12 : Valeurs de contrôle et de contrôlabilité. Constantine, 1837.</i>	254
<i>Tableau 8- 13 : Valeurs de contrôle et de contrôlabilité. Constantine, carte actuelle.</i>	254
<i>Tableau 8- 14 : Comparaison des valeurs de contrôle enregistrées dans l'analyse de la cartes de 1837 et la carte actuelle.</i>	255
<i>Tableau 8- 15 : Comparaison des valeurs de contrôle enregistrées dans l'analyse de la cartes de 1837 et la carte actuelle.</i>	255

LISTE DES ABREVIATIONS

ADL : Agence Nationale de l'Amélioration et du Développement du Logement
ALESCO : Organisation Arabe pour l'Éducation, la Culture et les Sciences
ANDT : Agence Nationale de Développement Touristique
APC : Assemblée Populaire Communale
ATA : Agence Touristique Algérienne
CCCA : Constantine Capitale de la Culture Arabe
COE : Conseil de l'Europe
COGEHORE : Comité de Gestion des Hôtels et des Restaurants
COVID-19: Coronavirus Disease of 2019
CPIE : Centres Permanents d'Initiatives pour l'Environnement
DXF : Drawing eXchange Format
GPS: Global Positioning System
HH : Hillier-Hanson
ICOM: Conseil International des Musées
ICOMOS: *International Council of Monuments and Sites*
IFLA: *International Federation of Landscape Architects* (Fédération internationale des architectes paysagistes)
LIDAR : Light Detection and Ranging
MIT : Mobilité, Itinéraire et Territoires
OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Economiques
OFALAC : Office Algérien d'Action Économique et Touristique
OGEBC : Office National de Gestion & D'exploitation des Biens Culturels protégés
OMT : Organisation Mondiale du Tourisme
ONAT : Office National Algérien du Tourisme
ONT : Office National du Tourisme
ONU : Organisation des Nations Unis
PAT : Programme d'Action Territoriales
PAW : Plan d'Aménagement de la Wilaya
PDAU : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
PEP : Pôles d'Économie du Patrimoine culturel
PETR : Pôle d'Équilibre Territorial Rural
PIB : Produit Intérieur Brut
PMMC : Plan de Modernisation de la Métropole Constantinoise
POS : Plan d'Occupation des Sols
POT : Pôle d'Excellence Touristique
PPMMC : Plan Présidentiel de Modernisation de la Métropole de Constantine
PPSMV : Plan Permanent de Sauvegarde et de Mise en Valeur
PPSMVSS : Plan Permanent de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Secteur Sauvegardé
PUD : le Plan d'Urbanisme Directeur
R : Rayon
SDAAM : Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine

SDAT : Schéma Directeur d'Aménagement Touristique
SDATW : Schéma Directeur d'Aménagement Touristique de Wilaya
SIG : Systèmes d'Information Géographique
SNAT : Schéma National d'Aménagement du Territoire
SRAT : Schéma Régionale d'Aménagement du Territoire
TCSP : Transports Collectifs en Site Propre
TIES *The International Ecotourim Society*
UNEP : Programme des Nations unies pour l'environnement
UNESCO: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNIDROIT: International Institute for the Unification of Private Law
UNWTO: World Tourism Organization
USD: United States dollar
VGA : *Visual graph analysis*
VRD : Voiries et Réseaux Divers
WebSIG : Systèmes d'Information Géographique en ligne
ZET : Zones d'Expansion Touristiqu

RÉSUMÉ

Perchée sur un promontoire rocheux dominant les gorges du Rhumel, la vieille ville de Constantine est un véritable joyau où l’empreinte du temps se lit à chaque détour de rue. Ses ruelles tortueuses, héritées de l’époque ottomane, invitent à une immersion dans un passé riche en monuments et sites historiques. Pourtant, malgré ce patrimoine exceptionnel, des disparités marquent la fréquentation touristique des lieux : tandis que les larges avenues coloniales attirent la majorité des visiteurs, les anciens parcours précoloniaux, pourtant riches en attraits, restent souvent ségrégués. Cette situation interroge sur les facteurs influençant les choix des touristes et le rôle de la configuration spatiale de la ville.

Cette recherche doctorale aborde précisément cette problématique en analysant les écarts de fréquentation entre les itinéraires historiques précoloniaux et les artères coloniales de Constantine. À travers une méthodologie mixte combinant approches quantitatives, notamment la *Space Syntax* et qualitatives, incluant des recherches historiques et des observations sur le terrain. Elle cherche à comprendre les mécanismes sous-jacents à cette ségrégation spatio-touristique et à identifier les facteurs morphologiques qui expliquent la concentration des flux touristiques dans les artères coloniales.

Les résultats montrent que les parcours historiques précoloniaux sont moins empruntés, en grande partie à cause de leur complexité morphologique et de leur faible visibilité. En revanche, les larges avenues créées pendant la période coloniale, offrant une meilleure accessibilité et une connectivité optimale, attirent l’essentiel des visiteurs. Ces conclusions mettent en lumière l’influence déterminante de la configuration spatiale sur les comportements de déplacement et appellent à une reconsidération des stratégies visant à valoriser l’ensemble du tissu urbain historique.

La thèse propose un modèle intégré d’analyse des flux touristiques, articulant approches spatiales et comportementales. Elle démontre l’utilité de la *Space Syntax* comme outil méthodologique pertinent pour l’étude des villes historiques et enrichit les débats académiques sur les liens entre morphologie urbaine et pratiques touristiques. Cette recherche invite également à des travaux futurs pour étendre cette méthodologie à d’autres médinas maghrébines.

Mots-clés : Constantine, tourisme, patrimoine historique, parcours historiques, *Space Syntax*, fréquentation touristique.

ABSTRACT

Perched on a rocky promontory overlooking the Rhumel gorges, the old town of Constantine is a true gem where the passage of time is evident at every corner. Its winding streets, inherited from the Ottoman era, invite an immersion in a past rich in monuments and historical sites. However, despite this exceptional heritage, disparities mark the tourist attendance of these places: while the wide colonial avenues attract the majority of visitors, the ancient pre-colonial routes, though rich in attractions, often remain segregated. This situation raises questions about the factors influencing tourists choices and the role of the city's spatial configuration.

This doctoral research specifically addresses this issue by analyzing the attendance gaps between the pre-colonial historical routes and the colonial avenues of Constantine. Through a mixed methodology combining quantitative approaches, notably Space Syntax, and qualitative ones, including historical research and field observations, it seeks to understand the underlying mechanisms of this spatial-touristic segregation and identify the morphological factors that explain the concentration of tourist flows in the colonial avenues.

The results show that the pre-colonial historical routes are less frequented, largely due to their morphological complexity and low visibility. In contrast, the wide avenues created during the colonial period, offering better accessibility and optimal connectivity, attract the majority of visitors. These findings highlight the decisive influence of spatial configuration on movement behaviors and call for a reconsideration of strategies aimed at enhancing the entire historic urban fabric.

The thesis proposes an integrated model for analyzing tourist flows, combining spatial and behavioral approaches. It demonstrates the usefulness of Space Syntax as a relevant methodological tool for the study of historic cities and enriches academic debates on the links between urban morphology and tourist practices. This research also invites future work to extend this methodology to other Maghreb medinas.

Keywords: Constantine, tourism, historical heritage, historical routes, Space Syntax, tourist attendance.

ملخص

تقع مدينة قسنطينة القديمة على نتوء صخري يطل على وادي الرميل، وهي جوهر حقيقي حيث يمكن قراءة بصمة الزمن في كل زاوية من زوايا شوارعها. أزقتها المتعرجة، التي تعود إلى الحقبة العثمانية، تدعو إلى الانغماس في الماضي الغني بالمعالم والمواقع التاريخية. ومع ذلك، وعلى الرغم من هذا التراث الاستثنائي، تظهر التفاوتات في الإقبال السياحي على الأماكن: ففي حين أن الشوارع الواسعة التي تعود إلى الحقبة الاستعمارية تجذب غالبية الزوار، تبقى الطرق القديمة ما قبل الاستعمارية، التي تحتوي على معالم جذب عديدة، غالبًا معزولة. هذه الحالة تثير تساؤلات حول العوامل التي تؤثر في اختيارات السياح ودور التكوين المكاني للمدينة. تتناول هذه الأطروحة الدكتوراه هذه المشكلة بدقة من خلال تحليل الفروق في الإقبال بين المسارات التاريخية ما قبل الاستعمارية والشوارع الاستعمارية في قسنطينة. يتم ذلك من خلال منهجية مختلطة تجمع بين الأساليب الكمية، بما في ذلك "التركيب المكاني (Space Syntax)" والأساليب النوعية التي تشمل الأبحاث التاريخية والملاحظات الميدانية. تهدف الدراسة إلى فهم الآليات الأساسية وراء هذه الفجوة في الإقبال السياحي وتحديد العوامل المورفولوجية التي تفسر تركيز التدفقات السياحية في الشوارع الاستعمارية. تُظهر النتائج أن المسارات التاريخية ما قبل الاستعمارية أقل استخدامًا، إلى حد كبير بسبب تعقيدها المورفولوجي ومنخفضة رؤيتها. في المقابل، تجذب الشوارع الواسعة التي أنشئت خلال الفترة الاستعمارية، والتي توفر إمكانية وصول أفضل وترابطًا أمثل، معظم الزوار. تسلط هذه النتائج الضوء على التأثير الحاسم للتكوين المكاني على سلوكيات التنقل وتدعو إلى إعادة النظر في الاستراتيجيات التي تهدف إلى تعزيز كامل النسيج الحضري التاريخي. تقترح الأطروحة نموذجًا مدمجًا لتحليل التدفقات السياحية، يربط بين الأساليب المكانية والسلوكية. وتظهر فائدة "التركيب المكاني" كأداة منهجية مناسبة لدراسة المدن التاريخية، وتغني النقاشات الأكاديمية حول الروابط بين المورفولوجيا الحضرية والممارسات السياحية. كما تدعو هذه الدراسة إلى إجراء أبحاث مستقبلية لتوسيع هذه المنهجية لتشمل مدنًا مغاربية أخرى.

الكلمات المفتاحية: قسنطينة، السياحة، التراث التاريخي، المسارات التاريخية، تركيب المكاني، الإقبال السياحي.

1 CHAPITRE I : INTRODUCTION GENERALE

1.1 Introduction

Le tourisme, tel que défini par l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT), est « un phénomène social, culturel et économique impliquant des déplacements de personnes vers des pays ou des lieux situés en dehors de leur environnement habituel, motivés par des raisons personnelles, professionnelles ou d'affaires ». Selon Violier (2013), il répond avant tout à un besoin d'évasion, offrant une pause de dépaysement. Toutefois, Boyer (1981) affirme que le tourisme ne se limite pas à une simple activité de loisir et constitue également une expérience formatrice et enrichissante, nourrie par une aspiration culturelle ancrée dans les sociétés modernes. Cette quête culturelle traduit une fascination pour le patrimoine et l'histoire humaine, plaçant ainsi le patrimoine au cœur de la dynamique touristique.

La notion de patrimoine englobe l'ensemble des biens qu'un groupe considère comme son héritage historique, un legs précieux à protéger et à transmettre aux générations futures (Macias Barres *et al.*, 2014). L'Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture (UNESCO, 1972) distingue le patrimoine matériel, incluant monuments, ensembles architecturaux et sites remarquables. Skounti et Tebbaa (2011) soulignent l'intérêt que suscite ce patrimoine, en raison de sa monumentalité, de sa beauté et de sa valeur historique. Drouin (2005) ajoute que sa préservation traduit une volonté de perpétuer une identité collective, offrant aux communautés un repère tangible de leur histoire commune.

La mise en tourisme du patrimoine joue un rôle crucial dans le développement durable des territoires. Pour les villes historiques, ce processus implique de nombreux acteurs et ressources, nécessitant une planification minutieuse (Patin, 2012). L'UNESCO préconise l'adoption de stratégies touristiques globales, visant à préserver et mettre en valeur les sites patrimoniaux. Ces stratégies intègrent la définition de parcours touristiques, qui deviennent des outils fondamentaux pour la transmission et l'expérience du patrimoine (Nuñez Fernández, 2004).

Dans ce contexte, l'étude des parcours historiques s'avère pertinente pour comprendre l'interaction entre patrimoine et tourisme. Ces itinéraires constituent des dispositifs structurants pour la mise en tourisme des villes historiques. Muriel (2006) souligne que le parcours historique est le principal mode d'appréhension de la médina, tandis que Davallon

(1986) compare ces itinéraires à des "musées vivants", où les visiteurs explorent le patrimoine de manière immersive et sensorielle.

Certaines villes mettent en avant leurs parcours historiques comme vecteurs de valorisation touristique. À Tunis, un plan est placé à l'entrée de la médina, propose aux visiteurs deux itinéraires : l'un commercial, traversant les souks, et l'autre historique, mettant en exergue les monuments emblématiques. De même, à Ahmedabad, en Inde, l'initiative "Heritage Walk" a contribué à l'inscription de la ville au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2017 (Choi, 2023).

La mise en tourisme du patrimoine, notamment à travers l'identification et l'aménagement de parcours historiques, favorise à la fois sa valorisation et sa protection. Selon La Plante (1996), ce processus participe à sa "commercialisation" tout en le consacrant comme objet de découverte culturelle. Patin (2012) met en avant l'enjeu de gestion des flux touristiques, qui doit permettre d'équilibrer accessibilité et préservation de l'authenticité des sites.

L'expérience touristique au sein des parcours historiques ne se limite pas à la simple découverte des monuments : elle est également façonnée par la manière dont les visiteurs se déplacent et interagissent avec l'espace urbain. La circulation des touristes dans ces parcours historiques est influencée par de nombreux facteurs spatiaux et environnementaux. Les théories de Brière (1962), Lynch (1960), ainsi que Hillier et Hanson (1993), attestent de l'impact de la structure urbaine sur les déplacements piétons, un phénomène particulièrement marqué dans les centres historiques. Dans ce cadre, la "*Space Syntax*" constitue un outil d'analyse pertinent pour étudier les dynamiques de circulation et comprendre comment l'organisation urbaine d'une ville historique impacte les itinéraires empruntés par les visiteurs.

1.2 Problématique

La vieille ville de Constantine, nichée sur un promontoire rocheux dominant les gorges du Rhumel, est perçue comme un véritable réservoir de potentialités touristiques encore largement inexploitées (Boudjabi *et al.*, 2020). Depuis la période coloniale française, elle s'est imposée comme une destination emblématique (Leonard, 1953), mêlant harmonieusement monuments précoloniaux et réalisations architecturales coloniales. Ses ruelles pittoresques, héritage de l'époque ottomane, serpentent à travers le centre historique et offrent aux visiteurs un voyage à travers le temps. Elles les guident entre monuments

majestueux, places animées et sites chargés d'histoire, révélant ainsi la richesse culturelle unique de cette cité millénaire.

Le réseau de rues arabo-islamiques de Constantine, tel qu'il existe aujourd'hui, trouve ses racines dans la période médiévale (XIe-XIIIe siècles) et a perduré jusqu'au début de la colonisation en 1837. Son tracé labyrinthique et complexe a, d'après Raymond (1987), marqué les premiers colons dès leur arrivée. Mercier (1879) décrit ainsi ces ruelles : « ce sont des enfoncements qui promettent des passages et qui n'aboutissent pas ; des apparences d'entrée qui n'amènent aucune issue... ». Un recueil de documents datant de 1838 évoque également ce réseau urbain, le qualifiant d'« écheveau emmêlé de petites rues », soulignant combien il pouvait désorienter ceux qui s'y aventureraient (Corréard, 1838).

Cependant, les transformations urbaines initiées par la colonisation ont bouleversé cette organisation séculaire. Les larges avenues haussmanniennes ont progressivement remplacé les étroites ruelles ottomanes, redessinant radicalement la structure de la ville. Cet « urbanisme de rues », caractéristique des pratiques coloniales, a relégué les quartiers traditionnels à l'arrière-plan, les enfermant derrière les nouvelles constructions européennes. Cette rupture spatiale a accentué la séparation entre les espaces coloniaux et les ensembles précoloniaux (Pagand, 1994). Les anciens parcours historiques ont été marginalisés, tandis que les nouveaux axes urbains structuraient la ville selon une logique moderne, modifiant durablement sa dynamique piétonne et touristique.

En 2018, Fezzai a mis en lumière les conséquences durables de ces transformations sur les flux piétons. Ses recherches montrent que les artères coloniales, telles que la rue de France (actuelle rue 19 juin) et la rue Nationale (rue Larbi Ben M'Hidi), concentrent aujourd'hui l'essentiel des mouvements piétons. À l'inverse, les ruelles du quartier arabe, comme la rue Mellah Slimane ou la rue Rouag Said, sont beaucoup moins fréquentées. Il souligne que, « en matière de mouvement, les piétons de toutes les communautés se retrouvent désormais dans les espaces remodelés par la colonisation ».

La configuration spatiale de la ville, héritée des transformations coloniales, engendre des difficultés d'orientation pour les visiteurs, qui peinent à identifier les itinéraires anciens et les monuments associés, contrairement aux artères coloniales, mieux structurées et plus attractives. Une observation préliminaire du site confirme cette disparité : les accès historiques à la médina ne sont pas matérialisés, les portes d'entrée précoloniales ont disparu et la signalétique touristique fait défaut.

Cette situation soulève une ségrégation spatio-touristique : les parcours précoloniaux, marginalisés par leur accessibilité réduite et leur faible lisibilité, contrastent avec les axes coloniaux, qui concentrent l'essentiel des flux touristiques. Une telle disparité interroge les mécanismes de valorisation différentielle des patrimoines urbains et leur impact sur les pratiques touristiques.

Cette recherche doctorale vise donc à :

- Analyser l'influence de la configuration spatiale de Constantine sur les disparités de fréquentation entre les itinéraires historiques précoloniaux et les percements coloniaux.
- Identifier les facteurs morphologiques, socio-culturels, (gestionnaires) expliquant la concentration des visiteurs dans les espaces coloniaux au détriment des parcours traditionnels.
- Évaluer méthodologiquement l'existence d'une ségrégation touristique, en croisant des approches quantitatives (flux, accessibilité) et qualitatives (représentations, pratiques).
- Étudier la persistance des parcours précoloniaux dans le tissu urbain actuel, en mesurant l'impact des modifications coloniales sur leur tracé et leur matérialité.

Questionnements :

- Quels facteurs spatiaux (absence de limites matérialisées, fragmentation urbaine, etc.) contribuent à cette inégalité de fréquentation ?
- Par quels outils (cartographie, enquêtes) objectiver la ségrégation entre ces deux systèmes viaires ?
- Comment cette dichotomie affecte-t-elle la transmission du patrimoine précolonial ?

1.3 Hypothèses de la recherche

Les théories de l'analyse spatiale apportent un éclairage fondamental sur cette dynamique. La *Space Syntax*, développée par Hillier & Hanson (1984), met en évidence l'influence de la configuration urbaine sur les comportements de déplacement. En particulier, la théorie du mouvement naturel (Hillier *et al.*, 1993) montre que les rues les plus intégrées c'est-à-dire les plus accessibles depuis l'ensemble du réseau, attirent spontanément davantage de piétons, indépendamment de la présence d'attracteurs (commerciaux ou culturels). Cette logique rejoint les travaux de Lynch (1960), qui soulignent l'importance de

la lisibilité urbaine et de la continuité des voies dans l'orientation et l'expérience des usagers. Enfin, Brière (1962) renforce cette perspective en affirmant que les facteurs physiques, comme la forme et la structure des rues, peuvent surpasser les attraits culturels dans la hiérarchie des choix touristiques. Ces hypothèses théoriques permettent de mieux comprendre pourquoi, dans un contexte comme celui de Constantine, les artères coloniales concentrent les flux touristiques au détriment des anciens parcours historiques.

Ainsi l'hypothèse principale :

La ségrégation spatio-touristique entre les parcours précoloniaux et les artères coloniales à Constantine résulte d'une double contrainte :

- *La complexité morphologique héritée de l'urbanisme arabo-islamique (labyrinthe, faible lisibilité), rendant l'exploration spontanée difficile.*
- *Les transformations coloniales ayant créé des barrières physiques et perceptives, redirigeant les flux vers les axes européens.*

Celles-ci, dotées d'une meilleure connectivité avec le système urbain et une meilleure accessibilité spatiale (selon les principes de la *Space Syntax*), concentrent davantage de circulation piétonne que les ruelles étroites et enchevêtrées des quartiers traditionnels. Cette dualité explique la marginalisation touristique des quartiers traditionnels, renforcée par l'absence de stratégies de médiation patrimoniale.

1.4 Objectifs de la recherche

Objectif principal : *Expliquer comment la configuration spatiale de Constantine (hybridation entre urbanisme arabo-islamique et transformations coloniales) génère une ségrégation touristique, en analysant :*

- *Les facteurs morphologiques (lisibilité, accessibilité) ;*
- *Les pratiques et perceptions des visiteurs."*

Objectifs spécifiques

- *Historique & patrimonial : Retracer l'évolution des parcours précoloniaux et leur marginalisation post-coloniale, via des archives et une analyse morpho-historique.*
- *Morphologie urbaine : Mesurer l'impact des percées coloniales sur la fragmentation de la médina (méthodes : Space Syntax.).*

- Expérience touristique : *Évaluer l'influence de la configuration des ruelles sur les stratégies de déplacement des visiteurs (enquêtes par observation neutre)*

1.5 Démarche méthodologique

Contrairement aux méthodes typomorphologiques classiques, qui envisagent l'espace urbain comme un simple produit des activités humaines (Hillier et Hanson, 1987) ou un cadre passif des interactions sociales (Hillier, 1987), cette étude postule que la configuration actuelle de la médina de Constantine joue un rôle déterminant dans les comportements touristiques, notamment la ségrégation observée entre parcours précoloniaux et artères coloniales.

Pour démontrer cette influence, nous mobilisons une approche plurielle :

- 1) La *Space Syntax*, méthode pionnière analysant la configuration spatiale comme acteur des dynamiques sociales (Hillier et Hanson, 1987). Elle permet de :
 - Quantifier l'accessibilité et la centralité des voies.
 - Identifier les biais morphologiques expliquant la concentration des flux dans les axes coloniaux.
- 2) La recherche historique, pour reconstituer l'évolution des tracés et leur marginalisation post-coloniale.
- 3) L'enquête de terrain (observations), afin de :
 - Cartographier les parcours effectifs des touristes.
 - Corréler usage et caractéristiques spatiales (largeur, connectivité, visibilité).

Cette triangulation méthodologique vise à objectiver le rôle actif de la structure urbaine dans la ségrégation touristique, en révélant :

- Les hiérarchies spatiales héritées (labyrinthe précolonial vs. linéarité coloniale).
- Les points de rupture où la configuration décourage l'exploration des quartiers traditionnels.
- Les leviers d'action pour une requalification inclusive (ex. requalification de seuils, signalétique adaptée).

Notre recherche s'articulera en deux phases complémentaires :

1) Phase théorique : Cadrage conceptuel et revue de littérature

Nous débuterons par une analyse approfondie des concepts clés (tourisme, patrimoine, parcours urbains, fréquentation touristique) afin d'en saisir les définitions, les enjeux et les interactions dans le contexte urbain. Cette étape reposera sur :

- Une revue systématique de la littérature scientifique (ouvrages, articles, rapports) ;
- La constitution d'une base documentaire thématique ;
- Une synthèse critique des travaux existants pour identifier les lacunes et positionner notre contribution.

2) Phase empirique : Investigation de terrain

Parallèlement à l'étude théorique, une enquête de terrain sera menée pour analyser :

- La configuration spatiale de la médina (état du bâti, structure des parcours, patrimoine matériel) ;
- Les dynamiques historiques et socio-économiques ayant façonné le site ;
- Les pratiques touristiques actuelles (flux, comportements, obstacles).

Méthodes de collecte :

- Observations directes (photographies, relevés in situ) ;
- Entretiens avec acteurs locaux (gestionnaires, guides, habitants) ;
- Analyse géo-historique (cartes anciennes, archives).

Les données recueillies feront l'objet d'une interprétation croisée avec les apports théoriques pour dégager des conclusions.

Notre analyse combinera deux approches complémentaires :

1) **Analyse quantitative par la *Space Syntax*** : Cette méthode nous permettra de :

- Quantifier les contraintes spatiales et topologiques affectant les déplacements touristiques
- Modéliser les flux piétons actuels et identifier les points de rupture dans le réseau viaire
- Proposer des solutions de requalification des parcours traditionnels basées sur des données objectives

2) Analyse qualitative articulée autour de trois axes

a. Étude historique comparative

- Reconstruction de l'évolution morphologique de la médina
- Analyse comparative des systèmes de navigation :
 - Configuration originelle (réseau organique précolonial)
 - Transformations post-coloniales (suppression des portes, percements d'axes)

b. Identification des principaux parcours et monuments historiques (**Cartographie patrimoniale**)

- Superposition des plans historiques et contemporains
- Identification et géolocalisation :
 - Monuments à fort potentiel touristique
 - Parcours historiques majeurs

c. Enquête sur terrain : Observation systématique des pratiques touristiques :

- Trajectoires effectives
- Points d'attraction/répulsion
- Stratégies d'orientation

Cette triangulation méthodologique permettra de croiser les données objectives (accessibilité, visibilité) avec les dimensions perceptives et historiques, offrant ainsi une compréhension holistique des mécanismes de ségrégation touristique.

Sur le plan épistémologique, nous nous sommes référés aux travaux de quelques auteurs ayant déjà considérés les paramètres clés de notre sujet d'étude : Patin (2012), historien et consultant auprès de l'UNSECO, dans son livre "Tourisme et patrimoine", préconise l'aménagement de parcours touristiques dans les sites anciens, dans le cadre d'un plan de gestion touristique du patrimoine respectueux de l'authenticité et de l'intégrité du site. Bill Hillier est le pionnier des méthodes de l'analyse des modèles spatiaux à travers la *Space Syntax*. Il a souligné dans ses recherches l'impact des formes bâties sur le comportement des piétons. Il est également l'auteur de nombreux livres et documents sur la théorie : "*the social logic of space*" et "*Space is the machine*"; (Cambridge university press CUP, 1984, 1990). Mazouz (2013), dans sa recherche sur la ville nouvelle de Constantine, a fait recours à la *Space Syntax* combinée aux méthodes d'enquête classiques (observations et

questionnaires) pour prouver que les différentes composantes de la ville ne sont pas reliées organiquement du point de vue structurel, mais aussi fonctionnel. Comme il atteste que le choix d'une centralité dominante a créé des déséquilibres, reléguant au second plan des pans entiers des quartiers périphériques qui restent en ségrégation spatiale et fonctionnelle. Dans sa recherche intitulée : "La configuration urbaine comme outil d'orientation des comportements", Fezzai (2018), a quant à lui exploité cette méthode combinée à celle de la psychologie cognitive. Il explique les transformations urbaines dans la vieille ville de Constantine en prenant en compte les transformations spatio-temporelles. Les résultats ont montré les rapports entre les paramètres de la configuration urbaine et les différents comportements étudiés dans le modèle proposé et que la configuration urbaine de la ville est un outil d'orientation des comportements de ses usagers.

Nous avons complété notre analyse par une revue des travaux antérieurs ayant appliqué la méthode Space Syntax à l'étude des comportements touristiques en milieu urbain. Nous citons particulièrement celui de Mohareb (2008), dans son article "*Tourist navigation through historical sites*", qui a tenté d'analyser l'impact de l'emplacement des points de départ et d'arrivée des parcours anciens du Caire fatimide sur la navigation touristique. Sa recherche s'est basée sur l'identification des différents modèles de mouvement des touristes et des points d'attraction touristique en utilisant l'enquête sur terrain et la *Space Syntax*. Il conclut que les bâtiments historiques importants longent les principaux parcours patrimoniaux (ou corridors patrimoniaux) ce qui donne une multitude de scénarios quant à l'emplacement des points de départs et d'arrivées des parcours.

1.6 Structure de la thèse

Pour répondre à nos hypothèses de recherche, notre thèse s'articule en sept chapitres suivant la progression méthodologique suivante :

Chapitre 1 : Ce premier chapitre établit les bases théoriques de la recherche. Il retrace l'évolution du tourisme, depuis ses origines jusqu'à ses formes contemporaines, en abordant ses impacts économiques, sociaux et environnementaux. Ensuite, il examine le développement du tourisme en Algérie, depuis les périodes coloniale et postcoloniale jusqu'à aujourd'hui. La notion de patrimoine sera ensuite analysée, avec un focus sur les conventions internationales de protection. Enfin, ce chapitre explore les liens entre tourisme et patrimoine, en mettant en évidence leurs complémentarités et leurs divergences.

Chapitre 2 : Ce chapitre s'intéresse aux parcours historiques en tant qu'outils de valorisation patrimoniale. Il définit leurs composantes et analyse les parcours historiques dans les villes arabo-islamiques, en soulignant leurs caractéristiques spatiales et leur évolution. Il traite également de la planification et de l'aménagement des parcours touristiques (signalisation, accessibilité, supports de visite) et présente les principales méthodes d'identification de ces parcours.

Chapitre 3 : Ce chapitre présente les outils d'analyse mobilisés pour répondre à notre problématique de recherche. Il identifie les paramètres influençant les déplacements des touristes et expose les principales théories régissant le mouvement piétonnier, avec un accent particulier sur la *Space Syntax*. Cette méthodologie sera expliquée en détail, avec ses applications et ses outils. Nous examinerons également quelle méthode combinée avec la Space Syntax permettra d'analyser la fréquentation touristique du site d'étude. Enfin, un modèle d'analyse combinée sera proposé afin d'être appliqué au terrain d'étude et de répondre à notre problématique.

Chapitre 4 : Dans ce chapitre, nous appliquons les concepts théoriques étudiés au cas de Constantine. Nous délimiterons notre zone d'étude et présentons la vieille ville de Constantine, son histoire et ses atouts géographiques, naturels et patrimoniaux. Ce chapitre comprend également le recueil de données via des travaux de terrain, l'exploration des études antérieures et des sources documentaires. Nous analysons ensuite la situation actuelle du patrimoine constantinois dans toute son étendue. L'évolution du patrimoine architectural et urbain sera abordée, des périodes ottomane et coloniale jusqu'à aujourd'hui, avec un focus sur les monuments structurants (mosquées, souks, palais, ponts). Enfin, ce chapitre retracera l'histoire du tourisme à Constantine, de l'époque précoloniale à nos jours.

Chapitre 5 : Ce chapitre est dédié aux parcours historiques précoloniaux du site étudié. Il en décrit les caractéristiques spatiales et leur organisation, analyse les transformations survenues durant la période coloniale et examine l'état actuel de ces parcours.

Chapitre 6 : Ce chapitre sera consacré à l'analyse qualitative. Il combine une étude historique et une enquête de terrain. La fréquentation touristique aux époques ottomane et coloniale sera examinée à travers les récits de voyage et les guides touristiques. Ensuite, nous présenterons les parcours proposés aujourd'hui. Enfin, une enquête par observation analysera le comportement des touristes (guidés et individuels) et les parcours les plus fréquentés.

Chapitre 7 : Ce dernier chapitre met en œuvre la Space Syntax pour analyser systématiquement l'accessibilité et la fréquentation des parcours historiques étudiés, fournissant des données quantitatives à notre étude de la ségrégation spatiale. Nous comparerons la configuration spatiale en 1837 et celle d'aujourd'hui à travers des cartes axiales. Les mesures de la *Space Syntax* seront calculées et interprétées afin d'apporter des réponses concrètes et objectives à notre problématique de recherche.

Cette organisation suit une logique déductive, articulant trois niveaux d'analyse complémentaires :

- Le cadrage conceptuel et historique
- L'étude spatiale et comportementale
- L'application au cas concret de Constantine

Perspectives finales : En conclusion de nos sept chapitres analytiques, nous :

- Établirons une synthèse validant ou rejetant nos hypothèses initiales
- Ouvrirons des pistes pour de futures recherches

2 CHAPITRE II : TOURISME ET PATRIMOINE, CADRES CONCEPTUELS

2.1 Introduction

Le tourisme et le patrimoine sont deux notions intimement liées, qui se nourrissent mutuellement. Le tourisme permet la découverte et la valorisation du patrimoine, qu'il soit culturel, naturel ou architectural, tandis que le patrimoine constitue une source d'attraction touristique majeure pour de nombreux pays et régions dans le monde. Mais comment définir précisément ces deux notions ? Comment comprendre les différents enjeux liés au tourisme et au patrimoine, qu'ils soient économiques, sociaux, culturels ou environnementaux ? C'est à ces questions que ce chapitre est dédié. Nous y verrons en détail les définitions et les genèses du tourisme et du patrimoine, les différentes formes de tourisme, les motivations et les bienfaits du voyage pour les touristes, mais aussi les effets du tourisme sur les pays visités, tant positifs que négatifs. Nous nous pencherons également sur les différents types de patrimoine, ainsi que sur les chartes et conventions qui ont été élaborées pour assurer leur préservation et leur mise en valeur. Enfin, nous aborderons les enjeux actuels du tourisme et du patrimoine, notamment en matière de développement durable et de tourisme solidaire.

2.2 Origines et Évolution du Tourisme

2.2.1 La notion de tourisme : Emergence et évolution

Étymologiquement, le mot Tourisme a été construit à partir de l'expression anglaise d'origine française *tour*¹ populaire en Grande-Bretagne au XVIII^e siècle, avec l'avènement du "*Grand Tour of Europe*". Il proposa des destinations d'excellence vers des lieux d'intérêt culturel et esthétique comme Rome, la Toscane, les Alpes et les capitales européennes (Sobry, 2005).

Le mot "touriste" a fait sa première apparition dans la langue de Molière en 1818 pour désigner les voyageurs de l'aristocratie Anglaise. Ces mêmes mots furent utilisés officiellement pour la première fois par la Société des Nations pour dénommer les gens qui voyageaient à l'étranger pour des périodes de plus de 24 heures. Mais l'industrie du tourisme est bien plus ancienne que cela. En effet, Le tourisme est une activité ancienne qui existe depuis l'antiquité, mais qui a dû attendre le XX^e siècle pour prendre une dimension

¹ Le mot "tour" en français désigne, entre autres, un voyage durant lequel on revient au point de départ, après avoir fait un circuit ou un détour.

planétaire. Une industrie vaste et polyvalente dont la complexité se reflète dans la terminologie utilisée pour la décrire et la qualifier.

Les spécialistes de la thématique relèvent en effet qu'il est difficile de donner une définition stricte à cette notion. L'historien spécialiste du tourisme, Marc Boyer (2005) relève qu'il existe un flou et souligne que « le tourisme est à la fois l'action ou l'art d'être touriste et un substrat matériel. ». Dewailly et Flament (2000) éludent quant à eux la question dans leur manuel en indiquant « un individu fait du tourisme quand il a le sentiment d'en faire. ».

Les dictionnaires ont dès lors donné plusieurs définitions ayant comme point commun le fait de se déplacer dans un cadre de loisir : Le Dictionnaire Le Robert (2019) considère le tourisme comme « Le fait de voyager, de parcourir pour son plaisir un lieu autre que celui où l'on vit habituellement ». Cette définition exclut du tourisme la proximité et la villégiature étant donné qu'on ne peut pas être considéré comme touriste si on visite la ville dans laquelle on habite. Le Même dictionnaire élargit ensuite le sens premier en incluant « L'ensemble des activités liées aux déplacements des touristes ».

Pour Larousse (2019), le mot se rapporte à « L'action de voyager, de visiter pour son plaisir. Ensemble des activités et des techniques mises en œuvre pour les voyages et les séjours d'agrément ». Insistant ainsi sur l'aspect "visite" et "environnement. Le Littré (2019) est, lui, beaucoup plus restrictif : « Se dit des voyageurs qui ne parcourent des pays étrangers que par curiosité et désœuvrement, qui font une espèce de tournée dans des pays habituellement visités par leurs compatriotes ».

Cependant, à partir de 1993, l'Organisation mondiale du tourisme OMT adopte une série de définitions, fortement influencées par le prisme économique. Selon elle, le tourisme est « Un phénomène social, culturel et économique qui implique le déplacement de personnes vers des pays ou des endroits situés en dehors de leur environnement habituel à des fins personnelles ou professionnelles ou pour affaires ». En 2000, trois autres organisations internationales adopteront cette même définition, il s'agit entre autres de : la Commission de statistique des Nations unies, de Eurostat et de l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques).

Au début des années 2000, un nombre considérable de chercheurs, géographes et spécialistes en tourisme, proposait une autre lecture du phénomène en adoptant une approche

systemique du tourisme². Le tourisme sera ainsi défini comme étant un système d'acteurs, de pratiques et d'espaces qui participent à la récréation des individus par le déplacement et l'habiter temporaire hors des lieux du quotidien et demandant notamment de mettre au cœur de ce système un acteur : "le touriste". En effet, il n'y a pas de tourisme sans touriste, seule sa présence permet d'identifier un lieu touristique. C'est pourquoi on définit le tourisme comme une activité humaine avant toute chose.

2.2.2 Le voyage à l'origine du tourisme : Historique et influences

Bien que la notion de tourisme soit récente, des analogies de comportements plus anciens furent observées depuis l'antiquité : l'attrait de la mer pour les Romains et les pèlerinages religieux et thérapeutiques vers les grands sanctuaires de Grèce, d'Égypte et d'Asie Mineure n'en sont que de simples exemples. Le tourisme, considéré avant comme étant un "voyage", est donc loin d'être récent. Il constitue depuis toujours une grande opportunité d'enrichissement, d'ouverture et de connaissance.

On doit souligner d'abord que le voyage, bien qu'il apporte les mêmes bienfaits que le tourisme, était longtemps synonymes de difficulté : Le mot anglais "*travel*" aurait la même origine que le mot français "travail" et qui signifiait souffrance (Cuvelier *et al.*, 1994). Autrefois, voyager était considéré comme un travail ou du moins comme un moyen d'entraînement et d'apprentissage bénéfique pour réussir dans la vie sociale. De nos jours, cela signifie plutôt le contraire, à savoir le temps libre et la relaxation.

Dans la culture arabe, le voyage ou "*Rihla*", est né sous la plume de Maghrébins qui s'en vont vers l'Orient, berceau des lieux saints de l'Islam, notant au jour le jour les péripéties de leurs voyages. Ibn Battūta (1304-1368 ou 1377), écrivain arabe est l'un des plus grands voyageurs de tous les temps. Il est aussi l'auteur d'un récit du livre (*Rihla*) et qui, par l'ampleur du champ parcouru et les qualités du récit, constitue une des œuvres les plus importantes de la littérature universelle (Universalis, 2015).

Avec la diffusion de l'Islam et le développement culturel de l'Espagne Andalous, les scientifiques, historiens et géographes arabes effectuèrent de plus en plus de voyages à travers le monde, à l'exemple d'Ibn Djubayr (1145-1217), Ibn Hawqal (X^e siècle.), Al-Idrisi (1100-1166) et bien d'autres. Dans cette même époque, d'autres voyageurs originaires d'Europe avaient parcouru le monde. Le navarrais Benjamin de Tudèle (XII^e s.) fut le

² Rémy Knafou et Mathis Stock, suivis par les membres de l'équipe M.I.T., regroupant des enseignants-chercheurs en géographie et des spécialistes du tourisme.

premier voyageur européen du Moyen Âge à avoir connu la Chine ; Julien De Hongrie (XIIIe s.) a parcouru l'Empire Mongol ; Marco Polo, célèbre pour ses grands voyages en Asie et son ouvrage intitulé "Livre des merveilles" a fortement influencé Christophe Colomb et d'autres voyageurs tels que Fra Mauro qui établit sa carte du monde en se basant, en partie, sur son récit.

Mesplier et Durafour (2005) ont traité de manière exhaustive l'histoire du tourisme dans leur livre intitulé "Le tourisme dans le monde". En se basant sur ce livre, nous tenterons de résumer les étapes clés de l'évolution historique du tourisme depuis le temps des voyages :

L'antiquité : dès l'Antiquité Grecque, des déplacements réguliers et importants s'effectuent vers quelques sites réputés, particulièrement Delphes, Eleusus, Epidaure. Olympie et ses jeux. Si l'on reste loin d'un véritable tourisme, on assiste cependant à la mise en place de diverses infrastructures d'accueil tel que les auberges et les gîtes.

Durant le haut moyen âge : les formes initiales du tourisme et des loisirs développés durant l'antiquité disparaissent. Les grandes invasions, l'insécurité des routes et le ralentissement de la croissance urbaine limitent les déplacements et le désir d'évasion de la clientèle fortunée. Il faut attendre le XVIe siècle et les guerres d'Italie pour que la mobilité reprenne ses droits.

À partir du XVIII^e siècle : le tourisme prend sens avec le développement du "Grand Tour". L'activité touristique s'élargit à de nouvelles clientèles, étend son aire géographique et diversifie ses activités.

De 1800 à 1950 : Une réelle filière économique touristique se met en place, mais demeure limité à l'aristocratie et à la bourgeoisie aisée. Les voyages organisés apparaissent progressivement. Ensuite, le tourisme élargie sa clientèle en s'adressant d'abord aux associations religieuses et aux élèves. Cette même période a été marquée par le tourisme colonial qui a utilisé la propagande pour glorifier la colonisation.

La deuxième moitié du XX^e siècle : Cette période marque l'accession au tourisme pour une grande partie de la société. De plus, l'urbanisation croissante a entraîné un essor du désir d'évasion en raison des contraintes spécifiques de la ville et des problèmes de stress et de maladies qu'elles peuvent engendrer.

Depuis les années 1990 et la prise de conscience environnementale, une nouvelle forme de tourisme respectueuse de son environnement se développe à travers notamment le

tourisme durable (Pendoue, 2017). En 2017, l'OMT (l'Organisation Mondiale du Tourisme) a célébré la journée mondiale du tourisme et a choisi comme thématique le « Tourisme durable – un outil au service du développement ». Reconnaisant ainsi l'importance attachée au tourisme international pour ce qui est de favoriser la compréhension entre tous les peuples, de faire mieux connaître le riche héritage des différentes civilisations et de faire davantage apprécier les valeurs inhérentes aux différentes cultures, contribuant ainsi à renforcer la paix dans le monde (OMT, 2017).

2.2.3 Les différentes formes de tourisme

Le tourisme recouvre des représentations diverses tant par le nombre d'acteurs concernés, que les pratiques. Il s'adapte avec l'évolution des modes de transport, le développement de l'hôtellerie et restauration, utilisant les différentes infrastructures des régions concernées ou créant les structures nécessaires à son développement. Il existe plusieurs types de tourisme, les formes d'agréments sont nombreuses comme le tourisme de santé, d'affaire, le tourisme balnéaire, culturel, environnemental, etc.

Le tourisme culturel est une forme de tourisme centré sur la culture, le patrimoine local et les traditions de la communauté d'accueil. C'est, selon Lanquar (1994), un déplacement d'au moins une nuitée dont la motivation principale est d'élargir ses horizons, de rechercher des connaissances et des émotions au travers de la découverte d'un patrimoine et de son territoire. C'est un secteur professionnel qui comprend les visites guidées des musées et monuments, la fréquentation de festivals et spectacles, et la découverte de parcs et sites naturels. Il ne doit pas seulement être considéré comme une activité économique identifiable, mais plutôt englobant toutes les expériences vécues par les visiteurs d'une destination au-delà de leur univers de vie habituel (Seraphin, 2012).

Le tourisme religieux est l'un des plus vieilles formes de migration touristique. Rinschede (1992), cité dans Chevrier (2021) affirme que « le tourisme motivé par la religion » est « le plus ancien type de tourisme ». Le tourisme religieux représente, dans un premier temps, le voyage spirituel avec un but final. Le fait de faire du voyage une sorte de quête spirituelle le renvoie à l'essence même du voyage (Assemat, 2015). De nos jours, le pèlerinage est la forme principale du tourisme religieux. Selon Moukarzel (2019), le tourisme religieux est un phénomène en extension. Il utilise le patrimoine et le territoire pour accueillir une diversité de visiteurs sur un même site religieux. Les pèlerins en quête de spiritualité, les amateurs d'art et d'histoire, les aventuriers et les touristes occasionnels qui

cherchent simplement à prendre des photos peuvent tous profiter de cette expérience. Aujourd'hui, ce tourisme est pratiqué principalement à la Mecque, à Rome, à Jérusalem et en Inde, où des millions de pèlerins affluent chaque année donnent naissance à des flux importants qui ont des retombées touristiques au niveau de l'hébergement et du commerce sur les lieux de séjour.

Le tourisme de santé concerne l'ensemble des migrations effectuées dans le souci d'améliorer sa santé, c'est à dire les séjours intégrant aussi bien des soins curatifs prescrits par les médecins que des soins préventifs pris sur décision individuelle volontaire (de Monbrison-Fouchère, 1995). Selon Tamarozzi (2002), le séjour thermal se distingue des autres formes de tourisme par sa longue durée et la tendance à être répété. Cette particularité permet de favoriser une meilleure connaissance mutuelle entre la population locale et les visiteurs saisonniers.

Dans la ville, on retrouve le tourisme urbain, un tourisme très général qui rassemble l'ensemble des voyages touristiques effectués vers la ville. Selon Delaplace *et al.* (2020), le tourisme urbain s'est développé de façon significative à la fin du XXe siècle mais fait l'objet d'écrits que depuis la fin des années 1980. Le tourisme urbain connaît actuellement une croissance très forte, accompagnée d'un changement de pratiques : les touristes ne cherchent plus à visiter une « cité-musée », mais à découvrir le cadre et les modes de vie de ses habitants (Vlès *et al.*, 2005).

Le tourisme d'affaires, dérivant incontestable du tourisme urbain et désigne les déplacements individuels ou organisés effectués pour des motifs professionnels. De Sèze (2002) considère que le tourisme d'affaires regroupe des déplacements individuels ou organisés, effectués pour des motifs professionnels et dont la durée est d'au moins 24 heures. Selon De Sèze, ce genre de tourisme est constitué à la fois de la pratique touristique, qui englobe les déplacements et les dépenses inhérents aux voyages tels que l'hébergement, la restauration, l'accueil, les transports, et parfois les activités de loisirs.

En dehors de la ville, on retrouve le tourisme rural qui représente la seconde destination convoitée par les touristes pour les vacances d'été. Selon l'OMT (2023), les activités de tourisme rural se déroulent dans des environnements non urbains, tels que les zones rurales, qui se caractérisent par une faible densité de population, des paysages et des terres principalement utilisés pour l'agriculture et la sylviculture, ainsi que des structures sociales et des modes de vie traditionnels.

Entre la ville et la campagne, on retrouve le tourisme balnéaire, littoral ou bleu. Ce type de tourisme est, depuis longtemps, l'un des plus populaires au monde en raison de son étendue géographique et de sa fréquentation élevée. Les principales attractions de cette destination comprennent le soleil, les plages, la mer, les vues panoramiques spectaculaires et la diversité biologique. Le tourisme bleu peut cibler en plus de la mer, les fleuves, lacs, et ports de loisir, dans lesquelles on peut pratiquer des activités de loisirs liées à l'eau (prendre un bain de soleil, se détendre, pratiquer de l'aviron, canoë-kayak, faire de la pêche en barque, etc.).

Le tourisme sportif est apparu dans les années 80. Ce concept est selon Sobry (2005), apparu tardivement dans le XXe siècle. Ce type de tourisme s'est considérablement développé au cours des trente dernières années : la pratique sportive s'est développée, le nombre d'activités s'est multiplié, générant des retombées économiques non négligeables. Le tourisme quant à lui s'est également vigoureusement développé, les destinations se sont multipliées, des types nouveaux de tourisme sont apparus (Sobry, 2005).

Toutefois, en raison de l'essor du tourisme de masse, les destinations touristiques ne peuvent plus éviter les impacts de la mondialisation, tels que les problèmes environnementaux et identitaires. Par conséquent, la communauté internationale a commencé à accorder une attention croissante à ce problème mondial de plus en plus préoccupant, en commençant par le sommet de Rio de Janeiro en 1992, consacré au développement durable, où le tourisme a été abordé pour la première fois à l'échelle mondiale. Le tourisme durable est devenu une préoccupation majeure de notre époque, étant lié au concept de développement durable qui ne compromet pas l'environnement naturel et social. Depuis les années 2000, on a pris conscience des impacts négatifs générés par le tourisme de masse. En conséquence, le tourisme durable représente la forme de développement, d'aménagement et d'activité touristique qui respecte le mieux l'environnement et qui préserve à long terme les ressources naturelles et culturelles.

Il existe d'autres formes de tourisme possibles, mais leur éventail de services étant si vaste, il est impossible de les mentionner toutes, comme le tourisme gastronomique, le tourisme haut de gamme, le tourisme pour jeunes, etc.

2.2.4 Le touriste : définition, motivations et bienfaits du voyage

En 1803, le terme "touriste" fait son apparition dans la langue française, dérivant du mot anglais *tourist* apparu en 1800. Le Littré (1873) donne la définition suivante : « le

tourisme se dit des voyageurs qui ne parcourent des pays étrangers que par curiosité et désœuvrement, qui font une espèce de tournée dans des pays habituellement visités par leurs compatriotes. ». Il désigne au XVIII^e siècle les voyages qu'entreprenaient les jeunes de l'aristocratie britannique sur le continent européen pour rejoindre la ville de Rome. Larousse (1866) définit le mot "touriste" dans son livre "Dictionnaire Universel du XIX^e siècle" comme « Personne qui voyage par curiosité et par désœuvrement ». Stendhal (1838) contribue à son usage avec son livre intitulé "Mémoires d'un touriste".

En 1937, la Société des Nations donne une définition de dimension internationale au mot touriste : « Touriste : toute personne qui, voyageant pour son agrément, s'éloigne pendant plus de 24 heures et moins d'un an de son domicile habituel » (Gagnon, 2003). Pour l'Organisation Mondiale du Tourisme l'OMT (2000), le touriste est : « Toute personne qui se rend dans un pays (tourisme international) ou dans un lieu situé dans son pays de résidence (tourisme interne) mais autre que celui correspondant à son environnement habituel et dont le motif principal de visite est autre que celui d'exercer une activité rémunérée dans le lieu visité ».

Pour tenter de classer les motivations qui poussent les touristes à voyager, Häcker (1998) a examiné plusieurs études proposées dans la littérature antérieure à sa recherche. Nous nous appuyons sur ce travail pour décrire les principales motivations physiques et psychologiques qui poussent un touriste à entreprendre son voyage.

La demande touristique est très sensible aux changements des modes touristiques et des motivations. Selon Häcker (1998), les motivations de base de cette demande touristique sont définies par Ramumbo, un sociologue mexicain, et peuvent être divisés en quatre catégories : physiques, culturelles, interpersonnelles et de prestiges.

Le touriste voyage donc pour s'évader, se récréer, satisfaire ses besoins et profiter de quelques jours de vacances. Ce dernier est devenu un besoin primaire, en partie grâce à deux facteurs : le besoin d'équilibre et le besoin de différenciation : le premier facteur joue un rôle compensatoire, il sert à la détente en effaçant la fatigue, au divertissement en fuyant l'ennui du quotidien et au développement physique et mental. La différenciation quant à elle, est pratiquée par des touristes potentiels, tentés par le désir de distinction et de différenciation par-rapport aux autres (Häcker, 1998).

La motivation pour les voyages touristiques est aussi, selon Gray (1970) cité par (Häcker, 1998), caractérisée par deux raisons : "*Wanderlust*" (recherche de l'inconnu et de la

rencontre, errance et itinérance) et "*Sunlust*" (corps, sport, soleil). Gray (1970) définit les motivations *Wanderlust* comme réaction aux facteurs *Push* (être poussé ou invité) et la motivation *Sunlust* comme réaction aux facteurs *Pull* (être tiré ou attiré).

Par ailleurs, selon Häcker (1998), les destinations se sont toujours concentrées autour des facteurs "*Pull*" (être tiré ou attiré) par les produits touristiques offerts. Le facteur "*Push*" (être poussé ou invité) est quant à lui de plus en plus reconnu, alimenté par la motivation, il se traduit par le besoin de "*Break from routine*" (changer de routine) et de "*Get away from it all*" (s'éloigner de tout). Le tourisme d'aventure ou de pleine nature est un exemple typique pour un voyage provoqué par des facteurs "*Push*". C'est ainsi que les entreprises du tourisme d'aventure doivent cibler la motivation "*Wanderlust*".

Ahola (1982) cité par (Häcker, 1998), complète l'élément de la fuite "*break away from it all*" avec un élément d'ambition. Le premier se traduit par le désir de s'enfuir de l'environnement personnel (les problèmes, difficultés et échecs) et de l'environnement interpersonnel (des problèmes dans la famille, avec les amis, les voisins ou les collaborateurs). Le deuxième élément est caractérisé par le désir d'obtenir des confirmations psychologiques et intrinsèques au voyage par-rapport à un autre pays.

Maslow (1954) cité par (Häcker, 1998), quant à lui, considère que les motivations du touriste sont basées sur une pyramide d'hierarchie des besoins, composée de cinq niveaux de motivation : le niveau le plus bas représente les besoins physiques et physiologiques suivi de la stimulation, du développement social (Besoins d'appartenance à un groupe), de la conscience de soi jusqu'à l'épanouissement et l'accomplissement personnel. Cette théorie est renforcée par le fait qu'un individu seulement éprouve un besoin quand le besoin précédent est satisfait.

Cette théorie avait servi de base à Ramumbo (1967) cité par (Häcker, 1998), pour émettre une nouvelle théorie selon laquelle il existe une corrélation entre ces motivations et les attractions d'une destination. Par exemple, un touriste qui a des motivations physiques comme la récréation à la plage, ne choisit pas le Canada comme destination, car le climat est trop incertain et il n'est pas intéressé par les attractions naturelles. Cependant, les touristes ayant des motivations de prestige choisissent souvent le Canada comme destination afin de présenter des expériences uniques à leur retour.

Par ailleurs, les principales attentes d'un touriste tournent autour de la découverte du patrimoine historique, culturel et naturel de la région visitée. Le patrimoine historique et

culturel est source de motivation pour les clientèles étrangères qui s'adonnent aux pratiques associées: musées, expositions, théâtre, monuments, parcs et jardins, découverte des villes et de l'architecture locales, etc.

Le touriste est forcément attiré par le *shopping*. Dans certains pays d'accueil, cette activité est considérée comme l'une des plus importantes dans le voyage d'un touriste (notamment à Paris, classée première destination mondiale). Ils sont attirés par les marques (grandes marques emblématiques de réputation mondiale, grands magasins), le *Fashion* et le luxe (mode, cosmétique, bijoux, maroquinerie, spiritueux, etc.). Au Maghreb, le touriste est beaucoup plus orienté vers le tourisme artisanal issu des produits de tradition, arts ancestraux, marchés et brocantes, etc.

Les divertissements et parcs d'attraction, participent aux facteurs de choix de la destination touristique. Les touristes sont également motivés par les activités sportives, comme le sport d'hiver, la randonnée pédestre et cyclable, etc. La volonté de rompre avec le quotidien est une motivation forte des touristes. En milieu insulaire, les touristes cherchent le dépaysement absolu, l'exotisme et le tropicalité. En effet, les destinations insulaires peuplent l'imaginaire de nombreux touristes attirés par les plages de sable blanc et fin, le soleil, la farniente et la douceur de vivre (URBIA, 2012).

2.2.5 Les principaux flux et destinations touristiques à travers le monde

Le tourisme mondial est divisé en trois régions principales, où plus de 75 % des voyageurs internationaux restent dans leur région d'origine, principalement en Europe, en Amérique du Nord et en Asie. Ces régions sont constituées de trois bassins distincts : le bassin euro-méditerranéen centré sur la mer Méditerranée, le bassin Asie orientale-Pacifique autour des rivages de la mer de Chine et le bassin Amérique du Nord-Caraïbes organisé autour de la Méditerranée américaine. Cependant, les zones périphériques de ces régions sont souvent instables et exclues du tourisme. Les problèmes de sécurité dans certaines régions touristiques peuvent également limiter l'expansion de l'espace touristique international. (Dehoorne *et al.*, 2008).

Selon les nouvelles données publiées par l'organisation mondiale du tourisme OMT (2023), le nombre de touristes internationaux en 2022 a dépassé les 900 millions, soit deux fois plus qu'en 2021, mais ce chiffre représente toujours seulement 63 % des niveaux pré-pandémiques. Toutes les régions du monde ont enregistré une augmentation significative des arrivées de touristes internationaux. Le Moyen-Orient a enregistré la plus forte augmentation

en pourcentage, avec une hausse des arrivées atteignant 83 % des niveaux d'avant la pandémie. L'Europe a quant à elle atteint près de 80 % de ses niveaux pré-pandémiques avec 585 millions d'arrivées en 2022. L'Afrique et les Amériques ont retrouvé environ 65 % de leurs chiffres de fréquentation d'avant la pandémie, tandis que l'Asie-Pacifique a seulement atteint 23 % en raison de restrictions plus strictes liées à la pandémie qui ont été levées que récemment (Figure 2-1).

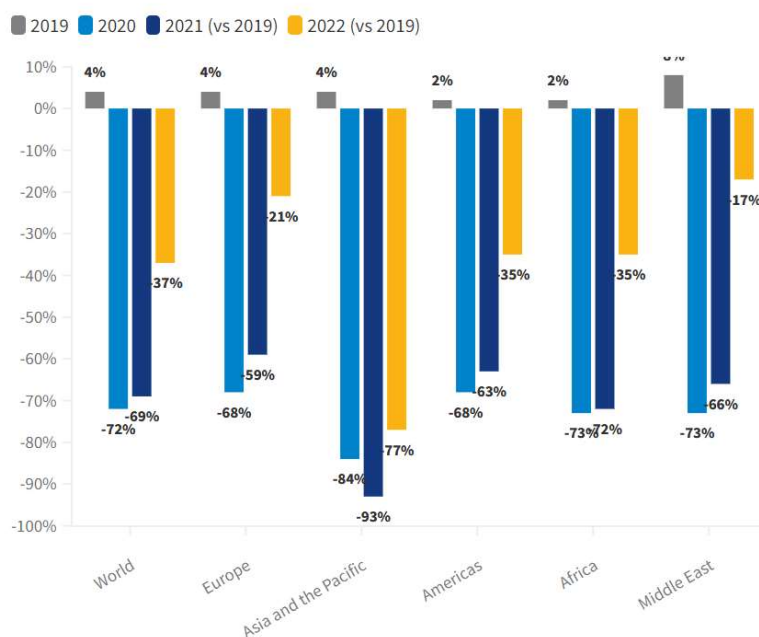


Figure 2- 1 : Arrivées de touristes internationaux.

Source : World Tourism Organization (UNWTO) ©, 2023.

2.2.6 Effets du tourisme sur les pays visités

« Le tourisme a fait preuve d'une force et d'une résilience extraordinaires ces dernières années malgré les nombreux défis auxquels il a été confronté, notamment en matière de protection et de sécurité. Le tourisme international continue de se déployer vigoureusement et de contribuer à la création d'emplois mais aussi au bien-être des communautés dans le monde entier » Secrétaire général de l'OMT, Taleb Rifai.

Le tourisme : source économique inépuisable

Le secteur du tourisme a connu une croissance constante et une diversification croissante au cours des dernières décennies, devenant l'un des secteurs économiques à la croissance la plus rapide au niveau mondial. Les statistiques mondiales du tourisme sont régulièrement mises à jour par l'OMT. Selon la dernière édition du Baromètre du tourisme de l'OMT (2023), les pertes de recettes d'exportation du tourisme international ont atteint 1

billion d'USD en 2021, en plus de la même somme perdue au cours de la première année de la pandémie de COVID-19. Les recettes totales d'exportation du tourisme, incluant les recettes de transport de passagers, ont augmenté de 4 % en termes réels par rapport à 2020, pour atteindre un montant estimé à 713 milliards d'USD en 2021, mais restent 61 % en dessous des niveaux de 2019. L'Europe et le Moyen-Orient ont enregistré les meilleures performances, avec des revenus atteignant environ 50 % des niveaux d'avant la pandémie dans les deux régions.

Aujourd'hui, le volume d'affaires du secteur touristique égale, voire dépasse celui des industries pétrolières, agroalimentaire ou automobile. En effet, le tourisme est un secteur de grande importance dans l'économie mondiale. Il revêt une importance particulière sur le plan macroéconomique du fait de sa participation dans le PIB³, la part de population active qu'il occupe, et des recettes qu'il génère. L'activité touristique, par son importance et son impact sur les autres secteurs d'activité, participe considérablement à la performance économique et sociale des pays (Touhami, 2014).

Tourisme solidaire : un tourisme équitable et raisonnable

Le tourisme solidaire est l'expression d'une solidarité avec les catégories de population les plus défavorisées des pays à faible produit intérieur brut parmi lesquels sont choisies les destinations. À ce titre, ce type de tourisme correspond directement aux objectifs consensuels de réduction de la pauvreté (Girard et Schéou, 2012). D'après Laliberté (2005), le tourisme solidaire mise sur la relation entre les peuples, entre visiteurs et visités, et sur la notion de solidarité où les voyageurs contribuent à l'amélioration des conditions de vie des communautés visitées.

Le tourisme solidaire est apparu au cours des années 1990, en particulier au Québec, en Afrique et en Amérique latine, en même temps que les discussions sur le commerce équitable, le tourisme durable et l'écotourisme. Bien que les organisations de tourisme solidaire diffèrent par leurs origines nationales et leurs structures juridiques (associations, coopératives, fondations, voyagistes), elles partagent toutes une même ambition : concevoir et promouvoir un "autre tourisme" Nord-Sud, caractérisé par des activités pratiquées, une

³ BIP 40 : baromètre des inégalités et de la pauvreté, est un indicateur économique synthétique qui mesure les inégalités et la pauvreté. Il a été créé en 2002 par des économistes, des statisticiens, des syndicalistes et des militants associatifs.

répartition des revenus, une préservation de l'environnement et un mode de gouvernance différents (Caire, 2007).

Tourisme et développement durable

La notion de « tourisme durable » est apparue tardivement. Elle constitue une déclinaison particulière et sectorielle des principes du développement durable tels que définis dans le Rapport Brundtland de l'Organisation mondiale du tourisme OMT (Clarimont et Vlès, 2009). Le tourisme durable concerne toutes les formes de tourisme. Il est conceptualisé en 1995 à la conférence de Lanzarote, par transposition au secteur touristique des principes du Sommet de Rio de 1992. Ces principes sont repris dans le Code mondial d'éthique du tourisme approuvé à Santiago en 1999.

Une autre forme de tourisme, dérivée du tourisme durable, est « le tourisme pour les pauvres » ou « tourisme pro-pauvres ». Selon Tremblay-Huet (2016), ce courant du tourisme fut proposé en tant que philosophie devant guider les activités touristiques, en réponse aux inégalités induites par le développement généré par le tourisme. Il a pour objectif une activité touristique dont les effets explicitement visés sont une augmentation des bénéfices nets pour les communautés hôtes. Cette politique représente une réaction au constat selon lequel l'objectif de la promotion du tourisme par le néolibéralisme ne résout généralement pas de manière autonome la pauvreté dans les pays du Sud Global. (Tremblay-Huet, 2016).

Dans le contexte du mouvement en faveur du développement durable et du tourisme, on retrouve aussi « l'écotourisme », né en Amérique du Nord dans les années 80, est selon *The International Ecotourism Society* (TIES) (1991) cité par Tardif (2003) : « Une forme de voyage responsable dans les espaces naturels qui contribue à la protection de l'environnement et au bien-être des populations locales ». L'écotourisme nécessite, selon Ziffer (1989), cité dans (Tardif, 2003), une gestion active de la part du pays ou de la région d'accueil, qui prend l'engagement d'établir et de maintenir les sites de concert avec les résidents, d'assurer une commercialisation appropriée, d'assurer l'application de la réglementation et d'affecter les recettes de l'entreprise au financement de la gestion des terres et au développement communautaire.

Le tourisme néfaste

Selon Charai (2014), le tourisme ne se présente jamais comme un phénomène anodin. D'une part, il est perçu comme une activité bénéfique pour les pays qui accueillent les

touristes, mais, il peut également être considéré comme un danger potentiel pour la population locale. Il transforme en effet, les sociétés d'accueil de manière tant positive que négative, en occasionnant de multiples échanges interculturels entre les touristes et les habitants locaux. Cela provoque parfois un choc culturel, pour la population hôte, engendrant des phénomènes d'acculturation, ou inversement, une prise de conscience de ses caractéristiques identitaires (Charai, 2014).

Le tourisme, qu'il soit pratiqué individuellement ou en masse, a des effets considérables qui peuvent causer des dommages importants. Dans certains cas, ces perturbations sont irréversibles pour les pays qui accueillent les touristes. Cela se produit lorsque le tourisme entraîne une utilisation excessive des ressources naturelles, notamment de l'eau. En outre, les conséquences négatives du tourisme peuvent également inclure la dégradation de l'environnement, la destruction ou la perturbation des écosystèmes, ainsi que la pollution touristique.

2.3 Genèse et évolution du tourisme en Algérie

L'évolution du tourisme en Algérie peut être décrite à travers quatre périodes clés. Tout d'abord, la période coloniale, durant laquelle le tourisme a été introduit par l'administration française, marquant les premiers pas du secteur dans le pays. Ensuite, la période post-coloniale, de 1962 à 1990, où l'Algérie n'a pas immédiatement reconnu le tourisme comme un axe majeur de développement. Ce n'est qu'en 1966 qu'une impulsion significative a été donnée pour relancer ce secteur. La troisième période, de 1990 à 2000, a été marquée par un déclin important, dû à divers facteurs socio-économiques. Enfin, depuis l'an 2000, l'Algérie est entrée dans une nouvelle phase de revitalisation du tourisme, visant à exploiter pleinement son potentiel dans ce domaine.

2.3.1 Le tourisme en Algérie durant l'époque coloniale française

Le voyage en Algérie débute en 1830, année marquant le début de la colonisation française. Cependant, il est certain que les voyageurs ne se sont pas précipités en Algérie dès cette date. Les militaires et les explorateurs, à leur manière, ont été les premiers voyageurs et ont ainsi joué un rôle significatif dans la formation de l'imaginaire collectif. La conquête, la mise en valeur de l'Algérie, l'émergence des classes moyennes en France, les progrès des moyens de communication, la reconnaissance du climat comme facteur de qualité de vie, et enfin la mode, ont conduit un nombre croissant de voyageurs à se rendre sur les côtes algériennes (Salinas, 1989).

L'Algérie n'était pas une *terra incognita* avant 1830 ; quelques ouvrages et récits de voyage la concernant avaient déjà été publiés en France⁴. Cependant, comme le souligne Salinas (1989), leur nombre restait très limité, leur diffusion extrêmement restreinte, et ils n'étaient jamais mentionnés par les voyageurs du XIX^e siècle. Cela confirme l'affirmation de Charles Taillart selon laquelle « les Français de 1830 ne connaissaient à peu près rien » des États barbaresques. Il rajoute que : « l'ignorance, à cette époque, des réalités et des habitants de la Régence d'Alger était presque totale ».

Si l'Orient géographique et les principaux pays d'Europe attirent les voyageurs bien avant le XIX^e siècle, ce n'était pas le cas des États barbaresques d'Afrique du nord. Inaccessibles pour l'Europe depuis le XVI^e siècle, à cause des corsaires gréco-turcs ou plutôt de renégats qui réclamaient la suzeraineté de la mer. Une grande partie de l'Afrique du Nord ne se prêtaient guère aux déplacements. Salinas (1989) cite un texte qui date du XVIII^e siècle, d'un écrivain anonyme regrettant cet état de fait, obstacle à la connaissance de l'humanité : « L'homme philosophe, qui s'étudie à montrer et à connaître les mœurs des différents peuples de l'Univers pour en tirer des conséquences utiles à l'humanité, gémira sans doute ici avec moi des difficultés presque insurmontables qui nous empêchent de voyager en observateur dans ces régions barbares dont nous n'avons que d'infidèles relations. Tout contribue à nous éloigner de ces contrées; les voyageurs eux-mêmes qui sont les plus animés du désir si naturel et si louable de connaître, sont forcés de s'arrêter à la vue de ces pays et de s'en interdire l'entrée ; ils y ont partout à craindre ... ».

Le tourisme fut donc développé en Algérie par les autorités coloniales dans le cadre du projet colonial (Staszak, 2018). Dès les années 1850-1860, l'Algérie devient une destination prisée par les voyageurs attirés par l'Orient. Les voyageurs artistes ont joué un rôle crucial dans la naissance du tourisme, en forgeant à travers leurs œuvres un imaginaire géographique qui motive le voyage (Merabet, 2021).

En 1887, un comité de propagande et d'hivernage voit le jour, qui devient en 1897 le syndicat d'initiative du tourisme (Merabet, 2021). Dans le dernier tiers du XIX^e siècle, le goût pour le passé algérien se répand parmi les classes cultivées de la colonie. La création

⁴ Dans son ouvrage *Voyages et voyageurs en Algérie, 1830-1930. Aux sources d'un imaginaire collectif français* (1989), Salinas cite parmi les sources les plus importantes : "Relation d'un voyage sur les côtes de Barbarie 1724-1725" de Peyssonnel ; "Voyage en Barbarie" de l'Abbé Poiret ; "Histoire de l'Afrique et de l'Espagne sous la domination des Arabes" de Carbonne (1765) et "Histoire philosophique et politique" de l'Abbé Raynal (1828).

de sociétés savantes à Constantine (1852), Alger (1856) et Oran (1878) a encouragé la connaissance et la préservation du patrimoine local (Zytnicki, 2013).

En 1903, le Touring Club est créé et installé en Algérie. En 1909, un comité du tourisme colonial est fondé, suivi en 1910 par le comité du tourisme colonial pour l'Algérie et la Tunisie, plus communément appelé le comité algéro-tunisien (Bacha, 2013).

En 1918, le tourisme est intégré dans le plan d'organisation économique, développé par la direction de l'agriculture, du commerce et de la colonisation. Le 20 juillet de la même année, une commission spéciale pour le classement et la protection des sites pittoresques et des monuments historiques est instituée pour préserver le patrimoine (Zytnicki, 2013). Dès 1919, un congrès général du tourisme d'Afrique du Nord, réuni à Alger, promeut l'activité à l'échelle de tout le Maghreb (Zytnicki, 2013).

La fédération du tourisme est créée en 1919. En 1921, les autorités coloniales créent des parcs nationaux en Algérie. Ces classements, visant à conserver les sites, les paysages et les forêts, s'inscrivent dans la politique patrimoniale des monuments naturels lancée en France depuis 1906 (Chalvet, 2017).

Dans les années 1920, l'Algérie connaît un véritable engouement touristique, comme en témoignent la publication de brochures et de documents de propagande. Le crédit hôtelier est créé en 1929, suivi de l'Office Algérien d'Action Économique et Touristique (OFALAC) en 1931 (Merabet, 2021).

À partir des années 1930, les déplacements touristiques ne se font plus uniquement par voie maritime, mais aussi, dans une moindre mesure, par voie aérienne. Ce nombre a sensiblement augmenté après 1936, en raison des différentes mesures sociales mises en place, notamment les congés payés (Salinas, 1989).

En 1931, un Office de développement économique dédié à l'essor du tourisme, l'OFALAC, est fondé. Dès sa création, il joue un rôle notable dans l'organisation économique et touristique de l'Algérie (Berthonnet, 2016).

Au début des années 1950, la fréquentation touristique augmente. Cependant, à partir de 1955, alors que toutes les énergies étatiques et privées sont mobilisées pour faire de l'Algérie un haut lieu touristique, la guerre d'indépendance se déclare. En 1957, sur les 1 516 chambres d'hôtels de tourisme et les 400 chambres de voyageurs à Alger, 1000 sont réquisitionnées et 150 sont à la disposition du centre d'accueil militaire. Les loisirs ne sont

plus une priorité pour les autorités politiques, et les voyageurs hésitent à se rendre dans un pays en guerre (Zytnicki, 2013).

2.3.2 Le tourisme postcolonial : la période 1962-1990

Depuis son indépendance, l'Algérie, n'a pas donné au secteur touristique un rôle important dans ses différents plans de développement. Bien que les pouvoirs publics aient exprimé des ambitions élevées en matière d'apport en devises et de création d'emplois pour ce secteur (Kouri, 2015).

En 1962, l'Algérie héritait d'un équipement hôtelier important mais concentré particulièrement dans les grandes villes. Le tourisme n'a pas retenu alors l'intérêt des dirigeants et aucune politique de tourisme ne fut définie. Les séquelles de la guerre ne créaient pas non plus une atmosphère très favorable à l'accueil de touristes, situation à laquelle on rajoute le manque de cadres hôteliers (Widmann, 1976). Cette même année, en mois d'août, l'Etat créa l'ONAT⁵ (Office National Algérien du Tourisme). En juin 1963 fut créé le Comité de gestion des hôtels et des restaurants (COGEHORE) qui avait la charge de gérer le parc de lits hérités de la période coloniale. En 1964, création d'un Ministère du tourisme suivit par la création de directions départementales du tourisme et de l'artisanat. Nous pouvons dire qu'à cette période, le désintérêt du nouvel Etat fraîchement installé vis-à-vis du tourisme a considérablement participé au déclin du tourisme et à la dégradation de des infrastructures touristiques héritées de la période coloniale.

Le pays ne se lance effectivement dans le tourisme qu'en 1966, lorsque le gouvernement publie un plan septennal en faveur du tourisme international pour la construction d'infrastructures et pour la formation professionnelle du personnel destiné à accueillir les 400 000 visiteurs prévus pour 1973 (Blake et Lawless, 1972). De ce fait, on a fait appel à un grand architecte afin de construire les grands complexes balnéaires et sahariens.

Cette même année, il y a eu le lancement des programmes des zones d'expansion touristiques (ZET) avec La Charte du Tourisme de 1966. Qui prévoyait trois grandes ZET : région Ouest d'Alger: Moretti, Sidi Frej, Tipaza; région d'Oran: les Andalouses; région Est: les Hammadites, Séraïdi, ElKala; ainsi que la mise en valeur d'une vingtaine de stations

⁵ Selon Idir (2013), Cette institution avait comme mission de promouvoir le produit touristique algérien sur le marché international par l'entremise de ses trois représentations à l'étranger (Paris, Stockholm et Frankfurt) et de développer les infrastructures touristiques. Cet office était sous la tutelle du ministère de la jeunesse et des sports et a été doté, dès 1964, d'une agence touristique (ATA).

thermales. Les principales orientations de cette la Charte de 1966 furent: l'activité touristique a pour objectifs prioritaires : l'apport de devises, la création d'emplois et l'intégration de la destination Algérie sur le marché international ; · la centralisation des investissements touristiques ; · la mise en œuvre de la formation hôtelière et touristique (Idir, 2013).

Cependant, dès 1974, avec le deuxième plan quadriennal, cette orientation a été abandonnée au profit du tourisme interne, une tendance qui a été par la suite renforcée par les dispositions de la Charte nationale de 1976 et consolidée par la politique touristique de 1980 (Idir, 2013). Ce revirement de situation a été causé principalement, selon Sadaoui (2019) par l'orientation industrielle de l'économie et le renforcement des investissements dans le domaine des hydrocarbures. À ce propos l'ancien président Boumediene tenu un discours durant les années soixante-dix dans lequel il précisa que « le tourisme est une priorité en Algérie, mais c'est notre dernière priorité ».

Au début des années 1980, l'arrivée au pouvoir d'une nouvelle équipe dirigeante a marqué le début d'une série de crises pour l'Algérie. En 1986, le pays a été confronté à une crise pétrolière aiguë, suivie par le passage d'une économie basée sur le crédit international à une économie d'endettement. En 1987, un crash boursier à Wall Street est venu aggraver la situation. Ces événements ont profondément affecté l'Algérie, la transformant en un pays non récepteur. Cette transformation s'est notamment manifestée par la sénescence du parc hôtelier, la faiblesse des compétences, voire même leur inexistence (Sadaoui, 2019).

Suite aux deux plans quinquennaux (1980-1984) et (1985-1989), les projets prévus ont été conçus en tenant compte des objectifs et orientations de la nouvelle politique touristique algérienne, notamment en termes d'investissement. Cette politique mettait l'accent sur la décentralisation et privilégiait le développement des petites unités touristiques (Idir, 2013).

2.3.3 Le tourisme dans la phase de transition vers l'économie de marché (1990-2000)

Dès 1990, de nouveaux textes législatifs et réglementaires ont été promulgués marquant la transition de l'économie algérienne vers l'économie de marché. Le code des investissements (oct. 1993) devait impliquer le capital privé national et étranger dans l'investissement touristique, mais son impact sur le terrain n'a pas été à la hauteur des attentes (Kouri, 2015).

En Algérie, l'année 1991 a enregistré une baisse du flux touristique de 70% liée à la conjugaison des effets de la guerre du Golfe et de la situation interne (CNES, 2000). Il

s'ajoute aussi, les problèmes de la précarité des infrastructures d'accueil, qui était le résultat d'une politique économique basé sur les ressources d'hydrocarbures (Widmann, 1976).

En 2009, Le constat fait sur l'activité touristique du pays révèle une faiblesse des structures d'accueil ainsi que le nombre de touristes en destination de l'Algérie. Ainsi, en 2009, un peu moins de deux millions de personnes ont visité l'Algérie. (Sadaoui, 2019).

2.3.4 Des années 2000 à aujourd'hui : La relance du tourisme en Algérie

Depuis l'an 2000, les flux touristiques étrangers connaissent une croissance continue. Ce dynamisme relatif est le fruit de l'amélioration de la situation sécuritaire en Algérie, ainsi que du développement du tourisme d'affaires suite au lancement de plusieurs projets. La période 2000-2005 a été marquée par une évolution significative (Kouri, 2015).

Depuis 2008, le concept de tourisme durable a été introduit avec le SDAT 2025 (Schéma Directeur d'Aménagement Touristique) et l'adoption de plusieurs lois importantes, notamment :

La loi n°01-20 du 12 décembre 2001, concernant l'aménagement et le développement durable du territoire. L'article 22 de cette loi établit également le « Schéma Directeur d'Aménagement Touristique (SDAT) ».

La loi n°03-10 du 19 juillet 2003, qui porte sur la protection de l'environnement et le développement durable.

La loi n°03-01 du 17 février 2003, qui traite du développement durable du tourisme. Les articles 20 et 26 de cette loi créent respectivement « l'Agence Nationale de Développement du Tourisme (ANDT) » et « l'Office National de Tourisme (ONT) ».

Le Schéma Directeur d'Aménagement Touristique « SDAT » 2025 constitue le cadre stratégique de référence pour la politique touristique de l'Algérie. À sa faveur l'État affiche sa vision du développement touristique national aux différents horizons à court terme (2009), moyen terme (2015) et long terme (2025) dans le cadre du développement durable, afin de faire de l'Algérie un pays récepteur (SDAT 2025, 2008).

2.4 Patrimoine : Évolution de la notion et stratégies de protection

2.4.1 Genèse et définition de la notion de patrimoine

Le dictionnaire Larousse (2021) renvoie le terme "patrimoine" au latin *patrimonium* qui désigne les biens matériels qu'un individu tient, par héritage, de ses ascendants et qu'il

transmet à ses descendants. Guerreau (1988) qualifie ce terme de « beau et très ancien ». Il renvoie son origine aux structures familiales, économiques et juridiques d'une société stable, enracinée dans l'espace et le temps, requalifié par divers adjectifs (génétique, naturel, historique...) qui en ont fait un concept "nomade". Le patrimoine peut aussi être défini comme l'expression identitaire d'une collectivité qui s'investit dans des traces de l'histoire auxquelles elle s'identifie (Drouin, 2005). L'exploration du « patrimoine » et de ses différentes désignations, au fil des recherches et du temps, a fait ressortir d'après Drouin, l'élasticité du concept: puisque chaque époque a créé ses propres référentiels historiques et ses propres attitudes face au patrimoine.

Les définitions du patrimoine sont nombreuses. Cette préoccupation récurrente à le définir est due à sa complexité et ses mutations rapides. À partir des années 1980, l'extension patrimoniale, voire le "tout-patrimonial" conduit, d'après Le Hégarat (2015), à un élargissement considérable de son périmètre rendant la notion plus floue. L'auteur rajoute que l'origine économique du terme, qui depuis l'Antiquité signifiait le legs paternel, était encore dans les années 1950 compris comme la somme des biens et des avoirs détenus par un individu ou une famille. Choay (1992), considère que le premier auteur à employer l'expression de "patrimoine urbain" est l'architecte Gustavo Giovannoni dans les années 1930. Il fut ensuite utilisé par les organisations internationales comme équivalent des expressions "bien culturel" et "monuments d'art". L'usage du terme s'est élargi dès la seconde moitié du XXe siècle, lui permettant d'accepter désormais des œuvres de toutes natures. Selon Jeudy (1990), La politique du patrimoine a pour ambition de tout englober. Non seulement des objets et des architectures, des morceaux de ville et des bâtiments industriels, des usages et des savoir-faire, mais aussi des paysages, des équilibres écologiques voire des codes génétiques.

La notion de patrimoine intervient au terme d'une longue et chaotique histoire (Babelon et Chastel, 1994). Sa notion "moderne" serait née, dans le monde occidental, au XIXe siècle. Toutefois, Babelon et Chastel, sont remontés aux premiers temps de l'Antiquité tardive où s'était manifestée les prémices d'une attitude patrimoniale dans la religion romaine et dans la religion catholique médiévale. Pomian (1990) situe dans l'Italie de la Renaissance l'origine de la constitution du patrimoine culturel européen.

Un historique de la notion de patrimoine, publié par Le Hégarat en 2015, nous a servi de référence pour appréhender l'évolution de la notion de patrimoine. L'auteur affirme que

c'est à partir du règne de François Ier (1515-1547) que se développa le goût de « l'anticomanie des élites aristocratiques » dans la préservation d'œuvres anciennes. En contrepartie, l'Etat monarchique n'hésite pas à démolir des palais anciens et des ailes entières pour les besoins de leurs habitations. Dès 1789, on assiste à Paris aux premières initiatives de sauvegarde par les municipalités sous l'impulsion d'intellectuels éclairés. Babelon et Chastel (1994) soulignent d'ailleurs qu'à cette occasion : « On assiste ainsi à Paris, dans les dernières années de l'Ancien Régime, à la formation d'une opinion éclairée décidée à lutter contre les pouvoirs publics pour éviter la destruction des monuments considérés déjà comme un patrimoine collectif ».

La chute de la monarchie française en 1792 entraîna une flambée de violence à l'encontre des symboles de l'Ancien Régime. L'année suivante, les révolutionnaires décidèrent de commémorer la chute de la monarchie par la destruction des mausolées fastueux des rois. Une partie des tombeaux fut démolie et fondue pour faire des boulets et des canons (Denoël, 2016). En 1794, au cours de la Révolution française (1789-1799), un inventaire des biens du clergé et de la noblesse a été réalisé. Babelon et Chastel (1994) affirment que cet inventaire rassemble, en plus des monuments historiques et des maisons particulières, des œuvres d'art, en raison de leur intérêt pour la nation et de leur valeur esthétique et historique. Les mêmes auteurs considèrent ce moment historique comme un point de départ autant qu'une première ouverture de la notion. En 1793, d'Azyr *et al.* rédigèrent, sous l'autorité de la « Commission Contemporaine des Arts », un manuel dans lequel il inventoria un nombre important d'objets artistiques. Avant la Première Guerre mondiale, on commença à parler de « la grande pitié des églises de France »⁶ (Barrès, 1914). Maurice Barrès, un député parisien, qui employait déjà à cette époque le terme de « patrimoine » était en particulier choqué par l'état d'abandon de certaines églises de paroisses modestes et la suppression du budget des cultes depuis le vote de la loi de séparation des Eglises et de l'Etat de 1905. Le relais de son activité parlementaire dans l'espace médiatique et la mobilisation d'intellectuels et de passionnés, ont abouti au vote de la loi sur les monuments historiques de 1913.

Les bombardements des deux guerres mondiales mettent en lumière la sensibilité des Français à l'égard des destructions de grands monuments religieux (Le Hégarat, 2015). À partir de cet instant, L'Etat va croître le nombre de monuments historiques classés. La

⁶ Titre donné au recueil de ses interventions à la Chambre en faveur de la protection des monuments culturels dégradés.

première protection qui porte sur le patrimoine de la Première Guerre mondiale date de 1920. Aux monuments historiques classés avant 1914 et endommagés pendant la guerre s'ajoutent plus de 600 nouveaux classements d'édifices. 850 chantiers de restauration, dont 600 concernant des églises, furent ouverts au titre des dommages de guerre dans les années qui suivirent. Seuls 31 édifices ont été jugés irréparables (Botlan *et al.*, 2012).

À partir de ce moment, la France assista à la démocratisation de l'intérêt pour le patrimoine. Limouzin et Icher (2008) écrièrent à ce propos : « Après une période où sa préservation est le fait d'une élite culturelle, l'Etat s'empare du patrimoine pour en faire un instrument d'unification de la nation avant que les populations ne se le réapproprient. ». Depuis les années 1970, l'histoire de la notion de patrimoine ne peut plus s'écrire, sans prise en compte du public à tel point que les citoyens français ont réussi à développer une capacité à "inventer" le patrimoine. Dès l'année 1980, le public est désormais invité à enrichir les collections et les listes par ses suggestions (Le Hégarat, 2015).

2.4.2 Patrimoine et monument historique

Les termes "patrimoine" et "monument historique", dans le sens actuel de leurs désignations, sont apparus dans la même période, au lendemain de la Révolution française (Babelon et Chastel, 1994). Le terme "monument historique" a été créé en 1790. La notion est d'après Barrère (2014) une invention bien datée de l'Occident et, à la différence du « monument », ou « monument remarquable » qui ont pour but de faire revivre au présent un passé révolu, le monument historique est désigné *ex-post* comme tel parce qu'il est reconnu comme objet de savoir ou d'art, témoin de l'histoire et œuvre d'art.

Le monument a pour fin de faire revivre au présent un passé englouti dans le temps (Choay, 1992). L'auteur explique que le sens originel du terme "monument" est celui du latin *monumentum*, lui-même dérivé de *monere* (avertir, rappeler), ce qui interpelle la mémoire. Drouin (2005) précise que les deux mots qui composent l'expression : "monument historique" ne sont pas innocents : le premier se référait à une valeur de signal attachée à l'objet ; l'adjectif accolé "historique" conférait la dimension temporelle du "souvenir". La notion de monument historique comprend, d'après La Charte de Venise (1964) : « la création architecturale isolée aussi bien que le site urbain ou rural qui porte témoignage d'une civilisation particulière, d'une évolution significative ou d'un événement historique. Elle s'étend non seulement aux grandes créations mais aussi aux œuvres modestes qui ont acquis avec le temps une signification culturelle ». Les expressions "site historique" et

"arrondissement historique" ne représentaient qu'une déclinaison plurielle du monument historique. Appliqués à la ville, le site historique et l'arrondissement historique ne pouvaient que circonscrire un territoire précis, défini par son caractère d'homogénéité et ainsi élevé au rang de monument (Drouin, 2005).

Lors de la création en France de la première Commission des monuments historiques en 1837, les trois grandes catégories de monuments historiques étaient constituées par les restes de l'Antiquité, les édifices religieux du Moyen Age et quelques châteaux (Choay, 1992). Au début du XXe siècle, Aloïs Riegl propose, dans son ouvrage *Le Culte moderne des monuments* publié en 1903, une première définition du monument historique. Selon lui, celui-ci devait adopter le rôle du monument « intentionnel », c'est-à-dire être créé ou édifié dans le but précis de maintenir vivant, dans la conscience des générations futures, le souvenir d'une action ou d'un destin particulier Riegl (2003). D'après Drouin (2005), l'historique devenait monument parce qu'une collectivité choisissait qu'il le devienne. Il rajoute que « la filiation entre monument et monument historique obligeait à tenir compte de la dimension monumentale, qu'elle soit réelle ou figurée. ».

Les destructions de monuments survenues à la suite de la Seconde Guerre mondiale (1939-1945) ont poussé la France, à l'instar d'autres pays européens, à protéger davantage toutes les catégories d'édifices, publics et privés, somptuaires et utilitaires, etc. La notion de monument historique s'est ensuite répandue hors de l'Europe. En 1964, trois nouveaux pays ont rejoint le II^e Congrès international des architectes et des techniciens des monuments historiques, tenue à Venise, il s'agit de la Tunisie, le Mexique et le Pérou. Le Japon et la Chine, avaient commencé à manifester leur intérêt pour les monuments historiques à partir des années 1970. Les Etats-Unis furent quant à eux, les premiers à protéger leur patrimoine naturel. Quelques années plus tard, quatre-vingts pays appartenant aux cinq continents avaient signé la Convention du patrimoine mondial.

2.4.3 Le patrimoine culturel

Le patrimoine culturel est, dans son sens le plus large, à la fois un produit et un processus qui fournit aux sociétés un ensemble de ressources héritées du passé, créées dans le présent et mises à disposition pour le bénéfice des générations futures (UNESCO, 2014). La convention de Faro (2005) définit le patrimoine culturel comme étant « un ensemble de ressources héritées du passé que des personnes considèrent, par-delà le régime de propriété des biens, comme un reflet et une expression de leurs valeurs, croyances, savoirs et traditions

en continuelle évolution. Cela inclut tous les aspects de l'environnement résultant de l'interaction dans le temps entre les personnes et les lieux » (Conseil de l'Europe, 2005). Picard et Robinson (2006) soulignent que « La notion de patrimoine culturel était à l'origine un concept issu du monde industrialisé et développé et qui avait donc tendance à en refléter les valeurs et les conceptions artistiques, mais elle s'est peu à peu élargie pour englober les vestiges patrimoniaux des pays moins développés où les structures permanentes et monumentales ».

Le patrimoine culturel matériel

Le patrimoine matériel a, depuis bien longtemps, attiré l'attention par sa visibilité, sa monumentalité et sa beauté (Skounti et Tebbaa, 2011). L'objet matériel est, selon Fourcade (2007), le témoin de choses aussi abstraites que les valeurs sociales, les modes de vie, les systèmes de croyances et les représentations du monde. Le patrimoine matériel rassemble, d'après l'UNESCO, les biens mobilier et immobilier ainsi que le patrimoine subaquatique.

Le patrimoine culturel mobilier : La conservation du patrimoine mobilier est une discipline en pleine expansion. Pickard (2011) stipule qu'il s'agit de ce qui est mobile, qui peut être aisément déplacé soit sous l'effet de sa propre force (automobile), soit sous celui d'une force extérieure. Ces meubles peuvent aussi être associés aux ornements de quelques immeubles tels que les châteaux ou les églises : boiseries, cheminées, tableaux, tabernacles, lustres, etc.

Le patrimoine culturel immobilier : Le patrimoine culturel immobilier réunit d'après l'UNESCO (1972) trois grandes catégories de biens : les monuments, les ensembles et les sites :

- Les monuments : L'UNESCO (1972) réunit, dans sa définition du monument, toutes œuvres architecturales, de sculpture ou de peinture monumentales, éléments ou structures de caractère archéologique, inscriptions, grottes et d'éléments, qui ont une valeur, du de vue de l'histoire, de l'art ou de la science ;
- Les ensembles : Un ensemble historique regroupe, d'après la charte de Venise (1965), les créations architecturales isolées aussi bien que les sites urbains ou ruraux qui portent témoignage d'une civilisation particulière, d'une évolution significative ou d'un événement historique ;

- Les sites : regroupent d'après l'UNESCO (1972), les œuvres de l'homme ou œuvres conjuguées de l'homme et de la nature, ainsi que les zones qui ont une valeur, du point de vue historique, esthétique, ethnologique ou morphologique, y compris les sites archéologiques.

Le patrimoine culturel subaquatique : En 2001, l'UNESCO a mis en œuvre la "Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique", devenue depuis, le cadre juridique mondial de référence pour la protection du patrimoine culturel subaquatique. Ce patrimoine réunit, d'après cette même convention, toutes les traces culturelle, historique ou archéologique attestant de l'existence humaine, qui sont immergées depuis 100 ans au moins, notamment :

- Les sites, structures, bâtiments, objets et restes humains, ainsi que leur contexte archéologique et naturel ;
- Les navires, aéronefs, autres véhicules ou toute partie de ceux-ci, avec leur cargaison ou autre contenu, ainsi que leur contexte archéologique et naturel ;
- Les objets de caractère préhistorique.

Le patrimoine culturel immatériel

En 2006, la Convention sur la sauvegarde du patrimoine immatériel de l'UNESCO a été signée par plus de 80 pays, ce qui fait d'elle une des conventions les plus rapidement mises en œuvre à l'UNESCO (Fourcade, 2007). Le patrimoine culturel immatériel est, d'après l'UNESCO (2003) :

Traditionnel, contemporain et vivant à la fois : réunit les pratiques rurales et urbaines contemporaines, propres à divers groupes culturels ;

Inclusif : il contribue à la cohésion sociale, stimulant un sentiment d'identité et de responsabilité;

Représentatif : il se développe à partir de son enracinement dans les communautés et dépend de ceux dont la connaissance des traditions, des savoir-faire et des coutumes est transmise au reste de la communauté, de génération en génération, ou à d'autres communautés ;

Fondé sur les communautés : il ne peut être patrimoine que lorsqu'il est reconnu comme tel par les communautés, groupes et individus qui le créent, l'entretiennent et le transmettent.

2.4.4 Le patrimoine naturel

La notion de "patrimoine naturel" trouve son origine dans la politique de préservation d'espaces naturels à partir du milieu du 19^e siècle (Lefevre, 1990). Elle stipule qu'il est du devoir de chacun de veiller à la sauvegarde du patrimoine naturel dans lequel il vit (Humbert et Lefevre, 1992). La notion de patrimoine naturel est présente dès 1972 par l'UNESCO dans "la Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel" adoptée par la Conférence générale de l'UNESCO. L'article 2 de cette Convention précise que :

Aux fins de la présente Convention sont considérés comme "patrimoine naturel" :

- Les monuments naturels constitués par des formations physiques et biologiques ou par des groupes de telles formations qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue esthétique ou scientifique ;
- Les formations géologiques et physiographiques et les zones strictement délimitées constituant l'habitat d'espèces animale et végétale menacées, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de la science ou de la conservation ;
- Les sites naturels ou les zones naturelles strictement délimitées, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de la science, de la conservation ou de la beauté naturelle.

2.4.5 Le patrimoine culturel en situation de conflit armé

Les guerres et les conflits armés provoquent sur le patrimoine culturel des dégâts parfois irréparables. Afin de retracer les étapes historiques marquantes de cette prise de conscience mondiale, nous nous sommes référés à un article édité par l'UNESCO et rédigé par Fiankan-Bokonga (2017). L'UNESCO, à travers ce document, stipule que les prémices d'une sérieuse considération des biens culturels en situation de conflits armés sont apparues vers la fin du XIX^e siècle, en 1874, où quinze États européens se réunissent à Bruxelles, pour examiner le projet d'un accord international concernant les lois et coutumes de la guerre. En 1899, une Conférence internationale est organisée aux Pays-Bas, en vue de réviser la Déclaration de 1874. L'Article 27 du Règlement précise que : « *Dans les sièges et*

bombardements, toutes les mesures nécessaires doivent être prises pour épargner, autant que possible, les édifices consacrés aux cultes, aux arts, aux sciences (...) à condition qu'ils ne soient pas employés en même temps à un but militaire. Le devoir des assiégés est de désigner ces édifices ou lieux de rassemblement par des signes visibles spéciaux qui seront notifiés d'avance à l'assiégeant ».

En 1935, dans le Préambule du Pacte Roerich, une nouvelle reconnaissance des biens culturels a été formulée afin de les protéger *en temps de danger* (Nations Unies, 1936). En 1948, l'UNESCO lance la rédaction d'une nouvelle convention internationale, qui sera adoptée plus tard à La Haye (Pays-Bas) le 14 mai 1954. La convention de La Haye avait pour mission la protection des biens culturels en cas de conflit armé : « *Les atteintes portées aux biens culturels, à quelque peuple qu'ils appartiennent* » sont internationalement reconnus comme « *atteintes au patrimoine culturel de l'humanité entière* ».

En 2015, une cinquantaine de pays signent « la Résolution 2199 », qui interdit le commerce des biens culturels en provenance d'Iraq et de Syrie : « *Cette résolution reconnaît que le patrimoine culturel se situe en première ligne des conflits d'aujourd'hui, et joue un rôle de premier plan pour restaurer la sécurité et construire une réponse politique à la crise* ». En 2016, l'Italie signe un accord avec l'UNESCO permettant la création d'une unité spéciale composée d'experts civils et de carabinieri, chargés de protéger le patrimoine culturel en situation d'urgence. En cette même année, plus de 40 nations se rassemblent à Abu Dhabi afin de réaffirmer leur engagement collectif pour préserver le patrimoine culturel menacé de tous les peuples, en le protégeant contre sa destruction et son commerce illégal. En 2017, le texte de la résolution 2347 du Conseil de sécurité des Nations Unies avait pour objectif la création d'un fonds international et l'organisation d'un réseau de refuges pour les biens culturels menacés (Conseil de sécurité des Nations Unies, 2017).

2.4.6 Le patrimoine architectural

Le patrimoine architectural, héritage culturel que nous a transmis le passé, a une grande valeur spirituelle et transcrit de la manière la plus expressive l'histoire de la civilisation humaine (Tonev, 1975). D'après la charte européenne du patrimoine architectural, tenue à Amsterdam en 1975, l'incarnation du passé dans le patrimoine architectural constitue un environnement indispensable à l'équilibre et à l'épanouissement de l'homme. Le texte de la Charte explique que : « l'homme, en présence d'une civilisation qui change de visage et dont les dangers sont aussi éclatants que les réussites, sent d'instinct le

prix de ce patrimoine. Il poursuit que le patrimoine architectural est une part essentielle de la mémoire des hommes d'aujourd'hui, et faute d'être transmise aux générations futures dans sa richesse authentique et dans sa diversité, l'humanité serait amputée d'une partie de la conscience de sa propre durée ».

Selon le Conseil de l'Europe COE (1985), la *Convention pour la sauvegarde du patrimoine architectural de l'Europe* stipule que l'expression "patrimoine architectural" désigne les biens immeubles suivants :

- Les monuments: toutes réalisations particulièrement remarquables en raison de leur intérêt historique, archéologique, artistique, scientifique, social ou technique, y compris les installations ou les éléments décoratifs faisant partie intégrante de ces réalisations;
- Les ensembles architecturaux: groupements homogènes de constructions urbaines ou rurales remarquables par leur intérêt historique, archéologique, artistique, scientifique, social ou technique et suffisamment cohérents pour faire l'objet d'une délimitation topographique;
- Les sites: œuvres combinées de l'homme et de la nature, partiellement construites et constituant des espaces suffisamment caractéristiques et homogènes pour faire l'objet d'une délimitation topographique, remarquables par leur intérêt historique, archéologique, artistique, scientifique, social ou technique.

2.4.7 Le patrimoine urbain

Le patrimoine urbain constitue pour l'humanité un acquis social, culturel et économique, défini par une stratification historique de valeurs (UNESCO, 2011). Il est défini comme un ensemble composé d'édifices monumentaux qui présente une grande valeur par sa cohérence. Brochu (2011) rapporte que Giovannoni considère que c'est la structure même des ensembles qui est porteuse de sens et qui revêt donc une valeur patrimoniale. La notion de patrimoine urbain est en permanente évolution, elle provient essentiellement de trois auteurs : Ruskin, Sitte et Giovannoni (Choay, 1992). Néanmoins, l'architecte Giovannoni était le premier à avoir employé l'expression "patrimoine urbain" en 1931 dans son ouvrage "L'urbanisme face aux villes anciennes". Il conceptualisa le patrimoine urbain et développa une vaste réflexion allant jusqu'à poser le problème en termes urbanistiques.

Le patrimoine urbain est d'après Perrin et Patin (2010) la traduction spatiale d'un modèle de société, dont la mémoire et l'organisation doivent être préservées et transmises. Selon Roncayolo (2002), considérer le patrimoine urbain, c'est comprendre la ville dans sa dimension ludique mais aussi dans la compréhension du sol, des relations entre les différentes origines et habitudes. Ce patrimoine sera qualifié de "quartiers anciens", d'"ensembles urbains", de "centres historiques", de "paysages urbains", de "tissus urbains" ou encore de "compositions urbaines" (Devernois *et al.*, 2014).

L'UNESCO, lors de sa conférence générale, organisée à Paris en 2011, considère que le patrimoine urbain comprend trois grandes catégories :

- Le patrimoine monumental d'une valeur culturelle exceptionnelle ;
- Les éléments du patrimoine qui, sans offrir de valeur exceptionnelle, sont présents de manière cohérente et en abondance relative ;
- Les nouveaux éléments urbains à prendre en considération (par exemple) : le bâti urbain, les espaces ouverts (rues, espaces publics ouverts), les infrastructures urbaines (réseaux et équipements physiques).

2.4.8 Les moyens doctrinaux : Chartes et conventions

L'instauration, à partir du XXe siècle d'une série de Chartes et recommandations internationales a mis au clair le statut confus de la restauration des sites et monuments historiques. Les Chartes tentent de définir les composantes du patrimoine historique bâti, alors que l'intérêt des recommandations se porte plus sur les mesures juridiques et administratives à entreprendre pour la sauvegarde du patrimoine.

La Conférence d'Athènes

Rédigé lors du premier Congrès international des architectes et techniciens des monuments historiques en 1931. Ce document pose une série de principes qui conservent encore leur actualité en matière de gestion et de mise en valeur touristique du patrimoine culturel. Il précise que le patrimoine doit être protégé d'un public non contrôlé et mis en valeur en respectant son intégrité et son authenticité. Il recommande aussi la conservation de toutes les phases de vie d'un bâtiment et de « respecter l'œuvre historique et artistique du passé, sans proscrire le style d'aucune époque » (Charte d'Athènes, 1931 cité par Chloeleribaut, 2022). Il préconise de maintenir l'occupation des monuments par des affectations qui respectent leur caractère historique ou artistique et ce, afin d'assurer la

continuité de leur vie et insiste sur le respect du voisinage des monuments anciens dont l'entourage doit être l'objet de soins particuliers.

La Charte de Venise

Tenue à Venise en 1964, cette Charte répond prioritairement au souci de reconstruire le patrimoine détruit ou endommagé suite aux dégâts causés par la deuxième guerre mondiale et construire les nouveaux équipements nécessaires à une population en pleine croissance. Elle recommande de ne pas conserver le patrimoine uniquement comme objet historique et de l'affecter plutôt « à une fonction utile à la société ». Concernant la restauration, la Charte de Venise (1964) affirme qu'elle « *a pour but de conserver et de révéler les valeurs esthétiques et historiques du monument* ». Elle rajoute que les reconstructions des parties détruites doivent obligatoirement porter la marque de l'époque actuelle afin d'éviter toute ambiguïté et que tout élément destiné à remplacer une partie manquante doit « *s'intégrer harmonieusement à l'ensemble, tout en se distinguant des parties originales* » (ICOMOS, 1964).

La Convention du patrimoine mondial de 1972

La Convention pour la protection du patrimoine mondial culturel et naturel (dite Convention du patrimoine mondial), signée à Paris en 1972, est à la base de la procédure d'inscription sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. C'est dans ses articles 1 et 2 qu'une définition claire a été attribuée aux patrimoines culturel et naturel et dans lesquels sont déterminés le genre de sites naturels ou culturels dont on peut considérer l'inscription sur la Liste du patrimoine mondial. La convention (1972), oblige chacun des Etats parties de reconnaître la valeur universelle de leurs biens et « d'assurer l'identification, la protection, la conservation, la mise en valeur et la transmission aux générations futures du patrimoine culturel et naturel visés aux articles 1 et 2 et situé sur son territoire ». Les Etats parties sont invités à établir des programmes de planification régionaux pour la protection du patrimoine culturel et naturel et à encourager les recherches scientifiques et techniques sur la conservation et la protection du patrimoine.

La Charte de Florence

Réuni à Florence le 21 mai 1981 en vue de compléter la charte de Venise. Cette Charte reconnaît le jardin historique en tant que monument qui nécessite la sauvegarde selon l'esprit : « Un jardin historique est une composition architecturale et végétale qui, du point

de vue de l'histoire ou de l'art, présente un intérêt public. Comme tel, il est considéré comme un monument » (article 1 de la Charte, ICOMOS-IFLA, 1982). Elle aborde clairement l'ouverture des jardins historiques au public en surveillant leur volume de fréquentation: « Si tout jardin historique est destiné à être vu et parcouru, il reste que son accès doit être modéré en fonction de son étendue et de sa fragilité de manière à préserver sa substance et son message culturel » (article 18 de la Charte, , ICOMOS-IFLA, 1982).

La Charte de Washington

Adoptée par ICOMOS en octobre 1987, la Charte internationale pour la sauvegarde des villes Historiques était venue compléter la Charte de Venise de 1964. Par "Sauvegarde des villes historiques" La Charte de Washington (1987) entend les mesures nécessaires à leur protection, conservation, restauration, développement et à leur adaptation harmonieuse à la vie contemporaine. La Charte préconise l'instauration d'un plan de sauvegarde des villes et quartiers historiques. Ce dernier doit être précédé d'études pluridisciplinaires et faire partie d'une politique cohérente de développement économique et social. Le plan de sauvegarde doit, selon la même Charte, être considéré dans les plans d'aménagement et d'urbanisme à tous les niveaux. Il doit en outre : « comprendre une analyse des données, notamment archéologiques, historiques, architecturales, techniques, sociologiques et économiques et doit définir les principales orientations et les modalités des actions à entreprendre au plan juridique, administratif et financier » (ICOMOS, 1987).

La Charte internationale pour la gestion du patrimoine archéologique

La Charte définit et reconnaît les valeurs du patrimoine archéologique : « Le patrimoine archéologique est la partie de notre patrimoine matériel pour laquelle les méthodes de l'archéologie fournissent les connaissances de base. Il englobe toutes les traces de l'existence humaine et concerne les lieux où se sont exercées les activités humaines quelles qu'elles soient. Les structures et les vestiges abandonnés de toutes sortes, en surface, en sous-sol ou sous les eaux, ainsi que le matériel qui leur est associé » (ICOMOS, 1990, article 1). Comportant souvent des structures architecturales, le patrimoine archéologique doit, d'après la même Charte, respecter dans sa restauration les critères énoncés par la Charte de Venise de 1964 concernant le patrimoine architectural.

Selon la Charte, il est important de présenter le patrimoine archéologique au grand public. Cette présentation du site doit être simplifiée et constituer une vulgarisation de l'état des connaissances scientifiques. Les reconstitutions, étant conçues à des fins de recherche

expérimentale et pédagogiques, ne doivent pas être construites sur les vestiges archéologiques eux-mêmes et doivent être identifiables comme telles.

Le Document Nara sur l'authenticité

Le Document de Nara a été rédigé dans le cadre de la Convention du Patrimoine Mondial. Tenue à Nara au Japon en 1994, les experts du Conseil international des monuments et des sites (ICOMOS), élaborent une déclaration sur l'authenticité qui reconnaît la "diversité des cultures", soulignant que le respect de l'authenticité est le meilleur moyen pour garantir une perception exacte des caractéristiques culturelles des monuments et des sites et que « le respect de la diversité culturelle requiert la reconnaissance de la légitimité des valeurs spécifiques de toutes les parties en cause. » (ICOMOS (1994).

La Convention d'UNIDROIT

Cette Convention fut organisée à Rome en 1995, à l'initiative de l'UNESCO et du Conseil international des musées (ICOM). C'est un instrument qui permet, à une institution publique ou à un Etat de récupérer un bien culturel volé ou illicitement exporté à l'étranger. Il permet aux pays touristiques de contrôler efficacement les trafics d'objets anciens. La Convention tente de lutter contre ce trafic illicite en établissant un ensemble de règles juridiques afin de restituer les biens culturels entre les Etats contractants : « La présente Convention a pour objectif de faciliter la restitution et le retour des biens culturels, et que la mise en place dans certains Etats de mécanismes, tels que l'indemnisation, nécessaires pour assurer la restitution ou le retour, n'implique pas que de telles mesures devraient être adoptées dans d'autres Etats » (UNIDROIT, 1995).

La Charte de Burra

En 1999, la Charte pour la conservation des lieux et des biens patrimoniaux de valeur culturelle, connu sous le titre de "Charte de Burra", a été adoptée par l'ICOMOS, sur proposition du Comité australien. Elle prend appui sur la Charte internationale sur la conservation et la restauration des monuments et des sites (Charte de Venise, 1964) et sur les résolutions de la cinquième Assemblée générale de l'ICOMOS tenue à Moscou en 1978. Ce texte confirme la nécessité de faire évoluer les lieux en les altérant le moins possible : « La Charte de Burra préconise une approche prudente au changement: faire tout ce qui est nécessaire pour bien prendre soin du lieu ou du bien et le rendre utilisable, tout en l'altérant le moins possible pour qu'il conserve le maximum de sa valeur culturelle »

(Australia ICOMOS, 2013). Ceci conduit à éviter par exemple les installations touristiques qui pourraient nuire à l'authenticité des sites et des monuments. Reprenant le texte de Nara, la Charte de Burra rappelle que « la cohabitation des valeurs culturelles doit être reconnue, respectée et encouragée ».

La Charte révisée du tourisme culturel

Adoptée par l'ICOMOS en 1999, elle constitue aujourd'hui une référence aux intervenants dans le domaine de la gestion touristique du patrimoine. Il existe, selon le texte de la Charte (1999), une forte interaction entre patrimoine culturel et tourisme : « Le tourisme national et international a été et demeure un des principaux véhicules d'échanges culturels ». Le tourisme est considéré comme une force positive pour la conservation du patrimoine à travers la création de ressources économiques : « Il est de plus en plus largement reconnu comme une force positive qui favorise la conservation du patrimoine naturel et culturel. Le tourisme peut saisir les caractéristiques économiques du patrimoine et les utiliser pour sa conservation en créant des ressources, en développant l'éducation et en infléchissant la politique » (Charte révisée du tourisme culturel, 1999).

La Charte (1999) met en garde les pays participants contre le tourisme excessif et la surfréquentation des sites naturels et culturels : « Un tourisme excessif peut de la même façon qu'un tourisme inexistant ou mal géré nuire à l'intégrité physique et à la signification du patrimoine. La fréquentation touristique peut également conduire à la dégradation des espaces naturels ainsi que des cultures et des modes de vie des communautés d'accueil ».

D'autres conventions ont été organisées plus tard. La Convention européenne du paysage en 2000, organisée par le Conseil de l'Europe COE ; la Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique en 2001; la déclaration du Québec sur l'écotourisme en 2002 organisée par le Programme des Nations unies pour l'environnement (UNEP) et l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT). En 2003, Le Conseil de l'Europe a réactualisé, les principes énoncés par la Charte du tourisme culturel et a recommandé « la promotion d'un tourisme attaché à la mise en valeur du patrimoine culturel dans les perspectives de développement durable » ; l'UNESCO signe la même année la Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel ; La Convention sur la protection et la promotion de la diversité des expressions culturelles, signée en octobre 2005 (UNESCO, 2005).

Les Chartes et les conventions internationales jouent un rôle important dans les pays d'accueil du tourisme international dépourvus d'un système efficace de protection du patrimoine. Les doctrines et pratiques développées par ces Chartes et ces conventions apporteront un appui financier et technique considérables à ces pays.

2.5 La question du patrimoine en Algérie

Selon Hammouni (2006), L'Algérie dispose d'un riche héritage culturel et naturel, exceptionnel par sa portée historique et symbolique. Il s'agit d'une variété inestimable en matière de patrimoine archéologique, architectural et urbanistique. Il se trouve cependant plus de 500 sites classés patrimoine national, avec 07 classés patrimoine mondial : Le Tassili, Tipaza, Djamila, Qualaâ des Beni Hamad, Vallée du M'Zab et Casbah d'Alger. Toutefois, la liste du patrimoine culturel national, bien qu'elle inclue de nombreux monuments et sites historiques, ne représente qu'une fraction des structures et des ensembles qui possèdent une valeur architecturale, artistique ou historique justifiant leur classement.

Nous considérons que l'évolution de la notion de patrimoine en Algérie est marquée par un événement important qui constitue une véritable césure. Cet événement est le début de l'ère coloniale et l'arrivée des Occidentaux. Ces derniers sont à l'origine de l'introduction de la notion de patrimoine, du classement d'un nombre significatif de sites en Algérie, mais également de leur dégradation.

2.5.1 Avant l'occupation française

Avant 1830, la notion de patrimoine, ou *Tourath* en arabe, n'était pas présente en Algérie. Introduite au XIXe siècle avec la colonisation française, cette idée moderne est une création de la société occidentale (Oulebsir, 2004). Les vestiges antiques et le patrimoine archéologique, bien que mentionnés dans les littératures anciennes, n'attiraient pas l'attention et étaient souvent associés au sacré, donc évités (Betrouni, 2020). Les populations locales, principalement musulmanes, ne montraient pas d'intérêt affectif pour ces ruines, ce qui les préservait de destructions intentionnelles.

Durant le beylicat turc, contrairement à l'Europe où la Renaissance valorisait le passé gréco-romain, il n'existait ni marché de l'art antique, ni musées, ni collectionneurs. L'arrivée de l'Islam avec la conquête arabe a transformé le paysage sociopolitique et culturel berbère, rejetant l'héritage antique au profit des valeurs islamiques.

Néanmoins, un intérêt particulier était porté aux monuments commémoratifs et funéraires dédiés aux figures importantes des cultures arabo-islamique et berbère. Oulebsir

(2004) souligne que, bien que les conceptions du monument diffèrent entre la culture occidentale et la culture arabo-berbère, les deux entretenaient un rapport privilégié avec ces édifices.

La conception algérienne du patrimoine avant 1830 était fortement influencée par la tradition islamique, qui privilégie le savoir et la sagesse comme héritage, plutôt que les objets matériels (Oulebsir, 2004). Parallèlement, il existait une volonté de préserver certains biens immobiliers ou fonciers, classés comme « Habous », assurant leur pérennité sans changement de leur état initial. Ces biens nécessitaient un entretien régulier pour maintenir leur statut et éviter la caducité en cas de ruine. Saidouni (2009) souligne que le document de Waqf connu sous le nom de Habous, le plus ancien relatif à l'Algérie date de la fin des périodes Hafside et Zianide. Il représente un mécanisme de gestion patrimoniale traditionnelle significatif, ayant joué un rôle clé dans la protection de nombreux monuments. Ce moyen de conservation, employé en Algérie pendant la période ottomane, constituait une méthode de classification.

2.5.2 À l'époque coloniale

Dès les premières années de la conquête, les structures des villes algériennes ont subi de profondes mutations. L'appropriation de l'espace s'est réalisée dans des conditions dramatiques, avec la destruction et la mutilation des structures préexistantes pour permettre l'établissement et la « sécurisation » des troupes militaires et des colons (Aiche *et al.*, 2014).

Cela a été suivi, selon Oulebsir (2004), par une modification radicale du statut de la propriété. La loi du 26 juillet 1873 a aboli les biens Habous en Algérie, assurant ainsi une emprise totale sur les terrains et les immeubles et facilitant la rapide installation des colons. Bendjillali (2006) rapporte que cette loi a introduit dans le droit immobilier la notion de "francisation", qui consiste à soumettre un immeuble à la loi française de manière définitive, quel que soit le statut personnel du propriétaire ou du contractant.

Durant les premières décennies de la période française, la notion de patrimoine architectural concernait principalement les monuments antiques (Barbier, 2015). Aiche *et al.* (2014) précisent que la puissance coloniale s'est préoccupée de la gestion des sites et monuments historiques de la période romaine dans un contexte de valorisation des valeurs classiques véhiculées par l'architecture romaine. L'approche coloniale des « Ruines antiques » d'Algérie a été selon Betrouni (2020), envisagée dans une perspective « civilisatrice » : "Héritière de Rome, la France était chargée de rétablir la continuité latine et chrétienne au

Maghreb", en reproduisant et affinant des concepts, des méthodes et des moyens déjà expérimentés par les romains : cantonnement de populations, expropriation, dépossession et transformation de la vocation des terres.

En 1842, Amable Ravoisié, a établi les bases d'une identification et d'une valorisation des monuments algériens. Il est le premier à avoir proposé l'inscription de certains bâtiments dans un inventaire des monuments antiques et arabes de l'Algérie, permettant ainsi leur conservation (Barbier, 2015).

En 1865, la visite de Napoléon III en Algérie et sa politique favorable à la création d'un pouvoir local avaient permis la reconnaissance du patrimoine local et l'arrêt des destructions provoquées dans les villes existantes (Béguin, *et al.*, 1993). De cette manière, les premières mesures visant à préserver les centres historiques des villes algériennes ont été mises en place, marquées par la décision de suspendre les alignements et les démolitions dans les principales villes du pays.

Il a fallu attendre le dernier tiers du XIXe siècle pour assister à une extension du champ patrimonial, avec des initiatives visant à la conservation et à la restauration des monuments dits « arabes » de l'Algérie (Barbier, 2015). La loi de 1887 relative à la conservation des monuments et objets d'art d'intérêt historique et artistique a été promulguée. Cette loi a marqué le début de la constitution de l'inventaire patrimonial algérien, dans lequel les édifices construits durant la période ottomane, ont été classés et intégrés dans la catégorie du patrimoine « arabe ». La première liste officielle des monuments historiques, établie cette même année, comptait sept monuments. La seconde, dressée en 1900, a rassemblé un total record de 84 monuments classés (Aiche *et al.*, 2014).

Une série de lois a par la suite vu le jour : avec la loi de 1930, les notions de patrimoine et de monuments historiques ont été élargies pour inclure les sites naturels ; la loi de septembre 1941 a introduit une réglementation des fouilles archéologiques suivie par la loi de février 1943, qui a établi une zone de protection, ou « abords », de 500 mètres autour des monuments historiques classés et inscrits. Cette loi a permis de mettre en valeur les monuments dans leur interaction avec l'environnement immédiat.

2.5.3 Aujourd'hui

À l'indépendance, l'État algérien a conservé les cadres législatif et administratif hérités de la présence française en Algérie, dans la mesure où ils n'étaient pas contraires à la souveraineté nationale (Aiche *et al.*, 2014). Selon Hammouni (2006), la stratégie de

préservation du patrimoine s'est articulée autour de l'identification et de la protection par le classement ou l'inscription sur l'inventaire supplémentaire de divers monuments et sites historiques, dans le but de les protéger contre les dommages potentiels liés aux projets d'aménagement urbain et architectural.

Ce n'est qu'en 1967 que furent promulgués les premiers textes juridiques spécifiques avec l'ordonnance n°67-281 du 20 décembre 1967. Ce texte établit la réglementation relative aux fouilles et aux sites et monuments historiques, tant mobiliers qu'immobiliers, y compris naturels. Il définit des critères, des degrés et une procédure de classement, ainsi que les organismes compétents en la matière.

Cependant, Boussouf (2022) souligne que cette ordonnance n'était pas l'outil adéquat pour une protection efficace des ensembles historiques, car elle se limitait, dans ses catégories de définition, aux notions de monuments et sites archéologiques et ne prévoyait, comme mesures de protection, qu'un mode d'intervention unique : la restauration, visant à conserver ou à reconstituer l'état originel de manière globale.

Néanmoins, ce texte est resté la référence en matière de gestion du patrimoine culturel en Algérie jusqu'en 1998, année de promulgation de la loi n°98-04 du 15 juin 1998, relative à la protection du patrimoine culturel.

Le patrimoine culturel national est défini par cette loi, dans son article 2, comme " Tous les biens culturels immobiliers, immobiliers par destination et mobiliers existant sur et dans le sol des immeubles du domaine national, appartenant à des personnes physiques ou morales de droit privé, ainsi que dans le sous-sol des eaux intérieures et territoriales nationales léguées par les différentes civilisations qui se sont succédées de la préhistoire à nos jours. Font également partie du patrimoine culturel de la nation, les biens culturels immatériels produits de manifestations sociales et de créations individuelles et collectives qui s'expriment depuis des temps immémoriaux à nos jours ". La notion de « Secteur sauvegardé » est née avec la promulgation de cette même loi et est défini par l'article 43 comme étant: « les ensembles immobiliers urbains ou ruraux tels que les Casbah, Médinas, Ksours, villages et agglomérations traditionnelles caractérisés par leur prédominance de zone d'habitat et qui par leur homogénéité et leur unité architecturale et esthétique, présentent un intérêt historique, architectural, artistique ou traditionnel de nature à en justifier la protection, la restauration, la réhabilitation et la mise en valeur ».

Cette loi a été complétée par des textes réglementaires, dont le décret exécutif n° 03-322 du 5 octobre 2003, relatif à la maîtrise d'œuvre concernant les biens culturels immobiliers protégés. Selon Hammouni (2006), le concept de patrimoine culturel a considérablement évolué en Algérie depuis l'adoption de cette loi, qui a introduit une nouveauté significative avec la reconnaissance des ensembles historiques comme entités tutélaires indépendantes, gérées par le Plan Permanent de Sauvegarde et de Mise en Valeur (P.P.S.M.V.), en tant qu'instrument de protection spécialisé.

En 2003, le décret n°03-324 du 5 octobre a été promulgué. Ce décret, qui applique la loi n°98-04, définit les modalités d'établissement du plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs sauvegardés.

Les récents textes réglementaires établissent les spécialisations et qualifications nécessaires pour les architectes œuvrant sur les monuments historiques et les sites classés. Ils précisent également les conditions de réalisation de la maîtrise d'œuvre relative aux biens culturels immobiliers en cours de classement, déjà classés ou répertoriés dans l'inventaire supplémentaire, et ce, dans l'intérêt du commanditaire.

2.6 Tourisme et patrimoine

2.6.1 Entre complémentarités et divergences

La Charte internationale du tourisme culturel (ou Charte Révisée du Tourisme Culturel) adoptée au Mexique en 1999 peint la relation entre patrimoine culturel et tourisme comme étant un ensemble d'interactions dynamiques : « La relation entre le patrimoine et le tourisme est dynamique et doit dépasser les conflits de valeurs. Elle doit être gérée de manière durable au profit des générations actuelles et futures ». D'après la Charte (1999), le tourisme national et international a été et demeure un des principaux véhicules d'échanges culturels. Il est, selon la même Charte, de plus en plus largement reconnu comme une force positive qui favorise la conservation du patrimoine naturel et culturel.

La relation entre le patrimoine et le tourisme est perçue comme un dialogue. Morin (2001) perçoit cette nature "dialogique" comme unité complexe entre deux logiques, entités ou instances complémentaires, concurrentes et antagonistes qui se nourrissent l'une de l'autre, se complètent, mais aussi s'opposent et se combattent ».

Certains auteurs considèrent la mise en tourisme du patrimoine comme ressource majeure pour le développement des territoires à long terme. Bonard et Felli (2008), stipulent que la valorisation du patrimoine constitue un volet stratégique essentiel, puisque des

quartiers entiers font désormais l'objet d'embellissement pour en augmenter l'attractivité. Lazzarotti (2011), considère que le duo (patrimoine / tourisme) amène à la complémentarité de l'un et voient l'anticipation de l'autre, voire son appel. Il précise qu'il est nécessaire de comprendre que le processus de transformation de l'espace ne peut être terminé que dans l'agencement des deux phénomènes.

Contrairement à Lazzarotti, certains auteurs se demandent si le patrimoine est encore soluble dans le tourisme (Payeur, 2013). Noppen et Morisset *et al.*, (2003) considèrent que la forclusion du regard de l'Autre emprisonne le patrimoine dans un passé dont nous nous détachons davantage chaque jour. Patin (2012) explique, dans une autre perspective, comment le tourisme est arrivé à surexploiter et quelquefois déposséder le patrimoine de sa signification culturelle, d'où la nécessité de protéger plus efficacement les biens culturels et naturels.

2.6.2 Tourisme patrimonial et culturel

Les termes "tourisme patrimonial" et "tourisme culturel" sont souvent utilisés comme étant deux phénomènes distincts mais liés, ou qui se chevauchent. Nombreuses sont les définitions du tourisme patrimonial, à l'instar de celle de Timothy (2011), qui désigne souvent l'ensemble de personnes visitant des lieux patrimoniaux ou ressources historiques. Les nombreuses définitions incluent tous des éléments du passé humain comme ressource et impliquent une variété de motivations de la part des touristes. Il peut être aussi défini comme un lien personnel qui se crée entre touristes et objets ou lieux visités. Certains observateurs soutiennent que le tourisme patrimonial est basé sur les visites de personnes qui veulent apprendre quelque chose de nouveau ou améliorer leur vie d'une manière ou d'une autre.

Le tourisme patrimonial englobe une multitude de motifs, de ressources et d'expériences et est différent pour chaque individu et chaque lieu visité. Pour Stebbins (1996), il existe deux types de touristes patrimoniaux : les touristes patrimoniaux sérieux passionnés par le patrimoine et les touristes occasionnels : Les premiers visitent des lieux patrimoniaux et participent aux événements culturels afin d'apprendre ou d'élargir des compétences personnelles ; les seconds, sont des personnes qui ne prévoient pas nécessairement de visiter un site patrimonial ou un musée pendant leurs vacances mais y assistent une fois présents. Ils pourraient être curieux à propos de l'attraction, mais ne sont pas des chercheurs actifs de lieux patrimoniaux et d'expériences culturelles.

Le tourisme culturel est parfois utilisé pour désigner les visiteurs participants dans les cultures vivantes, l'art et la musique contemporains ou autres éléments de la culture moderne (Dallen J. Timothy, 2011). Il est très présent dans les zones urbaines et moins lié au lieu. Il concerne davantage les personnes qui essaient de satisfaire leurs besoins culturels en visitant des lieux et en observant le patrimoine bâti, les arts, les spectacles et cultures vivantes. Le tourisme culturel représente selon l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) 40 % du tourisme international (OMT, 2018).

Le lien entre culture et tourisme s'est renforcé avec le temps. Au début du 20^e siècle, on considérait le tourisme comme activité de loisir indépendante de la vie de tous les jours et de la culture des populations visitées. Ensuite, vers la fin du siècle, il est devenu évident qu'une forte corrélation existe entre culture et tourisme. La culture influence et attire les touristes et permet aux destinations de se distinguer les unes des autres. Cette relation s'est affirmée à partir des années 80, considérant le "tourisme culturel" comme source importante de développement économique (OCDE, 2009).

Les interactions entre le tourisme et la culture ont souvent été appréhendées sous l'angle des effets que le premier peut avoir sur la seconde opposant les visiteurs aux visités, les regardants aux regardés (Saidi, 2011). Les premières approches concernant les liens entre tourisme et culture étaient généralement centrées sur les sites et les monuments (Richards, 1996). Le tourisme s'est ensuite inscrit dans une vision plus globale de la culture qui définit moins la culture comme une notion fondée sur les produits mais plus comme une notion centrée sur les processus ou les "modes de vie". Cette nouvelle approche englobe les arts vivants, l'artisanat, les manifestations culturelles, le patrimoine immatériel, etc. Le tourisme fut ensuite intégré dans les stratégies de développement culturel afin de valoriser le patrimoine culturel et de soutenir la production culturelle (OCDE, 2009).

2.6.3 Impact négatif du tourisme sur les sites culturels visités

Selon Morisset (2012), la relation tourisme/patrimoine est souvent perçue à travers un rapport antagoniste confrontant commercialisation et conservation. En effet, la reconnaissance de la valeur patrimoniale d'un bien peut parfois causer sa dégradation : le développement touristique ne va pas sans poser des questions fondamentales liées à la surconsommation patrimoniale observée dans certains sites, à la raréfaction des biens, à l'appauvrissement des milieux naturels (Duthion et Walker, 2014). La fréquentation touristique peut également conduire à la dégradation des modes de vie des communautés

d'accueil. Une situation alarmante qui, selon Morisset (2012), peut être qualifiée de "contamination de la culture".

La mauvaise gestion touristique des sites culturels continue de mettre en péril les ressources naturelles, culturelles, sociales qui constituent les principaux éléments d'attraction (Ellul, 1996). Dans certains pays du sud, cette situation peut gravement compromettre la valeur universelle des sites. C'est le cas du parc national Tassili N'Ajjer en Algérie, classé patrimoine mondial de l'humanité depuis 1982, où l'activité touristique non contrôlée génère braconnage, cumule de déchets et gribouillages sur les pierres antiques menaçant l'intégrité du site. Le tourisme engendre dans ce cas plus d'impacts néfastes envers le patrimoine et l'environnement que de bénéfiques.

La fragilité des objets contenus dans les sites archéologiques (ossements, poteries, outils et parures, etc.) a conduit les gestionnaires de certains pays à les exposer dans des endroits sûrs et à proximité des sites afin de les préserver et de répondre aux attentes du public. C'est ainsi qu'en Europe et en Asie mineure, on associe souvent un parc archéologique à un musée de site ou un centre d'interprétation où les touristes peuvent se promener librement sans altérer les objets archéologiques ou porter atteinte au site parfois fragile. L'évolution des musées a ensuite permis de présenter ces objets antiques à travers des mises en scène thématiques qui alternent approches scientifiques, ethnologiques, techniques et interactives (Patin, 2012).

Afin d'expliquer ce système de présentation/protection des sites culturels, Patin (2012) évoque l'exemple du Complexe muséal *Santa Maria della Scala*, situé dans la ville de Sienne en Italie, où la désaffectation et la transformation de l'ancien hôpital et de la banque *Monte dei paschi di Siena*, en centre culturel et lieu d'accueil pour les congrès et séminaires a libéré de très vastes espaces pour l'exposition. Des parcours archéologiques ont été aménagés dans les caves de l'hôpital où sont présentés les pièces archéologiques découvertes dans la ville et sa région.

La surexploitation touristique des monuments historiques, accessibles aux touristes depuis des décennies, peut mener à leur perte. L'industrie du tourisme exploite le patrimoine culturel par une utilisation abusive, parfois ruineuse (citons pour exemple certains des tombeaux égyptiens), mais n'apporte en retour aucune contribution financière notable à la protection et à la conservation du patrimoine culturel (ICOMOS, 2001). Ainsi, il est

recommandé d'aménager ces lieux de manière à les préserver et d'offrir des conditions de visites meilleures.

Le tourisme excessif peut de la même façon qu'un tourisme inexistant ou mal géré nuire à l'intégrité physique et à la signification du patrimoine (ICOMOS, 1999). Les sites labélisés par l'UNESCO et classés patrimoine mondial dans le but de les protéger sont ceux qui souffrent le plus : les équipements poussent, les touristes affluent, et font mal aux lieux. Le sociologue Jean-Didier Urbain (2011) parle de "chaîne implacable" : d'après lui, « Protéger, c'est valoriser, sacraliser, organiser la rareté, puis profaner. ». On parle aussi très souvent de surtourisme qui, Selon Butler (2018), n'indique pas seulement la surfréquentation d'une destination, il traduit une situation où le nombre de visiteurs surcharge les services et les structures disponibles et représente également un sérieux problème pour les résidents permanents.

2.7 Conclusion

Ce chapitre nous a permis de comprendre les notions de tourisme et de patrimoine ainsi que les différentes formes qu'ils peuvent revêtir. Nous avons également examiné les effets du tourisme sur les pays visités en soulignant les avantages économiques et les préoccupations environnementales. Nous avons ensuite exploré les différents types de patrimoine, qu'il soit culturel, naturel, architectural ou urbain, ainsi que les moyens doctrinaux tels que les chartes et les conventions qui ont été établis pour leur préservation.

Ces concepts sont essentiels pour notre recherche sur l'identification des parcours touristiques, car ils nous permettent de comprendre comment les touristes interagissent avec leur environnement et comment les destinations touristiques peuvent être préservées pour les générations futures. En examinant les motivations des touristes, nous pouvons mieux comprendre ce qui les attire vers certaines destinations et comment les parcours peuvent être choisis et aménagés pour répondre à leurs intérêts et à leurs besoins. En identifiant le patrimoine des destinations, nous pouvons mettre en valeur ces éléments dans des parcours touristiques durables et respectueux de l'environnement, offrant ainsi une expérience authentique et enrichissante aux touristes tout en préservant les destinations pour les générations futures.

3 CHAPITRE III : LES PARCOURS TOURISTIQUES, UN OUTIL STRATÉGIQUE DE VALORISATION DU PATRIMOINE

3.1 Introduction

Les parcours touristiques constituent un outil essentiel pour la mise en valeur du patrimoine, en permettant une exploration structurée et thématique des sites historiques. Ils jouent un rôle clé dans la compréhension et la transmission des héritages culturels en mettant en relation les dimensions spatiale et temporelle d'un territoire. En offrant aux visiteurs une expérience immersive, ces itinéraires favorisent une appropriation du patrimoine tout en contribuant à la dynamisation économique et culturelle des espaces concernés.

Dans ce contexte, les parcours historiques s'imposent comme une approche stratégique visant à renforcer l'attractivité touristique et à promouvoir la richesse patrimoniale des villes et des sites. Ils ne se limitent pas à un simple itinéraire ; ils incarnent une lecture narrative du territoire, guidant les visiteurs à travers des éléments architecturaux, des espaces symboliques et des repères mémoriels. La structuration des parcours historiques repose sur des principes d'aménagement et de mise en valeur qui prennent en compte non seulement l'organisation spatiale des villes, mais aussi les attentes des différents publics.

Ce chapitre s'intéresse à la nature et aux composantes des parcours historiques, en mettant en lumière leur rôle dans la valorisation du patrimoine. Il examine en particulier leur formation et leur structuration dans les villes arabo-islamiques, où l'histoire et l'organisation urbaine ont façonné des itinéraires riches en significations culturelles et sociales. L'analyse portera également sur les différents types de parcours touristiques historiques et sur les stratégies de planification et d'aménagement mises en place en Algérie pour favoriser leur intégration dans l'offre touristique nationale. Enfin, une réflexion sera menée sur les outils méthodologiques permettant d'identifier et de développer ces parcours afin d'assurer leur efficacité en tant que support de médiation culturelle et de développement territorial.

3.2 Le Parcours historique

3.2.1 Définition

Un parcours est un itinéraire à suivre ou trajet suivi par quelqu'un (Larousse, 2021). Il peut définir entre autres : un circuit, une route, un sentier, une traversée ou un chemin à suivre. À propos du terme parcours, Panerai (1999) dans son livre "Analyse Urbaine" explique qu'il est préférable à celui de « cheminement », qui invoque souvent un sens à la

fois favorable et pittoresque. Il rajoute que, en plus de représenter la succession de péripéties qui assaillent le promeneur, un parcours peut former un itinéraire important telle qu'une portion de rue ou de boulevard. En milieu urbain, un parcours permet de se rendre d'un endroit à un autre, en traversant, en connectant, en desservant, en organisant et en alimentant la ville

Le parcours est une expérience dynamique, caractérisée par des actions telles que se promener, explorer, chercher, trouver, pénétrer, découvrir, entrer, sortir, s'arrêter, poursuivre, arriver et repartir. Ainsi, le concept de parcours est intrinsèquement lié à celui de changement : « Dans tout changement l'homme éprouve le besoin de se situer par rapport à ses points de départ, son passé, et à ses buts, son avenir. Pour cela il se réfère à son expérience qui lui permet d'anticiper sans trop de risques de se tromper » (Meiss et Frampton, 1993).

Selon Khalaf et Abbas (2020), Le parcours historique est défini comme l'un des anciens chemins existant dans une ville. Il constitue l'un des éléments du centre historique, portant les valeurs du patrimoine historique et architectural. Ce chemin se distingue par son authenticité, son style architectural et urbain, ainsi que par ses caractéristiques historiques uniques. Ces chemins possèdent des valeurs économiques nécessaires et présentent certaines ou toutes les caractéristiques suivantes : esthétique, symbolique, spirituelle, sociale, authenticité, ainsi que la valeur issue de la mémoire collective.

3.2.2 Composantes du parcours historique: une interaction dynamique entre espace, temps et perception

Cabaret (2015) définit le parcours comme la combinaison de l'espace, du temps et de l'action. Il s'agit en effet d'un assemblage d'espaces auquel s'ajoute la variable temporelle, introduite par la personne en mouvement. Selon Norberg-Schulz, cité par Lheureux (2020), les parcours, ou « *paths* », traversent et relient les lieux, ou « *places* », et ne sont empruntés que par un seul acteur : l'homme. Il ajoute que « le parcours est toujours continu », quel que soit le nombre de lieux traversés.

Associé à la rue, le parcours est, selon Jacobs (1962), un concept plutôt abstrait. Il ne se définit pas de manière autonome, mais interagit étroitement avec son environnement immédiat. En essence, il s'agit d'un espace négatif, formé par la construction des bâtiments et reliant les places publiques ainsi que les espaces « vides » des métropoles. Cette idée est soutenue par Ben Slama (2009), qui précise que l'espace physique est constitué des vides

créés par le bâti : le plafond urbain, le sol urbain et les parois verticales. À ces éléments s'ajoutent les ambiances (sonores, olfactives, kinesthésiques, tactiles et visuelles), le mobilier urbain et les facteurs climatiques (thermiques, aérauliques, etc.).

Le paysage urbain historique se révèle progressivement à travers le parcours, qui constitue le cadre dans lequel l'expérience de l'environnement urbain prend vie de manière dynamique. Selon Poullaouec-Gonidec (2005), le parcours se dévoile par l'expérience de la rue, mais également à travers celle de lieux et de contextes reflétant des identités multiples, façonnées par une histoire, une culture, une population et un climat spécifiques.

Dans leur recherche intitulée *“Character of Traditional Street: An Overview of Physical Components Associated with Building, Landscape and Street Pattern in Royal Town”*, Wan *et al.*, (2018) ont identifié trois composantes physiques majeures influençant significativement le caractère des rues traditionnelles étudiées: les bâtiments, les paysages et le tracé des rues. Ces composantes contribuent à façonner des qualités essentielles telles que l'attractivité, la visibilité, la perméabilité, la lisibilité, l'échelle humaine et la sécurité. Ensemble, elles permettent de créer des rues incarnant le contexte historique et culturel, tout en renforçant leur identité et leur valeur symbolique.

3.2.3 Éléments du parcours historique selon l'approche de Kevin Lynch (1960)

Lynch (1960), dans son approche théorique sur la perception visuelle de l'environnement urbain, examine comment les individus, en se déplaçant, perçoivent la ville. Selon lui, la manière dont un parcours est perçu de l'extérieur et les différentes vues qu'il offre, se combinent pour déterminer son importance dans la constitution du paysage perçu.

En ce qui concerne l'espace physique du parcours, le paysage urbain et les parcours qui le traversent se composent, selon Lynch (1960), de cinq éléments fondamentaux : les voies, les limites, les quartiers, les nœuds et les points de repère. Nous allons tenter de présenter les cinq éléments physiques du paysage urbain identifiés par Lynch, tout en explorant leur application dans le contexte des parcours historiques.

Les voies : Éléments structurants des parcours historiques

Dans un parcours, les voies sont les chenaux le long desquels l'observateur se déplace. Les gens observent la ville lorsqu'ils y circulent, et les autres éléments de l'environnement sont disposés et mis en relation le long de ces voies. Ce sont les points prédominants de la ville, structurant celle-ci en réseaux et couvrant l'ensemble de l'espace urbain.

Plusieurs facteurs peuvent distinguer une voie d'une autre, notamment :

- Le rassemblement de certaines utilisations du sol ou d'activités particulières le long d'une rue : qui peut la mettre en avant dans l'esprit des observateurs. À l'image des marchés bordant les rues traditionnelles, les souks linéaires qui s'étendent le long des ruelles dans les villes arabo-islamiques en sont les exemples les plus emblématiques.
- Les qualités spatiales : elles contribuent à mettre en valeur l'identité de certaines voies. Par exemple, les rues qui se distinguent par leur largeur impressionnante ou leur étroitesse singulière captent particulièrement l'attention. On peut citer, à titre d'exemple, les ruelles étroites des médinas arabo-islamiques, telles que celles du quartier Al Qaysariya à Naplouse en Palestine ou de la Casbah d'Alger en Algérie. De même, dans les villes médiévales européennes, on retrouve des exemples similaires à l'exemple des rues étroites du quartier de Trastevere à Rome, en Italie, ou encore celles du village médiéval de Gassin, dans le Var, en France.
- Les caractéristiques des façades : des façades particulières jouent un rôle important dans l'identité des voies et peuvent renforcer de manière significative leur image. Les façades des monuments bordant les rues anciennes enrichissent l'image unique de ces rues grâce à leurs particularités architecturales et artistiques, ainsi qu'à leur homogénéité.
- La proximité de certaines particularités urbaines : des éléments spécifiques de la ville, situés à proximité d'une voie peuvent accroître son importance. Dans ce cas, la voie jouerait un rôle secondaire. La présence d'un ouvrage emblématique, tel qu'un pont ou un monument représentatif, peut grandement rehausser la valeur d'une rue historique.

Les limites : Frontières naturelles et artificielles façonnant les parcours

Les limites sont des éléments linéaires qui permettent de singulariser des entités. Elles peuvent être parcourues visuellement et constituent les bords d'éléments surfaciques. Elles peuvent, en effet, être constituées d'éléments naturels (comme une rivière, un front de mer, la topographie d'un site ou des masses végétales), mais elles peuvent également être définies de manière artificielle par l'action de l'homme (voies ferrées, autoroutes, ponts, murs).

Dans certains cas, une voie et une limite peuvent être une seule et même chose. Les limites les plus marquées entre les quartiers sont celles qui sont visibles, continues et impénétrables, comme les fronts de mer ou les lacs.

Les quartiers historiques : Eléments caractéristiques et identitaires

Le parcours traverse différents quartiers anciens, qui peuvent servir de point de départ ou d'arrivée. Ces quartiers représentent des zones relativement étendues de la ville, définies par des spécificités clairement identifiables. Les caractéristiques physiques qui délimitent les quartiers reposent sur la continuité de certains thèmes, dont les composantes sont infiniment variées : textures, espaces, formes, détails, symboles, types de construction, affectation, types d'activités, habitants, niveau d'entretien ou encore topographie. À titre d'exemple, les rues pittoresques et colorées des quartiers coloniaux de San Juan, à Porto Rico, offrent un spectacle architectural unique. De même, le quartier d'Alfama, à Lisbonne, au Portugal, se distingue par son charme historique. Ce quartier emblématique est réputé pour ses ruelles sinueuses, ses maisons aux façades colorées décorées d'azulejos (carreaux de faïence ornés), et ses magnifiques points de vue sur le fleuve Tage.

Les nœuds : Points stratégiques de convergence et de concentration

Le concept de nœud est intimement lié à celui de voie, puisque les points de jonction sont par nature des convergences de voies. Il s'agit de points situés sur un parcours qui possèdent une forte valeur symbolique ou historique, pouvant conférer une importance particulière à ce dernier. Ce sont également des lieux où des décisions cruciales (comme un choix de direction) sont prises.

Les nœuds sont des points stratégiques d'une ville, pénétrables par un observateur, et jouent le rôle de points focaux intenses à partir desquels ou vers lesquels les déplacements s'organisent (point de départ telle que la porte d'une ville, et point d'arrivée). En effet, les points d'entrée ou de sortie sont souvent associés à des changements brusques de vitesse, en fonction de la nécessité de prendre une décision ou d'avoir déjà pris celle-ci.

Les nœuds constituent à la fois des points de jonction et de concentration. Ils peuvent être essentiellement des intersections, des croisements ou des lieux de convergence de plusieurs voies. Ils peuvent également se définir comme des points de rassemblement, tirant leur importance de la concentration de fonctions spécifiques ou d'éléments physiques distinctifs (par exemple, un abri au coin d'une rue, une place fermée, etc.).

Dans certains cas, les nœuds représentent l'élément prédominant dans l'image globale d'une ville. Lynch distingue toutefois les notions de nœud et de noyau : un noyau étant une sous-catégorie de nœud. Dans un noyau, la concentration d'éléments caractéristiques (architecturaux, urbains ou fonctionnels) est bien plus marquée que dans un simple nœud.

Les points de repère : Eléments d'orientation et de valorisation

Comme les nœuds, les points de repère constituent un autre type de référence ponctuelle, mais, dans ce cas, l'observateur ne les pénètre pas. La nature des points de repère est très variée : tout élément urbain peut servir de repère dans un parcours historique, qu'il s'agisse d'un monument ancien, d'une place, d'un élément végétal, d'une boutique, d'une fontaine, d'une statuette, etc. Certains points de repère sont des objets éloignés, comme les tours isolées, les dômes dorés ou les grandes collines. D'autres points de repère ont une utilité locale plus marquée : ce sont des signaux innombrables, tels que les vitrines de boutiques, les arbres ou encore les poignées de porte.

Le parcours historique peut être jalonné de différents points de repère, lesquels contribuent à en renforcer l'importance. Ces points de repère fournissent des informations essentielles, souvent utilisées pour identifier le parcours ou le lieu et, parfois même, pour organiser et structurer l'espace. En outre, leur fiabilité semble augmenter progressivement à mesure que l'observateur se familiarise avec le trajet.

Un point de repère permet de créer une sensation de confort émotionnel, facilitant ainsi l'orientation dans l'environnement urbain. Cela s'applique aussi bien aux citoyens qu'aux visiteurs ou aux touristes, qui parviennent rapidement à se projeter mentalement et à se situer dans l'espace où ils se trouvent (Cabaret, 2015).

3.3 Les parcours historiques dans les villes arabo-islamiques

3.3.1 Formation des parcours historiques dans les villes arabo-islamiques : entre héritage antique et création islamique

Lorsqu'on évoque aujourd'hui les parcours historiques arabo-islamiques avec leurs composantes physiques – réseau de rues, places et marchés, constructions, mobilier urbain, etc. – on fait référence à ceux des villes islamiques formées dès la période médiévale (XIe-XIIe siècles) et qui se sont maintenues jusqu'aux XVIIIe et XIXe siècles, période précédant les premières invasions coloniales. À partir du XIXe siècle et au début du XXe, l'Europe, principalement la France et l'Angleterre, colonise progressivement l'ensemble du monde

arabe. Cela entraîna, dans certaines villes arabo-islamiques plus que dans d'autres, d'importantes transformations urbaines affectant la structure de la ville et ses monuments.

Hérité de l'Empire ottoman, le réseau de rues qui compose les parcours des villes arabo-islamiques présente deux aspects distincts. Selon Miquel (1995), d'un côté, on trouve la ville ronde, un schéma considéré comme typiquement oriental, dont le modèle idéal fut instauré par le calife abbasside Al-Mansur lors de la fondation de Bagdad en 762. De l'autre, il s'inspire de la ville en damier de l'époque hellénistique, un héritage que les pratiques et les coutumes de la civilisation islamique ont progressivement modifié et adapté.

En effet, selon Mouline (1983), des principes urbanistiques et architecturaux de l'époque préislamique, issus des empires grec, romain, byzantin et sassanide, ont été intégrés par les conquérants musulmans, qui les ont adaptés à un nouvel ordre social et religieux. En plus, divers noyaux de cités islamiques se sont formés sur les vestiges de villes anciennes détruites ou abandonnées (grecques, romaines, phéniciennes, etc.) afin de profiter des avantages d'un site reconnu, des infrastructures existantes (routes, ponts, murailles, etc.) et de matériaux de construction facilement disponibles (Msefer, 1984). Dans ces cas, le réseau de rues ancien est le produit d'une stratification urbaine remontant à l'Antiquité⁷.

Raymond (1998) souligne que, dans des villes comme Damas, l'influence de l'urbanisme antique a clairement façonné l'évolution du réseau des rues dans la partie centrale. Entre la Grande Mosquée (ancien temple de *Zeus*) et le Souk Midḥat Pacha (ancienne *Via Recta, decumanus*), la marque du quadrillage antique demeure visible. Cependant, dans le reste de la ville, les rues suivent un tracé irrégulier, servant les quartiers résidentiels.

À la différence des villes musulmanes établies sur des fondations antiques, la création de nouvelles villes musulmanes répondait souvent à l'initiative d'une autorité politique ou religieuse cherchant à marquer l'histoire, comme Le Caire (Fustat en 640), Bagdad (762) ou Meknès (Xe siècle). Selon Msefer (1984), la création de ces cités « volontaires » s'accompagnait, contrairement aux idées reçues, d'un tracé relativement régulier pour une partie ou la totalité du réseau des rues et des espaces publics, dont la configuration était dictée par la forme de l'enceinte, l'emplacement des portes ou l'orientation des mosquées.

⁷ D'après Raymond (1998), le domaine arabe méditerranéen correspond exactement à une zone où l'Empire romain fut à l'origine de nombreuses réalisations urbaines remarquables, et plusieurs grandes villes arabes, notamment Damas et Alep, ont succédé à des cités antiques.

3.3.2 Les types de parcours dans les vieilles villes arabo-islamiques : un double réseau de rues

Selon Balbás (1947), les villes musulmanes étaient dotées de deux systèmes de rues distincts. Le premier comprend des voies transversales ou radiales qui reliaient les portes opposées de l'enceinte fortifiée de la médina. Le second système est constitué de rues étroites et sinueuses, qui se greffaient sur les premières et donnaient naissance à de nombreuses ruelles sans issue (ou impasses), formant un réseau labyrinthe. Ce double système de rues a été justifié par Raymond (1998), qui explique qu'il répond à une organisation économique typique des grandes villes du Maghreb et du Machreq.

Guidoni et Chatin (1981) soulignent que les différentes catégories de rues présentes dans les villes arabo-islamiques correspondent à des fonctions variées, allant du domaine public au domaine privé, sans transition brutale mais de manière progressive. Cette gradation s'exprime à travers deux caractéristiques essentielles : la largeur des rues et leur tracé.

Parcours principaux commerciaux

D'après Eddé (2000), bien qu'il n'y ait pas eu de tracé régulier des rues dans les villes arabo-islamiques, on trouvait généralement un ou deux grands axes, orientés est-ouest ou nord-sud. Selon Guidoni et Chatin (1981), ces axes principaux, souvent appelés "*Shâri*"⁸ (rue principale) reliaient les différents quartiers et se prolongeaient au-delà de la ville pour rejoindre les voies de communication du territoire. Raymond (1998) note que ce réseau de rues, relativement larges et rectilignes, menait directement vers les portes de la ville, à l'image de la rue principale d'Alep, d'origine antique, ou de la « Qasaba » du Caire, d'origine fatimide. Le tracé régulier de ces rues était justifié par les besoins de circulation des piétons et des animaux de bât, en l'absence de tout trafic automobile. Eddé (2000) rajoute que ces axes jouaient un rôle central dans la circulation urbaine et servaient aussi à l'organisation de processions et de parades, comme à Bagdad et au Caire.

Ces parcours principaux étaient le siège des principaux marchés et souks, ainsi que des monuments les plus importants de la ville. Selon Mouline (1983), le long de ces grandes voies se trouvaient des *foundouks* pour l'accueil et la protection des marchands étrangers de passage, des *médersas* pour l'enseignement des sciences religieuses et l'hébergement des étudiants venus de l'extérieur, ainsi que parfois un ou plusieurs *maristans* destinés aux soins

⁸ Les appellations désignant les parcours principaux dans les villes islamiques sont nombreuses. Selon Naciri (2021), le terme *al-Sâbila* signifie *al-Shâri*, qui désigne le parcours principal.

des malades. Eddé (2000) rajoute que des monuments prestigieux tels que les palais ou la Grande Mosquée bordaient également ces rues.

Ces grands axes attiraient souvent les marchés, comme à Damas, Alep, Le Caire mamelouk, Kairouan ou Tunis. En particulier, l'axe commercial central qui desservait la zone des marchés et qui se retrouve étroitement liée à la mosquée principale. Raymond (1998) souligne que cette zone centrale se distinguait par des activités liées à l'économie, à la religion et à l'enseignement. Les monuments publics tels que les mosquées et les établissements d'enseignement (*madrassa*) y étaient nombreux.

À propos des parcours urbains de la médina de Tunis, Binous et Eckert (1980) expliquent que tous convergent vers le centre de la ville, matérialisé par la Grande Mosquée et le quadrilatère des souks nobles qui l'entourent. Ces parcours s'entrecroisent pour former des noyaux intérieurs composés d'habitations.

Parcours secondaires résidentiels

Il s'agit du type de rue le plus courant par rapport aux axes principaux. À ce sujet, Guidoni et Chatin (1981) confirment que, de manière générale, les catégories les plus fréquentes sont celles des impasses et des voies secondaires, tandis que les grandes artères sont moins nombreuses. Eddé (2000) explique que le réseau secondaire est constitué de petites ruelles (*sūqāq*) entrelacées d'impasses, formant un ensemble qui se développe entre les grands axes de circulation. Selon Hentati (2003), ce type de voies est généralement étroit et peut être soit une rue passante, soit une simple impasse. Elles peuvent appartenir à une seule personne ou à un groupe.

Selon Raymond (1998), ce réseau dessert des quartiers résidentiels relativement fermés (appelés *hawma* en Afrique du Nord, *hāra* en Égypte et à Damas, et *maḥalla* à Alep) où seules des activités non spécialisées, telles que les *suwāiqā* et les *ḥawānīt*, étaient présentes. Ce système de rues servait à protéger les familles et facilitait la défense des quartiers en période de troubles. Eddé (2000) ajoute que ce souci de sécurité a conduit, dans plusieurs villes, à la fermeture des ruelles par des portes, donnant ainsi naissance à des quartiers clos adjacents.

Guidoni et Chatin (1981) expliquent que la nature des rues secondaires varie en fonction du type de rue à laquelle elles se rattachent : le *durub* est une rue secondaire reliée à une rue principale, sans issue, et pouvant être fermée par une porte. Bien qu'elle puisse être

longue et avoir un tracé complexe, elle est semi-publique et appartient à des groupes bien définis, comme une famille élargie, pouvant isoler l'accès du reste du quartier ou de la ville. Le type *azikka* (pluriel de *zakkak*), est une ramification du *durub*, sans issue et plus petite, de forme variable, fermée à son point de rencontre avec le *durub*. Contrairement au *durub*, le *azikka* est totalement privé, desservant des habitations d'un même cercle familial, et agit comme un couloir menant aux entrées des maisons.

3.3.3 Caractéristiques des parcours historiques dans les villes arabo-islamiques

De nombreux chercheurs s'accordent sur le fait qu'il n'existe pas de « ville arabe » ou de « ville musulmane » typique. Cependant, on retrouve fréquemment des points communs dans la façon dont l'espace urbain est conçu, organisé et utilisé (Mouline, 1981). Eddé (2000) met en avant des éléments tels que des réseaux de ruelles et d'impasses, la formation de quartiers clos, ainsi que la persistance de grands axes de circulation.

Selon Naciri et Raymond (1997), trois éléments fondamentaux définissent la structure spatiale des villes islamiques et de leurs anciens parcours : la séparation entre la zone centrale et la zone résidentielle, une structure radioconcentrique, ainsi que l'irrégularité de leur agencement. Troin (1990) identifie pour sa part quatre caractéristiques communes à ces villes : tout d'abord, leur appartenance au monde islamique, perceptible dans leurs centres historiques. Ensuite, l'influence de la colonisation, particulièrement visible dans les grandes métropoles, où coexistent quartiers anciens et nouveaux quartiers d'inspiration occidentale. Troisièmement, leur localisation dans des zones arides ou semi-arides. Enfin, ces villes se trouvent souvent dans des régions marquées par des conflits internes ou externes.

Ainsi, les principales caractéristiques des parcours touristiques anciens dans les villes islamiques peuvent être définies comme suit :

Stratification urbaine

Comme nous l'avons vu plus haut, la ville musulmane s'est souvent implantée sur une ville préexistante, conservant ainsi le tracé ancien, parfois remontant à l'Antiquité. Des investigations archéologiques ont pu démontrer, dans certains cas, l'utilisation du même réseau de rues romain, notamment pour les principales artères comme le *decumanus* et le *cardo*.

En effet, l'urbanisme antique (ou préislamique) a fortement influencé le réseau des rues dans les zones commerciales des villes islamisées, traversées par les principales artères.

Eddé (2000) souligne que dans les villes d'origine antique, la structure des rues conserve souvent la trace d'un *cardo* ou d'un *decumanus*. D'après Msefer (1984), lors de la fondation d'Ain Al-Dajar (Anjar, au Liban) en 714, les Omeyyades ont intégré à leurs propres conceptions urbaines les principes de l'urbanisme romain, notamment le plan quadrillé de l'*Urbs Quadrata*, avec *cardo*, *decumanus* et murailles inspirées du *castrum*.

Une organisation des rues influencée par la religion islamique

Selon Troin (1990), Le principal trait commun aux villes islamiques est leur appartenance au monde musulman. Cela se manifeste dans les centres historiques de ces cités par une organisation spatiale distincte, que l'on peut encore observer dans les anciens quartiers urbains : une structure radioconcentrique, la centralité de la Grande Mosquée, la spécialisation des souks, des rues dédiées au commerce et à l'artisanat situées près du centre religieux, ainsi qu'une forte identité des quartiers résidentiels, caractérisés par des ruelles commerçantes, des caravansérails et une transition progressive des espaces publics vers les demeures privées. Ces dernières, fermées sur la rue, sont organisées autour d'un patio central et sont reliées par des impasses qui regroupent des familles élargies.

Selon Mansour (2015), la ville arabo-islamique présente une structure urbaine distincte, façonnée par la religion, les traditions et d'autres facteurs. Par exemple, la vie privée constituait un aspect fondamental de la culture sociale arabe et des principes spirituels islamiques. Cela se manifestait dans l'organisation des rues, où le passage progressif de l'espace public à l'espace privé était particulièrement marqué. Les grandes artères, qui reliaient les zones d'activités commerciales et publiques, étaient subdivisées en un réseau secondaire de routes menant aux quartiers résidentiels, puis se rétrécissant en impasses desservant plusieurs habitations.

Irrégularité de la voirie

Dans la ville arabo-islamique, le réseau des rues est souvent décrit comme irrégulier, voire anarchique. Selon Biget et Hervé (1995), la ville musulmane a fréquemment été représentée comme une "non-ville", et l'urbanisme musulman comme un "non-urbanisme", en comparaison avec l'urbanisme plus clair et structuré des grandes villes romaines antiques. Tourneau (1957), cité par Raymond (1998), écrit dans « Les villes musulmanes de l'Afrique du Nord », en se référant à Alger : « Rien de plus étranger à une ville musulmane du Maghreb que les avenues rectilignes d'une ville romaine ou d'une ville moderne : c'est à un dédale, à un labyrinthe que fait penser la photographie aérienne d'une ville musulmane quelconque.

Au lieu de s'intégrer dans un ensemble conçu à l'avance, les immeubles ont forcé les voies de communication à les contourner, à se faufiler, tant bien que mal, au milieu d'eux. Il en résulte une multiplicité de voies sans issue et des tracés de rues très rarement rectilignes ».

En effet, l'irrégularité du réseau urbain est l'un des traits les plus caractéristiques de l'organisation interne de la ville arabo-islamique, ce qui explique des appellations très spécifiques. Torres Balbás (1947), mentionne qu'une ruelle de Malaga s'appelait « rue des Douze détours » et une autre « rue des Sept détours ». Il relève également des noms similaires à Séville et à Tolède. Raymond (1998) rajoute, qu'à Alger, il existe une rue appelée *Seba Louayat*, signifiant « la ruelle des sept coudes ».

Selon Hentati (2003), les irrégularités ne sont pas propres au plan des villes musulmanes. L'archéologie a démontré que certaines villes gréco-romaines avaient des rues sinueuses et que des impasses existaient même à Rome. Ces irrégularités, toujours selon Hentati (2003), sont le résultat de périodes d'insécurité. En effet, la question de la largeur des rues dans les villes musulmanes a commencé à se poser de manière plus fréquente à partir des Ve/VIe siècles, période marquée par l'insécurité qui régnait alors, aussi bien en Ifriqiya qu'en Andalousie.

Etroitesse des parcours

Les rues de la ville arabo-islamique étaient étroites et sinueuses, conçues en fonction des besoins humains, tant physiques que sociaux (Mansour, 2015). Selon Hakim (1986), dans la ville musulmane, une rue publique devait avoir des dimensions minimales comprises entre 3,23 et 3,50 mètres, aussi bien en largeur qu'en hauteur. La largeur minimale d'une voie publique était ainsi fixée à huit coudées, permettant le passage de deux chameaux chargés. La hauteur minimale, quant à elle, était d'environ sept coudées et s'appliquait aux passages voûtés et aux portes. Hentati (2003) rapporte que les malikites se basaient sur un hadith stipulant que la largeur de la rue devait être de sept coudées, largeur suffisante pour permettre le passage d'un chameau chargé accompagné de son maître sans difficulté.

En ce qui concerne la largeur des rues privées, Hentati (2003), citant les ouvrages juridiques malikites, indique que l'imam Mâlik avait estimé la largeur d'une telle rue à une distance suffisante pour laisser passer une himâla⁹ (chargement d'une monture), et à la

⁹ Hentati (2003) précise qu'il est possible que le chargement évoqué par Mâlik, corresponde aux deux charges symétriques sur le dos d'un chameau accompagné de son maître

distance nécessaire pour que les gens puissent entrer. Sahnûn suggérait que cette largeur corresponde à celle de la porte d'une maison.

La largeur de ces rues était parfois réduite par les banquettes des commerçants devant leurs boutiques, ou par les avancées des moucharabiehs à l'étage, transformant ainsi les parcours en passages partiellement couverts (Raymond, 1998).

Ces dimensions étaient largement suffisantes à une époque où les véhicules modernes n'existaient pas. Mansour (2015) rajoute que l'agencement des rues dans les villes arabes anciennes offrait également une réponse efficace aux conditions climatiques chaudes et à d'autres facteurs externes, faisant de cette urbanisation un modèle de réussite pour son temps.

Ruptures urbanistiques dans les villes musulmanes colonisées

Dans les anciennes villes musulmanes, la période coloniale a entraîné une rupture urbanistique, à la fois temporelle et spatiale. La rupture temporelle se manifeste par la perte des savoir-faire constructifs ancestraux, en raison de l'invasion des styles architecturaux occidentaux et du processus d'acculturation pratiqué par les colonisateurs. La rupture spatiale, quant à elle, est visible dans les anciens parcours urbains, où l'hybridation de la ville a donné naissance à des espaces européens au sein même des parcours traditionnels.

Troin (1990), souligne que ce phénomène est commun à la plupart de villes musulmanes marquées par la colonisation, et l'on observe, particulièrement dans les grandes cités, une juxtaposition de quartiers anciens et de nouveaux quartiers d'inspiration occidentale. Les premiers, plus ou moins traditionnels dans leur conception, sont souvent des espaces centraux ou des faubourgs, denses, et parfois nettement distincts, parfois totalement intégrés, voire imbriqués, avec les zones occidentales.

3.4 Les parcours historiques touristiques : Une exploration sensible et temporelle du patrimoine

3.4.1 Définition et classification des parcours touristiques historiques

Selon Panerai (1999), les parcours touristiques désignent « la succession de péripéties touristiques qui assaillent le promeneur ». Davallon (1986) souligne quant à lui que les parcours urbains deviennent touristiques et transforment les rues à visiter en musées vivants, en une "exposition en temps réel" que les touristes arpentent d'une manière sensorielle. L'auteur explique ensuite que, comme dans un musée, visiter un parcours touristique implique une succession d'actes : marcher, fixer son regard, voir, lire, s'éloigner, comparer,

se souvenir, discuter, etc. Ces opérations correspondent aux différentes modifications des séquences qui composent le parcours, générant ainsi la modification du champ visuel.

Dans une ville, les principaux parcours empruntent souvent les voies les plus anciennement tracées. Ces trajets, parcourus souvent à pied, prennent un cachet temporel. Le parcours "linéaire" devient alors un parcours dans le temps, un passage creusé dans l'histoire d'une cité, jalonnés de fenêtres évènementielles et de repères historiques.

Khalaf et Abbas (2020), définissent les parcours historiques touristiques comme étant des éléments historiques touristiques reliant plusieurs destinations touristiques de grande valeur. Ils constituent un type d'espace touristique qui permet un développement global et équilibre les valeurs spatiales avec les besoins de la population et des touristes grâce à ses propriétés structurelles uniques. Cet élément se distingue par son authenticité, son unicité et sa capacité à promouvoir le patrimoine culturel, urbain et naturel associé à diverses activités. Ce type d'itinéraire contribue à la durabilité à travers ses dimensions (urbaine, économique et sociale), au bénéfice de la société.

Les touristes sont plus à l'aise avec les parcours connus et aménagés. Cela leur évite de s'aventurer dans les vieilles villes au risque de rencontrer des problèmes sécuritaires. En effet, ces cheminements dans la ville ancienne sont imprégnés de codes configurationnels dont le touriste doit faire face. Le visiteur régulier ou l'habitant va s'adapter à ce système en créant des itinéraires pour son usage et des lieux de repli (une marche près d'un trottoir, un banc public, un coin dans une place, etc.).

L'identification des parcours touristiques historiques participe à la mise en marché du patrimoine et à sa "sacralisation touristique" (Laplante, 1996). En effet, cette opération vise une meilleure appréciation de la fréquentation d'un site tout en préservant son authenticité. La construction des parcours touristiques s'élabore en fonction d'un programme d'interprétation préalablement déterminé pour présenter au mieux les monuments, paysages et repères historiques représentatifs du site et donc du patrimoine à valoriser¹⁰ (Patin, 2012).

Dans le jargon touristique, le parcours touristique se décline généralement en deux formes : route touristique et circuit touristique.

¹⁰ Selon Patin (2012), un programme d'interprétation tend à présenter de manière plus accessible le programme scientifique. Il comporte une série de thèmes majeurs pour exposer le site et élaborer les circuits touristiques.

Les routes touristiques

Une route touristique est un itinéraire qui se déroule le long d'un parcours pittoresque, souvent centré autour d'une thématique particulière. Elle constitue aussi un levier pour le développement du tourisme, en reliant entre eux les divers sites d'intérêt qui la composent (Dumoulin, 2003). Ce chemin pittoresque varie les représentations (naturelle, culturelle, culturelle, folklorique, etc.) et s'étend sur une distance assez importante impliquant l'implantation de certains services d'accompagnement et d'approvisionnement tels que l'hébergement, la restauration, l'exposition, etc.

Les circuits touristiques

Selon Bourdeau *et al.* (2015), le mot "touriste" tire son origine du latin "*tornus*" qui signifie une personne qui fait un "tour" pour revenir à son point de départ. C'est ainsi que se définit un "circuit touristique" composé du mot "circuit" du latin "*circuitus*" qui signifie "entourer" ou "faire un tour". Un circuit est, selon le dictionnaire Larousse (2022), un parcours touristique comportant plusieurs étapes et souvent balisé. C'est aussi, d'après le même dictionnaire, un parcours allant d'un point à un autre et comportant des étapes, des détours, des sinuosités. Les circuits touristiques ont une thématique particulière et suivent un parcours circulaire, couvrant une distance généralement plus courte que les routes touristiques et comportant des dépendances spécifiques.

La mise en place d'un circuit touristique implique la création d'un programme prédéfini visant à présenter de manière optimale les monuments, les paysages et les sites historiques représentatifs du site et ainsi valoriser son patrimoine. Patin (2012), dans son livre intitulé "Tourisme et patrimoine" explique qu'il existe plusieurs types de circuits qui s'étendent du général au thématique et dépendent des attentes relatives à chaque type de touriste-visiteur : « généralement, ont créé un circuit principal, bien équipé, destiné au primo-visiteurs (qui découvrent le site pour la première fois), aux visiteurs pressés (groupes en voyage organisé généraliste), aux visiteurs occasionnels. ». Les touristes connaisseurs ou "voyageurs passionnés" connaissent déjà le site et cherchent à découvrir plus d'où la nécessité de rajouter des prestations supplémentaires thématiques ou de « découverte ».

Selon Patin (2012), les circuits de visite identifiés doivent respecter les durées de visite moyenne d'un site, qui est de l'ordre d'une heure trente à deux heures. Le temps de visite dépend du type de circuit et de celui des visiteurs :

- Les visiteurs en groupe pressés (en voyages organisés) : des circuits d'une durée inférieure ou égale à une heure ;
- Les visiteurs réguliers (familles, petits groupes d'amis) : des circuits d'une heure trente à deux heures ;
- Les amateurs : des circuits de plus de deux heures et jusqu'à la journée.

3.5 Planification et développement des parcours et circuits touristiques en Algérie

Aujourd'hui, l'aménagement de parcours et de schémas touristiques a été proposé à travers divers instruments de planification territoriale. Le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT 2030) recommande la création de circuits touristiques dans le cadre des Pôles d'Attractivité Touristique (POT). Un pôle touristique se définit, selon le SNAT 2030, comme un espace géographique regroupant des villages touristiques d'excellence et contribuant activement à façonner l'image touristique de l'Algérie (équipements d'hébergement et de loisirs), ainsi que des activités et des circuits touristiques, en synergie avec un projet de développement territorial.

Le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRAT 2025) propose la promotion des circuits touristiques intégrant l'ensemble des composantes patrimoniales. Il prévoit également la formation de guides et d'animateurs, ainsi que la diffusion d'ouvrages et de brochures sur la région visitée, destinés à un large public. En outre, le développement des structures d'accueil (hôtels, restaurants, etc.) est encouragé. Ces mesures complètent et accompagnent les circuits touristiques, contribuant ainsi à leur succès (SNAT 2025).

Le Schéma Directeur d'aménagement Touristique (SDAT 2030) propose des circuits et parcours touristiques à travers six filières à promouvoir :

- Tourisme balnéaire, littoral et méditerranéen : propose, dans le cadre d'une approche environnementale, l'instauration de sentiers de découverte dunaires accompagnés par la création de CPIE (Centres Permanents d'Initiatives pour l'Environnement), de maisons thématiques (oiseaux, poissons, flore, insectes...) et l'organisation de classes vertes.
- Tourisme saharien et de randonnée : quatre routes touristiques sont proposées : la route des oasis, la route des forts, la route du sel et de l'or, et les routes des ksour.
- Tourisme urbain et d'affaires : la découverte des cœurs de villes à travers des itinéraires de découverte autour de la culture, de l'histoire, des musées et des

monuments historiques, du patrimoine bâti, des parcs à thème et jardins, des quartiers, des casbahs, ainsi que des fêtes et des événements tout au long de l'année.

- Tourisme culturel, culturel et événementiel : préconise la création de circuits au sein des sites historiques et la mise en valeur et en lumière des sites antiques et archéologiques.
- Tourisme de niche : propose l'organisation d'une route touristique des ksour ainsi qu'un réseau de musées autour de thématiques variées relatives à la filière.
- La filière « Tourisme de soins, de santé et de bien-être » ne comporte aucun parcours spécifique.

3.6 Mise en tourisme des parcours historiques

3.6.1 Valorisation touristique du patrimoine

Le patrimoine et sa valorisation forment un écosystème symbiotique. D'après Borghi *et al.*, (2011), pour devenir patrimoine, tout héritage doit être valorisé et socialement reconnu en tant que tel. Les auteurs rajoutent que les actions de valorisation ne sont pas simplement des agents de l'héritage patrimonial, mais elles sont aussi, et parfois, des créatrices de patrimoine. La valorisation du patrimoine s'inscrit dans une référence à un système de valeurs, fondamentalement urbain (Lazzarotti, 1995). La Charte révisée du Tourisme culturel tenue au Mexique en 1999, stipule que les ensembles patrimoniaux renferment une valeur tant culturelle que sociale. Elle rajoute que : « La protection et la conservation à long terme des cultures vivantes, des ensembles patrimoniaux et des collections, ainsi que leur intégrité physique et écologique dans leur contexte environnemental, doivent être une composante essentielle des politiques de développement social, économique, législatif, culturel et touristique » (principe 2 de la Charte révisée du Tourisme Culturel, 1999).

La mise en valeur du patrimoine implique également sa promotion, afin d'encourager l'attrait local et d'accroître l'afflux de touristes. Elle facilite l'accès aux trésors culturels à un public plus large en se concentrant sur l'accueil, l'encadrement et l'animation. Cela se manifeste par l'organisation d'activités liées au patrimoine, ainsi que par l'éducation artistique et culturelle. Bazin *et al.* (2014) ont établi une liste des politiques de valorisation touristique des atouts patrimoniaux des villes :

- La mise en tourisme : valorisation des lieux, piétonisation, réhabilitations, création de produits associés aux sites principaux visités, produits nouveaux destinés à faire revenir la clientèle ;
- La communication, visant des clientèles spécifiques en termes de revenus et de localisation ;
- Incitations au développement d'une offre d'hébergement de qualité ;
- Amélioration de l'accessibilité des sites pour les touristes.

Ces opérations conduisent à donner une valeur économique destinée à améliorer la vie de la population locale. On parle aussi d'échange des valeurs économiques contre des valeurs culturelles (Cousin, 2008). Sessa (1967), affirme que la culture et l'économie touristique, au lieu de se tenir en opposition, dérivent d'un avantage réciproque l'une de l'autre. Picard (1992), rajoute que ceci a pour finalité de démontrer que le tourisme international se traduit en définitive par un double courant d'échanges, de valeurs économiques vers les pays récepteurs et de valeurs culturelles vers les pays émetteurs.

3.6.2 Mise en tourisme des villes et monuments historiques

Sur le plan lexical, l'expression "mise en tourisme" est construite de "mise en..." qui renvoie à l'action d'établir ou de modifier quelque chose ou quelqu'un dans son état, sa fonction, sa situation, sa forme extérieure, ses propriétés. Selon Kadri *et al.* (2019), la conceptualisation de la réalité nommée "mise en tourisme" se base sur le concept de transformation/modification. Georges Cazes (1992), dans son ouvrage intitulé "*Fondements pour une géographie du tourisme et des loisirs*", n'a certes pas employé l'expression "mise en tourisme", mais qualifie le tourisme de "processus de transformations", de "subversion spatiale" et de "production touristique". Une transformation qui, selon le même auteur, s'effectue sur les plans spatial, symbolique, environnemental, culturel, économique et politique.

Sur le plan historique, la mise en tourisme est une pratique ancienne identifiée d'abord à travers ses dimensions idéologique et politique, que l'on observe aux XIX^e et XX^e siècles à travers le développement de lieux réservés à des élites, l'appropriation de territoires, l'invention de pratiques dans les territoires colonisés et les expositions universelles comme événement urbain dans les métropoles (Kadri *et al.*, 2019). L'approche scientifique de la mise en tourisme est récente et a servi de dévoiler sa complexité en tant que phénomène global. Pour certains, la mise en tourisme est simplement la mise en œuvre des moyens pour

rendre attractif un territoire, une région, un produit ou un savoir. C'est aussi la création de produits et de services afin d'attirer et de recevoir des touristes (Chaoui, 2017). Toujours dans la perspective d'attirer du monde, Royer (2013), définit la mise en tourisme comme une enveloppe charnelle et matérielle qui donne corps au discours promotionnel et qui, d'après le même auteur, donne lieu à une commercialisation des savoirs et des savoir-faire. Le processus de mise en tourisme révèle aujourd'hui des réalités nouvelles liées à sa diffusion mondialisée et aux divers problèmes rencontrés (urbanisation accélérée, risques climatiques, conflits armés, etc.) (Kadri *et al.*, 2018).

L'Équipe MIT (Mobilité, Itinéraire et Territoires), (2000), définit l'expression mise en tourisme comme étant un processus de création d'un lieu touristique ou de subversion d'un lieu ancien par le tourisme qui aboutit à un état : le lieu touristique. Dans un autre article, les chercheurs de la même équipe (MIT, 2000), considèrent qu'il existe trois principales variables pour mesurer la mise en tourisme d'un lieu : d'abord, le taux de fonction touristique qui correspond au rapport entre la capacité totale de l'hébergement touristique et la population totale du lieu ; puis, la fréquentation touristique étant donné qu'un lieu ne peut être touristique sans touristes ; enfin, la présence de résidences secondaires qui comptent énormément dans l'appréhension des espaces touristiques.

Le processus de mise en tourisme est très prisé par les pays développés pour rendre attractif leurs territoires et enrichir leur économie (Kadri *et al.*, 2019). Il sert aussi aux pays moins développés et représente un outil efficace pour redonner vie à des quartiers délaissés et aider à récupérer leur vitalité perdue. La dynamique créée par la mise en tourisme à travers la revitalisation des commerces et la réhabilitation des espaces vides, favorise le développement économique des quartiers anciens. Elle préconise l'occupation du patrimoine. Selon Gravari-Barbas (2005), le moyen le plus efficace de protéger le patrimoine consiste à lui donner une fonction en l'occupant : « Le meilleur moyen pour protéger le patrimoine c'est de l'occuper, de lui attribuer une fonction, de lui accorder un rôle dans la société, bref, de l'habiter. [...]. Habiter au sens propre, y vivre, mais aussi habiter en investissant les lieux par une fonction, par un projet, par une œuvre artistique, par l'esprit ou par l'imaginaire. [...] La vacance c'est le problème principal auquel le patrimoine doit faire face aujourd'hui ».

En Algérie, la politique de mise en tourisme ne s'est pas encore concrétisée. Idir (2013) estime que la réussite de cette politique nécessite l'amélioration des éléments constituant un

environnement propice à la pratique du tourisme ainsi que la création de dynamiques institutionnelles susceptibles de mobiliser et de coordonner les acteurs à l'échelle locale. L'auteur rajoute que : « la première condition, qui se situe en amont et en aval de l'entreprise touristique, relève de la politique publique dans un cadre partenarial intersectoriel » ; « la deuxième condition, relative à la coopération institutionnelle, à caractère transversal, s'appuie sur l'intégration et le concours de tous les acteurs concernés par l'activité touristique ».

3.6.3 L'aménagement des parcours touristiques

D'après Calvignac *et al.* (2018), la visite d'un site touristique implique une série de choix influencés par diverses propositions émanant d'acteurs humains (guides, professionnels du tourisme, commerçants, prescripteurs) et non-humains (labels, publicités, cartes, guides imprimés, prospectus, signalisation, applications mobiles). C'est en interaction avec cet écosystème riche et varié que chaque visiteur construit son propre parcours touristique personnalisé.

L'aménagement des parcours et circuits de visite sur un site repose sur un programme d'interprétation, qui consiste à adapter un programme scientifique aux attentes des visiteurs (Patin, 2012). Un parcours touristique doit offrir une variété d'activités, combinant découverte, détente (comme des espaces audiovisuels ou des boutiques), présentations classiques et éléments surprenants (tels que des objets rares ou des mises en scène spectaculaires) pour captiver les visiteurs. Sa mise en place s'accompagne d'un programme de formation pour les guides et conférenciers.

Lors d'une première visite, il est essentiel de présenter les parcours traditionnels mettant en avant les principaux éléments du patrimoine, souvent les plus prisés par les touristes. Toutefois, il est tout aussi important d'élargir la découverte en intégrant d'autres facettes de la ville, comme sa culture, ses traditions, sa gastronomie ou encore ses quartiers moins connus. La qualité de la visite repose sur la transmission d'informations précises et captivantes, adaptées aux attentes des visiteurs, afin de leur offrir une expérience mémorable et de les inciter à revenir. Idéalement, un parcours touristique devrait inclure des infrastructures d'accueil et d'accessibilité, un centre d'interprétation, des espaces muséographiques, des locaux administratifs, des réserves et des ateliers de restauration, entre autres. Dans son ouvrage *Tourisme et patrimoine* (2012), Patin dresse une liste des

aménagement et techniques permettant la mise en tourisme et la gestion des sites historiques, recommandations qui s'appliquent également à l'échelle d'un parcours.

La signalisation directionnelle

La signalisation regroupe l'ensemble des dispositifs visuels qui renseignent les usagers sur leur environnement, les usages, les itinéraires et les changements de lieu. Elle inclut notamment les tables d'orientation, les plans, les panneaux, les bornes informatives et les feux, constituant ainsi la signalétique des espaces urbains.

La signalisation d'intérêt culturel et touristique vise à répondre aux besoins d'orientation et d'information des visiteurs en déplacement (UNESCO, 2009). Son amélioration joue un rôle clé dans l'accessibilité d'un site, facilitant la circulation des touristes en toute sécurité. Pour les sites isolés, l'installation d'une signalisation directionnelle peut entraîner une hausse de la fréquentation allant de 10 à 20 %.

Les stationnements

Il est essentiel de réguler et de contrôler le stationnement afin de préserver l'intégrité des sites historiques visités. Selon Dubié *et al.* (2015), en période de forte affluence, un grand nombre de véhicules se garent simultanément aux abords des principaux sites touristiques, dont certains de manière illégale. Si cette activité favorise le développement économique et commercial de la ville, elle engendre également de vives critiques en raison des problèmes de circulation, de stationnement, ainsi que des nuisances sonores et de la pollution qui en découlent.

Pour préserver la qualité des sites, l'utilisation d'équipements légers est de plus en plus favorisée. Cela inclut des sols stabilisés sans revêtement, des délimitations en matériaux locaux, une végétalisation dense et une intégration harmonieuse des espaces dans le paysage. La capacité des zones de stationnement est définie sur la base d'une analyse prévisionnelle de la fréquentation et de la capacité d'accueil touristique. De plus, une distinction est faite entre l'accueil des véhicules individuels et celui des transports collectifs.

Aménagements d'accueil et d'information

D'après Seydoux (1983), cité par Leblanc (2003), l'accueil regroupe l'ensemble des attitudes, des politiques et des techniques mises en place pour établir une relation de qualité avec le touriste. Son objectif est de répondre à sa curiosité, à ses besoins, à ses préférences

et à ses aspirations, tout en favorisant un climat propice aux rencontres et aux échanges. Ce cadre encourage ainsi la découverte, la tolérance et la compréhension mutuelle.

Par ailleurs, les espaces d'accueil et d'information ont pour principales missions de fournir des renseignements et de proposer divers services, tels qu'une infirmerie ou des dispositifs de secours d'urgence, une cafétéria, des comptoirs de vente, un bureau des guides, etc. Ils peuvent également inclure une salle d'exposition temporaire ainsi que des présentations audiovisuelles.

Équipements administratifs et pédagogiques

Les bureaux administratifs sont des espaces dédiés au personnel en charge de la gestion. Ils peuvent être situés hors du site, dans des bâtiments neufs ou réhabilités. Les espaces pédagogiques, quant à eux, sont aménagés pour accueillir des groupes scolaires. Par ailleurs, les réserves jouent un rôle essentiel, notamment dans les sites culturels et archéologiques.

D'après Patin (2012), lorsque l'affluence est importante, il est fréquent de trouver un auditorium d'une capacité allant de 100 à 500 places, utilisé pour des spectacles, des conférences et des colloques. Les restaurants, conçus pour être rentables, disposent d'un accès indépendant des monuments ou musées, leur permettant de rester ouverts en dehors des horaires de visite.

3.6.4 Conditions de présentation des parcours au public et programme de mise en valeur

Patin (2012) établit les conditions de présentation des sites au public ainsi que les principes de leur mise en valeur. Cela inclut le programme scientifique et d'interprétation, les supports de visite, les reconstitutions, l'éclairage, l'intégration paysagère par la végétalisation, l'organisation de manifestations temporaires et l'accès aux parties habituellement fermées au public :

Programme scientifique et Programme d'interprétation

Le programme scientifique est utilisé pour créer des circuits, des supports de visite, des musées de sites, des centres d'interprétation, des reconstitutions, des éclairages, des événements, etc. Cependant, ce programme scientifique n'est généralement pas adapté à une communication touristique qui doit s'adresser à un public culturellement hétérogène. Il est

donc important de passer d'une approche purement scientifique à un programme plus accessible qui associe la connaissance, l'expérimentation, l'émotion et la distraction.

Les supports de visite

Des dispositifs d'information variés sont habituellement proposés aux visiteurs dans la plupart des sites touristiques, afin de faciliter leur orientation et leur donner des informations pertinentes. Ces dispositifs peuvent inclure des panneaux de signalisation, des documents imprimés, des supports numériques, des bornes interactives, des contenus audiovisuels ainsi que des guides conférenciers.

Les reconstitutions

Il est possible de valoriser efficacement un site culturel en reconstituant totalement ou partiellement les monuments et les décors qui ont disparu, afin d'offrir aux visiteurs une expérience plus proche de la réalité. Différentes options sont envisageables pour cela, telles que la création de maquettes, la réalisation de reconstitutions physiques, la production de dessins ou encore la mise en place de reconstitutions virtuelles.

La mise en lumière

On utilise l'éclairage pour mettre en valeur la structure des sites ou pour guider les visiteurs le long d'un parcours. Les spectacles traditionnels de son et lumière ont été remplacés progressivement par des techniques plus subtiles et complexes. Les projecteurs aveuglants placés au pied des murs ont été remplacés par des fibres optiques qui sont installées dans les cavités, sur les bords des fenêtres et sous les corniches, permettant de mettre en relief les détails architecturaux et décoratifs

La végétalisation

On a constaté une forte utilisation de la végétation dans la mise en valeur des sites culturels et naturels. Les arbres, tels que les peupliers et les cyprès, ainsi que les bordures de buis, sont souvent plantées pour restituer de manière suggestive et agréable le plan du site. Des repères visuels tels que des arbres isolés peuvent également être installés. Dans certains cas, lorsque la documentation est disponible, il est possible de reconstituer la végétation d'origine.

Les manifestations temporaires

On utilise souvent des événements temporaires pour mettre en valeur un site culturel. Les expositions sont particulièrement populaires car elles permettent d'attirer l'attention des visiteurs et des médias. Les animations et les spectacles historiques, quant à eux, sont destinés à un public qui s'intéresse à une présentation plus immersive et interactive du patrimoine.

Accessibilité aux parties fermées

Les visiteurs expriment fréquemment le souhait d'explorer des parties méconnues et habituellement inaccessibles du patrimoine, qu'il s'agisse d'un accès temporaire ou permanent. Cela inclut notamment les caves, les oubliettes, les combles, les demeures privées ou encore les chemins interdits au public. Selon Maarleveld *et al.* (2013), tous les sites ne sont pas nécessairement adaptés à une ouverture au public. Il est essentiel que toute restriction d'accès repose sur des motifs légitimes liés à la préservation du patrimoine et ne résulte pas d'une simple facilité administrative. De plus, les raisons de ces limitations doivent être clairement expliquées aux visiteurs. Pour pallier ces contraintes, différentes solutions permettent d'offrir un accès indirect, telles que la télévision en circuit fermé, les webcams, les véhicules télécommandés ou encore la modélisation en trois dimensions. Ces technologies, existant depuis longtemps, offrent une alternative immersive à la découverte physique de ces lieux.

3.7 Moyens et outils pour identifier les parcours touristiques historiques

L'identification des parcours touristiques au sein d'un site historique repose avant tout sur l'inventaire des éléments du patrimoine, tant matériel qu'immatériel, présentant un intérêt particulier pour les visiteurs. Cela inclut notamment les monuments, le savoir-faire local, les traditions, les coutumes et divers autres points d'intérêt (Raftani *et al.*, 2017). Ces éléments servent de base à la conception des itinéraires de visite, en veillant à mettre en avant les richesses du site tout en intégrant ses monuments majeurs. Cette approche contribue non seulement à la valorisation du patrimoine, mais aussi au dynamisme économique de la région.

L'identification des parcours de visite et des éléments patrimoniaux à valoriser s'appuie sur une diversité d'approches combinant recherche historique, archivistique, cartographique, archéologique, ainsi que des enquêtes de terrain impliquant la population locale. En milieu urbain, des techniques géophysiques ont été développées pour détecter d'anciennes rues enfouies présentant un intérêt patrimonial. Par ailleurs, des méthodes

novatrices comme la *Space Syntax* sont employées en recherche urbaine pour analyser l'organisation spatiale et identifier les principaux axes de circulation historiques. Ces approches permettent une meilleure compréhension de la structure urbaine et facilitent la mise en valeur des tracés historiques, optimisant ainsi la planification des itinéraires touristiques.

3.7.1 Recherche historique, archivistique et inventaire

D'après Chabbert (2022), l'inventaire général du patrimoine culturel examine, analyse et documente les œuvres in situ, en s'appuyant sur les sources d'archives et la bibliographie disponible. Son champ d'exploration couvre l'ensemble des créations humaines présentes sur le territoire, qu'il s'agisse d'architecture, d'urbanisme, d'objets ou de mobilier, qu'ils appartiennent au domaine public ou privé.

Selon Patin (2012), l'étude historique et l'inventaire constituent les bases d'un programme culturel visant la mise en valeur et la diffusion des connaissances sur un site patrimonial, notamment dans le cadre d'un parcours historique. Cette recherche s'appuie à la fois sur des travaux scientifiques et de vulgarisation et peut être confiée à un ou plusieurs spécialistes, opérant sous la supervision d'un conseil scientifique.

Cette approche englobe divers aspects : architecturaux, artistiques, esthétiques, environnementaux et techniques, mais aussi l'histoire des événements et des figures marquantes associées aux lieux et aux objets étudiés. Une attention particulière est accordée à l'évolution du site à travers le temps, notamment les destructions, reconstructions, agrandissements, restaurations ou déplacements d'objets mobiliers. Fondée sur des bases scientifiques, cette recherche poursuit un double objectif : d'une part, elle documente les actions de conservation et de protection, et d'autre part, elle fournit un socle d'informations essentielles pour l'élaboration de contenus culturels destinés au grand public, la conception de circuits de visite, l'aménagement des espaces et la définition des axes de communication.

En complément des archives et des ouvrages historiques, l'étude des guides et des récits de voyage s'impose comme une source indéniable pour retracer les itinéraires empruntés par les touristes à une époque donnée. Salinas (1989) souligne que le récit de voyage transmet à la fois des informations plus ou moins subjectives et des opinions, exerçant ainsi une influence certaine, en particulier à une époque où le public est avide d'exploration et de découvertes. Selon Bella (2018), les guides de voyage constituent des sources précieuses pour analyser les représentations et les imaginaires associés à l'espace

urbain. Elle ajoute que le guide, en tant qu'objet périssable, est profondément ancré dans son époque, ce qui en fait une source privilégiée pour les historiens. Les trois premiers guides touristiques consacrés à l'Algérie remontent, d'après Berthonnet (2006), respectivement à 1836, 1846 et 1855.

3.7.2 La recherche archéologique

En ce qui concerne l'identification archéologique, un rapport publié par *the Council of Europe Press* (1992) souligne que la recherche archéologique joue un rôle fondamental dans la quête d'identité des peuples. Elle constitue un droit essentiel permettant aux populations de se réapproprier leur patrimoine grâce à l'expertise des archéologues, capables d'interpréter les vestiges du passé. Si les fouilles ont longtemps été l'outil principal de cette discipline, elles sont aujourd'hui complétées par des techniques modernes telles que la prospection géophysique, l'analyse d'images satellitaires et les examens de laboratoire. Désormais, les fouilles ne représentent qu'un maillon d'un ensemble plus vaste d'activités scientifiques contribuant à l'étude du passé. De plus, l'intérêt du public pour l'histoire et l'archéologie ne cesse de croître (Patin, 2012).

Les méthodes géophysiques utilisées en archéologie s'inscrivent dans une démarche plus large de prospection archéologique, où l'exploitation et la mise en relation des données sont aujourd'hui facilitées par les systèmes d'information géographique (SIG). Ces techniques reposent principalement sur l'analyse des propriétés électromagnétiques des sols, telles que la conductivité électrique, la permittivité diélectrique et la susceptibilité magnétique complexe (Tabbagh, 2020).

Parmi les techniques les plus courantes, la photogrammétrie permet de restituer avec une précision exceptionnelle des surfaces telles que le sol ou des objets en trois dimensions (Baleux et Calastrenc, 2019). De même, l'utilisation de la technologie LiDAR en archéologie, grâce à l'analyse de la micro-topographie, facilite la détection de structures linéaires et fines, notamment les tracés de routes, et ce, sur plusieurs kilomètres, même sous un couvert forestier dense. Au-delà de simples tronçons de voies anciennes, cette technique a permis de révéler des cités entières grâce à la télédétection par laser. Par ailleurs, l'intégration de caméras thermiques et multispectrales sur des drones a récemment offert de nouvelles perspectives sur l'identification des réseaux routiers (Coutelier, 2020).

Des travaux archéologiques menés sur le site de Pacacia (Guerbes-Skikda) ont porté sur la mise en valeur du site, son nettoyage, ainsi que l'inventaire et l'identification de ses

structures et monuments. Ces recherches ont également permis la formation des étudiants sur le terrain et la réalisation de relevés archéologiques et topographiques, contribuant à une meilleure lecture historique du site et de ses différentes phases d'évolution. L'étude a permis d'évaluer la superficie du site, estimée à 6 hectares, et d'examiner les monuments qui composent cette agglomération. Parmi les principaux résultats figurent l'établissement d'une carte archéologique et la création d'un plan global du site (Ounis *et al.*, 2022).

3.7.3 Les documents iconographiques

D'après Miloudi et Bektache (2019), un document iconographique est avant tout constitué d'images. Parmi les types les plus courants, on peut citer les dessins, peintures, gravures, photographies, affiches et caricatures. De plus, les illustrations présentes sur des objets du quotidien, tels que les pièces de monnaie, les timbres, les drapeaux ou encore les poteries, font également partie de cette catégorie de documents. Les documents iconographiques sont des sources précieuses en recherche historique, offrant une dimension visuelle essentielle à la compréhension des époques passées.

La photographie ancienne constitue un outil précieux pour la recherche, permettant d'étudier l'évolution des sites patrimoniaux à travers le temps. Elle offre un témoignage visuel essentiel sur l'architecture, les transformations urbaines et les usages sociaux des lieux historiques. Selon Maréchal (1986), elle représente une source iconographique d'une richesse remarquable pour les historiens.

Cette abondance documentaire se retrouve aussi bien dans les archives publiques que privées. Selon Messikh (2012), entre 1850 et 1880, période correspondant à l'âge d'or de la photographie en Algérie, des milliers de clichés ont été pris à travers tout le territoire. Ces images, couvrant une grande diversité de genres, ont contribué à façonner une nouvelle perception du pays et de ses habitants, à travers le regard de photographes occidentaux. Bien que souvent marquées par une vision colonialiste, ces photographies demeurent des documents d'une valeur inestimable, offrant des témoignages parfois poignants sur l'Algérie de la seconde moitié du XIXe siècle.

3.7.4 L'enquête auprès des populations locales : l'inventaire participatif

L'intégration des témoignages des résidents, artisans, commerçants et autres acteurs locaux dans l'inventaire du patrimoine constitue une approche essentielle pour enrichir et préserver l'héritage culturel d'un territoire. Selon Auclair (2017), cette démarche met en valeur les « communautés patrimoniales » autant que les objets eux-mêmes, en s'inscrivant

dans un contexte où la « démocratie participative » devient un mode de gouvernance privilégié. Elle favorise également de nouvelles dynamiques de production du savoir historique fondées sur la collaboration, la collecte de témoignages (histoire orale) et le partage des données via des plateformes ouvertes (open data).

Face à la diversité des recensements existants sous diverses formes (mémoires orales, manuscrits, livrets imprimés, cartographies, etc.), une approche participative s'est imposée dans certains pays. En France, Bourges (2022) souligne que le Pôle d'Équilibre Territorial Rural (PETR) Garrigues et Costières de Nîmes a initié en 2019 une action collaborative impliquant les acteurs locaux afin de structurer ces données dans un modèle unifié, tout en les complétant par des recherches approfondies. Ce travail en étroite relation avec les communautés locales visait également à orienter les études d'inventaire vers des thématiques pertinentes pour le territoire. À cette fin, les associations patrimoniales, les municipalités et les habitants engagés, qu'ils soient passionnés d'histoire ou élus en charge de la culture, ont joué un rôle clé dans le processus.

L'UNESCO avait mis en avant une initiative similaire en Afrique. Depuis 2012, cinq pays africains lusophones (Angola, Cabo Verde, Guinée-Bissau, Mozambique, Sao Tomé-et-Principe) collaborent dans un projet régional visant à réaliser des inventaires patrimoniaux avec la participation des communautés locales et à mettre en place des mesures de sauvegarde adaptées. Ce programme a permis des avancées notables, notamment en mobilisant divers acteurs, en renforçant les infrastructures institutionnelles nécessaires à la préservation du patrimoine et en favorisant la coopération interétatique (UNESCO, 2018).

3.7.5 Les documents cartographiques

La carte et le plan sont des productions graphiques qui, au même titre que d'autres artefacts, renseignent sur les pratiques sociales des sociétés anciennes (Cavanna, 2011). Les documents cartographiques anciens jouent un rôle essentiel dans la recherche et l'identification des anciennes voies de circulation. Ils offrent des représentations détaillées des réseaux urbains tels qu'ils existaient à différentes époques, permettant ainsi aux chercheurs de retracer l'évolution des infrastructures et de l'occupation des sols. La recherche cartographique, combinée à l'analyse de sources historiques, contribue à la reconstitution des réseaux routiers du passé, offrant une meilleure compréhension de l'évolution des infrastructures urbaines et rurales.

Une étude intitulée "*Towards the Automated Large-Scale Reconstruction of Past Road Networks from Historical Maps*" propose une méthode automatisée pour reconstruire les réseaux routiers anciens à partir de cartes historiques numérisées. Cette approche intègre des données routières contemporaines ainsi que des informations colorimétriques extraites des cartes anciennes afin d'inférer l'existence de routes à différentes époques. L'étude a testé cette méthode sur plus de 300 000 segments routiers aux États-Unis, en s'appuyant sur des cartes topographiques historiques datées entre 1890 et 1950. Les résultats obtenus se sont révélés concluants, démontrant ainsi la fiabilité de cette approche (Uhl *et al.*, 2022).

En France, le projet *Chronocarto*, développé par le laboratoire AOROC, propose des outils WebSIG (Systèmes d'Information Géographique en ligne) destinés aux archéologues. Cette plateforme permet de visualiser et d'analyser des données archéologiques en les intégrant dans un contexte cartographique, facilitant ainsi l'étude des anciens réseaux de voies. Par ailleurs, des ressources comme le Géoportail de l'IGN offrent un accès à des cartes anciennes numérisées, permettant aux chercheurs de comparer les configurations urbaines passées et présentes pour identifier les traces des anciennes rues.

3.7.6 L'utilisation de méthodes et logiciels spécialisés

L'utilisation de logiciels spécialisés, tels que *Depthmap*, et de techniques avancées comme la photogrammétrie numérique constitue une approche puissante pour l'identification et l'analyse des anciennes rues.

Les logiciels de géographie, en particulier ceux dédiés à la syntaxe spatiale, jouent désormais un rôle important dans l'étude des réseaux urbains historiques. *Depthmap*, par exemple, permet de modéliser et d'analyser la configuration spatiale des villes anciennes, offrant ainsi une meilleure compréhension de leur structure et de leur évolution à travers le temps.

Par ailleurs, plusieurs logiciels de photogrammétrie permettent de reconstituer en 3D des paysages passés à partir de photographies aériennes anciennes. Cette approche facilite la détection des traces d'anciennes voies, notamment des voies romaines, en exploitant des images historiques présentant un recouvrement suffisant. Même en cas de recouvrement partiel, ces logiciels sont capables d'identifier des points communs entre les images et de les assembler pour produire une restitution en relief de la scène et du réseau de rues (Coutelier, 2020).

3.8 Conclusion

Les parcours touristiques historiques se révèlent être un outil stratégique essentiel pour la valorisation du patrimoine culturel et historique. En structurant l'exploration des sites patrimoniaux, ils permettent non seulement de mettre en lumière les richesses d'un territoire, mais aussi de créer une expérience immersive et éducative pour les visiteurs. Ce chapitre a démontré que les parcours historiques ne se limitent pas à de simples itinéraires ; ils incarnent une lecture narrative du territoire, reliant les dimensions spatiales, temporelle et culturelle. Ils jouent un rôle clé dans la transmission des héritages culturels, tout en contribuant à la dynamisation économique et sociale des espaces concernés.

Dans les villes arabo-islamiques, les parcours historiques reflètent une organisation urbaine complexe, marquée par des influences antiques et islamiques. Ces itinéraires témoignent d'une riche histoire et d'une identité culturelle forte. L'analyse de ces parcours a permis de souligner leur importance dans la compréhension des dynamiques urbaines et sociales, ainsi que leur potentiel en tant que levier de développement touristique.

En Algérie, la planification et l'aménagement des parcours touristiques s'inscrivent dans une stratégie nationale visant à promouvoir le patrimoine culturel et naturel. Les schémas d'aménagement territorial préconisent la création de circuits thématiques, intégrant à la fois les sites historiques, les paysages et les traditions locales. Cependant, la réussite de ces initiatives repose sur une approche méthodologique rigoureuse, combinant recherche historique, archéologique, cartographique et participative. L'implication des communautés locales et la prise en compte des attentes des visiteurs sont des éléments clés pour garantir l'authenticité et la durabilité des parcours.

La mise en tourisme des parcours historiques nécessite également une réflexion approfondie sur les impacts du tourisme. Si ces itinéraires peuvent contribuer à la revitalisation économique et à la préservation du patrimoine, ils doivent être conçus de manière à minimiser les effets négatifs, tels que la surfréquentation ou la dégradation des sites. Une signalisation adaptée, des aménagements d'accueil et des programmes d'interprétation bien pensés sont essentiels pour offrir une expérience touristique de qualité tout en respectant l'intégrité des lieux.

4 CHAPITRE IV : MOUVEMENTS TOURISTIQUES À L'INTERIEUR DES PARCOURS HISTORIQUES : DEMARCHE METHODOLOGIQUE ET OUTILS D'ANALYSE

4.1 Introduction

L'orientation touristique est un processus complexe qui implique la prise de décision, la planification d'itinéraire et l'interprétation de l'environnement. Ce chapitre examine les différentes ressources que les touristes utilisent pour s'orienter, telles que les cartes, la signalisation, les guides touristiques et les technologies numériques. Il explore également l'impact de la configuration spatiale des villes historiques sur le mouvement et l'orientation des touristes.

Une attention particulière est accordée à la méthode *Space Syntax*, un outil d'analyse spatiale qui permet de comprendre la relation entre la configuration urbaine et le mouvement des personnes. Cette méthode est utilisée pour étudier l'impact de la configuration spatiale sur le déplacement des touristes dans les villes historiques.

Nous aborderons ensuite l'approche qualitative afin de compléter et d'approfondir nos résultats quantitatifs. Cette démarche s'appuiera sur l'enquête de terrain, impliquant la collecte de données primaires grâce à la technique d'observation. Nous détaillerons la méthode du "*snailtrailing*", qui permet de suivre les déplacements des touristes et d'étudier leur comportement tout au long de leur parcours de visite. À la fin de ce chapitre, nous proposerons un modèle d'analyse qui servira de cadre méthodologique à notre recherche.

4.2 Paramètres et ressources influençant l'orientation des touristes sur les parcours historiques

Suivre un parcours touristique c'est établir un plan de déplacement dans lequel seront définis les points de départs et d'arrivée, les segments à parcourir et les monuments et lieux à visiter. C'est une tâche complexe qui nécessite des ressources cognitives et des connaissances spatiales sur l'environnement.

Le choix de la marche par le touriste comme moyen de déplacement implique autant de facteurs tel que la facilité du trajet, l'accessibilité de la destination, la qualité des ambiances, le confort, l'aménagement adapté et la sécurité du déplacement (Auberlet et Granié, 2008).

Le mouvement des touristes à l'intérieur des villes historiques visitées et le long des parcours touristiques est impacté par un ensemble de ressources matérielles et immatérielles. Selon Calvignac (2018), il dépend de la rencontre entre dispositions à la découverte et dispositifs d'aide à l'orientation touristique. Ces ressources peuvent être classées en quatre grandes catégories : culturelles, informatives, matérielles et techniques, et spatiales.

4.2.1 Les ressources culturelles

Selon Calvignac (2018), le capital culturel du touriste, en tant que ressource incorporée, repose sur un capital culturel légitime qu'il a assimilé, ainsi que sur des dispositions durables lui permettant d'intégrer des codes culturels utiles à la construction de ses parcours. Le capital culturel, défini comme l'ensemble des ressources culturelles détenues par un individu (Bourdieu, 1979), se décline en trois dimensions. La première est la forme objectivée, qui regroupe les biens matériels culturels tels que les livres, les bibliothèques, les collections ou encore les disques, tous considérés comme des indicateurs du « niveau » culturel. La deuxième est la forme institutionnalisée, correspondant aux diplômes scolaires. Enfin, la troisième est la forme incorporée, qui englobe les compétences cognitives et esthétiques façonnant le « goût » et les « dons », fruits de l'habitus (Bourdieu, 1979, cité par Détrez, 2005).

4.2.2 Les ressources informatives

Selon Calvignac (2018), parcourir un site touristique amène à réaliser de nombreux arbitrages au gré des propositions formulées par un ensemble d'acteurs humains (accompagnants, professionnels du tourisme, commerçants, tiers prescripteurs).

Les guides peuvent donner des informations sur l'histoire, la culture, la gastronomie, et la vie quotidienne de la région. La plupart des touristes étrangers ne se hasardent pas dans les ruelles inconnues d'une ville historique et font généralement appel aux services d'un guide. Il est en effet difficile pour un touriste de profiter pleinement de son séjour sans disposer d'un guide. Ce n'est pas évident d'interagir et d'obtenir des informations utiles quand bien même les habitants sont accueillants. Ce professionnel du tourisme, connaisseur du site, propose les meilleurs lieux à visiter afin d'explorer efficacement les lieux et gagner du temps. Il arbore un plan de déplacement sur le site (ou circuit touristique) qui fera le tour des monuments les plus emblématiques, en passant par les endroits les plus accessibles et les mieux sécurisés.

4.2.3 Les ressources matérielles et techniques

C'est l'équipement matériel et technique que mobilise le touriste en situation (ressource objectivée), soit parce qu'il le transporte avec lui, soit parce qu'il le trouve dans l'écologie de son activité touristique. Il renvoie à l'outillage technique convoqué dans l'activité touristique, aux médiations qui s'inscrivent *in situ* et qui façonnent l'expérience du touriste, aux délégations matérielles qui facilitent la concrétisation de son parcours (Blasius, Friedrich, 2003 ; Hennion, 2007) cité par Calvignac (2018). Cette ressource s'inscrit dans un cadre situationnel et écologique (Béguin, Clot, 2004). Elle englobe : labels, encarts publicitaires, cartes de la ville, guides papiers, prospectus, signalétique, applications pour *smartphone*, etc.).

La signalisation touristique

La signalisation joue un rôle crucial dans la facilitation du déplacement dans les parcours anciens, souvent complexes et difficiles à arpenter. Elle peut aider les touristes à se repérer en leur fournissant des informations claires et précises sur les itinéraires, les points de repère importants, les directions, les distances, les sites d'intérêt et les monuments historiques.

La signalisation touristique peut être sous forme de panneaux, de balises, de flèches, de cartes et de guides. Les panneaux et les cartes peuvent être placés stratégiquement le long des parcours anciens pour guider les touristes tout au long de leur trajet.

De plus, la signalisation touristique joue un rôle important dans la transmission d'informations historiques sur les monuments, les bâtiments et les sites importants, ce qui permet aux visiteurs de mieux comprendre la signification et l'histoire de ces lieux. Elle peut offrir des informations pratiques telles que les horaires d'ouverture, les prix d'entrée, les emplacements des restaurants et des aires de repos.

Les cartes de ville (version papier ou numérique)

Les cartes de ville sont souvent disponibles dans les offices de tourisme, les hôtels, et les centres commerciaux. Les cartes peuvent indiquer les rues, les transports, les monuments, les attractions, et les événements locaux.

Les cartes et les systèmes de navigation sont eux aussi des moyens efficaces et pas très chers pour se faire guider dans l'espace touristiques. Une carte touristique est une représentation simplifiée d'une zone géographique donnée, ayant pour objectif de mettre en

avant les points d'intérêt touristique de la région. Elle comprend les éléments clés pour aider les touristes à se repérer dans un environnement inconnu, tels que les routes et les éléments naturels. Toutefois, contrairement à d'autres cartes, l'accent est principalement mis sur les sites touristiques et les ressources de transport disponibles.

D'après Roche (2022), les cartes touristiques numériques se développent de plus en plus grâce à l'expansion de la couverture Internet et à l'utilisation croissante des smartphones, à tel point qu'elles commencent à remplacer leur équivalent papier dans certains pays. Ces cartes peuvent être associées à une base de données, permettant aux utilisateurs de rechercher des informations sur leur emplacement actuel et d'ajuster leur itinéraire en temps réel. Les utilisateurs peuvent également choisir des lieux de restauration et d'hébergement en fonction de leur proximité et d'autres critères tels que le prix et le type d'établissement.

Réseaux sociaux et applications de voyage

Les réseaux sociaux tels que Facebook, Instagram, et Twitter peuvent être utiles pour trouver des recommandations locales, des événements locaux, et des groupes de voyage.

Les touristes utilisent souvent le GPS (*Global Positioning System*) pour se déplacer et se repérer dans des lieux inconnus. La technologie GPS utilise des satellites pour déterminer la position de l'utilisateur, qui est ensuite affichée sur une carte numérique. Cela permet aux touristes de localiser facilement leur destination et de s'y rendre sans avoir besoin d'une carte physique. De plus, la technologie GPS peut fournir des informations en temps réel sur les conditions de circulation et météorologiques, aidant ainsi les touristes à planifier leur itinéraire en conséquence. Le GPS est un outil populaire parmi les touristes, car il offre un moyen pratique et précis de naviguer et d'explorer de nouveaux endroits.

De même, des applications comme TripAdvisor, Airbnb, Booking.com, Google Maps, etc. peuvent être très utiles pour trouver des attractions, des restaurants, des logements, des transports, et des informations pratiques.

Guides de voyage et Audio-guides

Les guides de voyage, qu'ils soient imprimés ou en ligne, offrent des informations détaillées sur les destinations, les attractions, les traditions, les coutumes et des conseils pratiques. Le guide de voyage est l'héritage de la révolution de l'imprimerie et de l'essor du tourisme de masse. Il guide le touriste sur la manière de se déplacer dans la ville, où manger, où séjourner, ce qu'il faut voir et quelles activités entreprendre. Ces ouvrages adoptent

généralement un format compact, souvent in-seize, et rarement plus grand qu'un in-octavo. Leur ambition est de fournir une vision globale et complète de la destination, tout en délivrant un discours normatif sur le territoire exploré (Bella, 2018),

Introduits au début des années 1980, les audioguides sont restés peu utilisés dans les musées jusqu'au tournant des années 2000, époque à laquelle les technologies numériques ont remplacé les systèmes de guidage infrarouge (Deshayes, 2014). Les audioguides se révèlent particulièrement utiles pour la visite des musées, des monuments et des sites historiques, permettant aux visiteurs d'écouter des informations détaillées sur les objets et les récits associés.

4.2.4 Les ressources spatiales

La navigation pédestre dans un site touristique requiert du visiteur un ensemble de compétences pour interagir avec l'environnement physique et social, en intégrant des dimensions cognitives, affectives et motivationnelles. Cependant, un touriste explorant un lieu inconnu sans connaissance préalable peut éprouver des difficultés à s'orienter le long des parcours proposés. Il doit alors interpréter les formes spatiales rencontrées ainsi que les variations de la configuration urbaine.

Parmi les variables morphologiques influençant cette expérience, on peut citer la présence de points de repère et de lieux de rencontre, les variations de largeur des espaces, ou encore la distance entre les bâtiments.

4.3 Paramètres spatiaux influençant le mouvement et l'orientation des touristes à l'intérieur des parcours historiques

Les changements spatiaux et configurationnels rencontrés le long des parcours empruntés influencent considérablement les comportements dynamiques des touristes et le choix des parcours à entreprendre lors des visites. Comme nous l'avons précédemment mis en évidence, La configuration urbaine peut avoir des effets importants sur le mouvement piéton en général et touristique en particulier. Par exemple, les parties centrales qui abritent les rues principales sont généralement les plus empruntés par-rapport aux parties périphériques. Hillier *et al.* (1993) affirment à ce propos qu'il est facile de montrer au moins théoriquement, que la configuration peut avoir des effets sur le mouvement qui sont indépendants des attracteurs. Ils citent l'exemple des trajets qui relient deux rues secondaires pour aller d'un point de départ à une destination et qui doivent passer par un ou plusieurs segments de la rue principale, ce qui donne un schéma de déplacement dans lequel la rue la

plus centrale ou les segments de la "rue principale" sont susceptibles d'être les mieux utilisés, et les segments périphériques les moins fréquentés. La fragmentation du bâti joue aussi un rôle significatif, selon Tran *et al.* (2014), dans la distance parcourue : plus l'espace est morcelé, plus les déplacements tendent à s'allonger.

Un autre élément clé est celui des discontinuités et ruptures urbaines. À ce propos, Lynch (1960) souligne qu'il est essentiel, d'un point de vue fonctionnel, que les voies soient non seulement facilement identifiables, mais également continues. Cette continuité est une qualité à laquelle les usagers accordent une grande importance. L'exigence principale est que la chaussée et son infrastructure restent sans interruption. Il ajoute : « Des voies dont la continuité de la chaussée atteignait simplement un niveau satisfaisant étaient choisies comme des voies dignes de confiance dans un milieu environnant tel que Jersey City. Un étranger pouvait les suivre, même s'il rencontrait des difficultés. »

Parmi les facteurs influençant cette continuité, Lynch met en évidence :

- L'élargissement ou le rétrécissement d'une rue ;
- L'interruption de la continuité spatiale, lorsqu'il devient difficile pour les passants de percevoir qu'une même voie se prolonge ;
- Une modification soudaine dans l'affectation des bâtiments ;
- La présence de plantations, la disposition des façades et le style architectural des immeubles ;
- La continuité des noms de rues.

L'attraction des formes bâties est un autre paramètre qui influence la prise de décision du touriste à entreprendre un parcours ou au contraire, de le détourner. Il se définit comme étant le potentiel des formes bâties (bâtiments ou îlots urbains) à générer des déplacements, avec des degrés d'attraction relativement différents. Le mouvement est considéré comme étant vers et depuis des formes construites avec différents degrés d'attraction que Hillier *et al.* (1993) désignent sous le nom de "théorie de l'attraction du mouvement des piétons".

Pour Brière (1961-1962) cité par Serge Gagnon (2003) : « les déplacements ne se font pas dans n'importe quelle direction ni vers n'importe quel site ». Ceux-ci doivent être considérés « comme la réponse à une attraction ». L'auteur précise que les attractions d'ordre physique priment sur celles qui sont d'ordre culturel, ces dernières étant trop nombreuses pour être classées. Ce modèle perd son effet dans les tissus traditionnels ayant un tracé irrégulier (Hillier *et al.*, 1993).

Souvent, un touriste tend à entreprendre un parcours non pas pour le visiter entièrement, mais afin d'atteindre un monument précis. Pour arriver à sa destination, il divise sa trajectoire en segments droits. Les nœuds formés le long de ces segments sont des sous-objectifs choisis par le touriste qui veut atteindre son objectif final (le monument). Les nœuds choisis par le touriste se caractérisent principalement par la présence d'un point de repère visuel facilement repérable (fontaine, placette, etc.) qui annonce la fin d'un segment droit et le départ d'un autre, et ce jusqu'à atteindre la destination finale (le monument).

4.4 Importance de l'orientation dans l'expérience touristique : le *Wayfinding*

Dans leurs article "*Taxonomy of Human Wayfinding Tasks: A Knowledge-Based Approach*", Weiner *et al.* (2009) ont exploré un certain nombre de classifications des comportements de navigation proposés dans la littérature des recherches antérieures et ce, dans une tentative de classer les tâches d'orientation dans l'espace.

D'après Montello (2001, 2005) cité par Weiner *et al.* (2009) la navigation est composée de deux éléments, la locomotion et l'orientation. La première fait référence au comportement de navigation en réponse à l'entrée sensori-motrice actuelle de l'environnement immédiat et comprend des tâches telles que la direction, l'évitement d'obstacles et l'approche d'un objet visible dans l'espace de vue. Quant au second "Orientation", il englobe un certain nombre de tâches de navigation qui partagent certaines caractéristiques communes : elles nécessitent des processus de prise de décision et/ou de planification, impliquent une certaine représentation de l'environnement et visent à atteindre des destinations au-delà de l'horizon sensoriel actuel. Montello précise que les tâches typiques d'orientation sont, par exemple, la recherche, l'exploration et la planification d'itinéraire.

Mallot (1999), cité par Weiner *et al.* (2009) classe les comportements de navigation selon leur complexité et selon le type de mémoire nécessaire pour effectuer le comportement. Un répertoire étonnamment riche de comportements spatiaux peut être exécuté sans mémoire spatiale, comme la stabilisation de la trajectoire dans un couloir, l'évitement d'obstacles ou l'approche visuelle. L'intégration des informations spatiales dans le temps permet de constituer une mémoire de travail. Par exemple : l'intégration de chemin ou encore l'intégration du mouvement de l'ego perçu au fil du temps. Les informations spatiales stockées dans la mémoire à long terme permettent diverses capacités de navigation allant

d'un comportement stéréotypé tel que suivre un itinéraire mémorisé à un comportement cognitif, tel que planifier un nouvel itinéraire dans un environnement bien connu.

Allen (1999), cité par Weiner *et al.* (2009) définit trois tâches d'orientation :

- La navigation exploratoire : s'installer dans une nouvelle ville et explorer les environs ;
- Le voyage vers une destination familière : le trajet entre le domicile et le lieu de travail ;
- Le voyage vers de nouvelles destinations : l'orientation guidée par des cartes.

Ces tâches peuvent être résolues, toujours d'après Allen, par six moyens d'orientation qui vont des mécanismes de navigation fondamentaux aux processus de recherche de connaissances: la recherche orientée ; le suivi d'un sentier balisé ; le pilotage entre points de repère ; l'intégration de chemin ; la locomotion habituelle et en se référant à la carte cognitive.

Weiner *et al.* (2009) constatent ensuite que les taxonomies précédemment analysées présentent des lacunes et qu'aucune des taxonomies ne vise une analyse détaillée des différentes tâches d'orientation qui permettrait de distinguer, par exemple, une recherche dans un environnement familier et un nouvel environnement. Montello ne fait pas de distinction entre les différentes tâches d'orientation et les différents types de composants cognitifs requis. Mallot fait la distinction entre les différents systèmes de mémoire et les processus d'apprentissage impliqués, mais encore une fois ne fait pas de distinction explicite entre les différentes tâches. Allen fait la distinction entre les tâches d'orientation et les moyens d'orientation. Cependant, les moyens d'orientation restent sous-spécifiés. L'intégration de chemin est un exemple de mécanisme plutôt bien défini (Loomis *et al.*, 1993). Se référant à une carte cognitive (Tolman, 1948; Kitchin, 1994), en revanche, est plutôt mal défini et peut comprendre un certain nombre d'opérations différentes qui peuvent susciter différents types de connaissances.

La distinction des trois tâches d'orientation citées par Allen (1999) est, d'après Weiner *et al.* (2009) assez grossière. Par exemple, « voyager vers une destination familière » englobe un certain nombre de tâches différentes, tels que suivre un chemin mémorisé et planifier un nouveau chemin vers une destination connue. Ces deux tâches, cependant, sont fondamentalement différentes et nécessitent différentes formes de mémoire et différents traitements de l'information: pour suivre le chemin, la connaissance au niveau de l'itinéraire

est considérée comme suffisante, tandis que la planification du chemin s'appuie sur les connaissances au niveau de l'enquête et implique une inférence spatiale au-delà du simple rappel de la mémoire. En plus, quatre des six moyens d'orientation cités dans la taxonomie d'Allen peuvent être appliqués dans les trois tâches d'orientation. Weiner *et al.* (2009) expliquent qu'il est nécessaire, pour effectuer une évaluation systématique du comportement d'orientation, de classer les tâches d'orientation et les processus cognitifs impliqués à un niveau plus fin.

Pour le touriste, la meilleure manière de découvrir une ville est de l'explorer en tant que piéton afin de détecter les meilleurs parcours à entreprendre. Cependant, pour avoir ces opportunités, les visiteurs doivent pouvoir naviguer facilement soit en suivant des repères visuels, soit en utilisant des systèmes d'orientation efficaces, y compris des panneaux de signalisation et des cartes. L'orientation est au cœur de l'expérience touristique. Une bonne orientation réduit le stress et contribue à un sentiment positif de bien-être et de sécurité. Cependant, nous devons faire attention à ne pas catégoriser l'orientation aux simples panneaux. Dans son livre intitulé "*The Image of the City*", Lynch (1960) définit l'orientation comme « une utilisation et une organisation cohérentes d'indices sensoriels définis provenant de l'environnement extérieur ».

Un touriste peut se perdre lorsqu'il fait face à un environnement inconnu. Il doit dans ce cas essayer de comprendre l'espace visité afin de retrouver sa destination et le chemin menant vers cette destination. Ce processus d'orientation spatiale est appelé "*Wayfinding*", qui peut être défini comme étant un processus décisionnel d'une personne qui cherche à s'orienter dans un environnement donné afin de retrouver son chemin depuis son origine jusqu'à sa destination. Golledge (1999) le définit comme étant un « comportement de but, qui implique des interactions entre les attributs du navigateur et les attributs de l'environnement ».

4.5 Le mouvement naturel : Une théorie reliant la forme et la fonction urbaines à la circulation

Le mouvement naturel dans un tissu est d'après Hillier *et al.* (1993) la capacité du tracé de la rue à prédire le mouvement des piétons. La théorie stipule que des rues plus intégrées, sont susceptibles d'être plus accessibles à partir d'autres rues, attireront plus de piétons. Cependant, selon la théorie du mouvement naturel, ce qui contribue à augmenter le mouvement des piétons avec une meilleure connectivité des rues, c'est l'implantation des

bâtiments commerciaux et publics le long de rues intégrées (Hillier *et al.*, 1993). Des études empiriques ont en effet montré l'association de l'intégration de la rue avec la disponibilité d'utilisations commerciales du sol ou de destinations commerciales (Omer et Goldblatt, 2016).

C'est un phénomène culturellement variable (Fezzai, 2018). Ceci est dans la mesure où il prend des formes différentes selon les cultures, reflétant les différentes logiques spatiales de la trame urbaine. Les tissus urbains sont des produits culturels car ils créent, par le mouvement naturel, des champs de rencontre de différents degrés entre différentes catégories de personnes : habitants et étrangers, hommes et femmes, adultes et enfants, classes sociales, etc. C'est la composante la plus importante du mouvement et le mouvement le plus répandu dans les zones urbaines que sans lui, la plupart des espaces seront vides la plupart du temps.

Le mouvement naturel se décline en deux types : le *To-movement* (ou le mouvement vers une destination), se réfère au mouvement vers un espace en tant que destination de tous les autres espaces. Hillier affirme que ce type de mouvement est influencé par l'effet des attracteurs et les paramètres configurationnels des composantes du réseau urbain. Le second type est le *Through-movement* (ou le mouvement traversant) : c'est le mouvement passant par les itinéraires les plus courts de tous les points à tous les autres points du réseau (Hillier *et al.*, 1987).

4.6 Impact de la configuration spatiale sur le déplacement des touristes :

Application de la méthode *Space Syntax*

4.6.1 Définition

La *Space Syntax* est un programme de recherche créé au milieu des années 1970 par le professeur Bill Hillier¹¹, le professeur Julienne Hanson et d'autres chercheurs de l'unité des études architecturales "*Unit for Architectural Studies*" de la *Bartlett University College of London*. Ce programme a été conçu dans le but principal de comprendre l'influence de la conception architecturale sur les problèmes sociaux existants dans de nombreux lotissements en cours de construction au Royaume-Uni. Il fut développé dans le courant des années 1980 et la décennie suivante par Bill Hillier et Julienne Hanson qui ont très vite compris l'efficacité de cette méthode dans les recherches socio-spatiales. Hillier (1996 b), dans

¹¹ Bill Hillier est le pionnier des méthodes de l'analyse des modèles spatiaux à travers la "*Space Syntax*", il est l'auteur de nombreux articles et documents sur la théorie, les plus cités sont "*the social logic of space*" (Cambridge university press CUP, 1984, 1990) et "*space is the machine*".

"*Cities as movement economies*" a résumé l'importance de l'aménagement spatial comme suit : « *La façon dont le système urbain est assemblé dans l'espace est la source de tout le reste* ».

La *Space Syntax* émerge en même temps que d'autres programmes de recherche obéissants au même paradigme morphologique tel que la « *shape grammar* » (grammaire des formes) en Angleterre, issu des travaux de P. March, L. Steadman et de G. Stiny. Les travaux de A. Rossi en Europe continentale, ceux de C. Aymonimo, S. Muratori en Italie, de M. Hallbwachs, A. Grumbach, J.L. Cohen, J. Castex, B. Huet, P. Boudon, P. Mangin et P. Panerai en France, ainsi que « *Land Use and Built Form* » (LUBFS) dans les années 1960 à l'Université de Cambridge, dirigé par Leslie Martin et Lionel March.

Cependant, le programme *Space Syntax* diffère des travaux précédemment cités par son approche morpho-mathématique qui combine des descriptions formalisées, des algorithmes génératifs et des logiciels afin d'étudier l'organisation de la morphologie des espaces, l'observation des pratiques sociales de ces espaces et l'analyse statistique afin d'explorer leur possible relation. La *Space Syntax* étant d'abord une théorie analytique de l'architecture et des formes urbaines, a pour objectif de les comprendre en tant que phénomène, contrairement aux théories architecturales et urbaines, qui visent la création, sans pour autant expliquer la variété des architectures et des formes urbaines.

La méthode est apparue pour aborder la disjonction entre le "conçu" et le "vécu" (Westin, 2011). Elle propose un cadre méthodologique destiné à disséquer le rapport bilatéral étroit qui unit les gens et leur environnement physique. Elle vise à éclaircir et à interpréter les rapports intrinsèques entre le social et l'architectural, entre un groupe humain donné et son espace bâti. La bipolarité de ces rapports est la base même de méthode (Letesson, 2009). Elle combine dans son approche les conceptions morphologiques et les concepts issus des sciences sociales (Hillier et Vaughan, 2007) et procède à l'analyse de la relation entre espace et activité pour analyser, à titre d'exemple, les variations des taux de fréquentation et les déplacements dans l'espace.

Selon Orsini (2018), La *Space Syntax* repose sur deux postulats fondamentaux :

- L'espace n'est pas une simple toile de fond devant laquelle se dérouleraient les activités humaines, il contribue au contraire à leur essor.

- L'espace est avant toute chose configurationnel. La relation qu'entretient un espace particulier avec le réseau d'espaces auquel il est connecté influence directement ce qui se produit en son sein.

4.6.2 Domaines d'application et travaux de recherche

À ses débuts, la *Space Syntax* s'est concentrée essentiellement sur les schémas de déplacement des piétons. Elle s'est ensuite étalée sur d'autres axes de recherche tels que la cognition spatiale, les développements méthodologiques, la cohésion sociale et l'exclusion, le crime et l'ordre, etc. La méthode est en constante évolution, sa contribution aux théories sur les environnements bâtis et à la méthodologie se développe à l'intersection des sciences naturelles, sociales et techniques. La *Space Syntax* a été appliquée dans plusieurs disciplines telles que : l'anthropologie, l'archéologie, l'architecture, l'urbanisme et la conception, la géographie, la psychologie (orientation et perception de la sécurité), la sociologie, la criminologie, le développement immobilier, l'ingénierie routière et la philosophie.

Selon Hillier *et al.* (2003), depuis l'émergence de la *Space Syntax*, plusieurs travaux de recherche ont utilisé cette approche, parmi lesquels on peut citer :

- L'analyse du géotype de maisons et d'habitats par Hillier et Hanson (1984), Hillier *et al.* (1987), Hanson (1998) ;
- L'étude de la fonction de la structure spatiale de bâtiments dans les processus de navigation par Peponis *et al.* en 1990 ;
- La description des implications socio-culturelles des différents plans de reconstruction de Londres après le grand incendie de 1666 par Hanson en 1989 ;
- Prédiction des caractéristiques spatiales de certains crimes par Hillier *et al.* en 1989 ;
- Étude des implications sociales des différentes stratégies de structuration des formes des villes des pays en voie de développement par De Holanda en 1989,
- Mills montre, en 1989, comment la structure spatiale des villes agit comme mécanisme de contrôle idéologique de l'apartheid.

La revue '*Progress in Planning*' éditée par Laura Vaughan cité par Oliveira (2016) a publié en 2007 un ensemble d'articles utilisant la *Space Syntax* comme méthode d'approche principale, seule, ou combinée avec d'autres méthodes :

- Ruth Dalton dans son article « *Social Exclusion and Transportation in Peachtree City, Georgia* » montre comment une perspective alternative sur le transport intégré peut conduire à des solutions inhabituelles, bien qu'efficaces, tel que l'exclusion sociale et économique.
- Bill Hillier et Laura Vaughan dans « *The city as one thing* » proposent un modèle explicatif sur la capacité d'une ville à accommoder les différences sociales en organisant des schémas d'accessibilité qui varient suivant le degré de coprésence requis par l'activité contenue dans chaque espace.
- Lars Marcus (2007) dans « *Social housing and segregation in Sweden: from residential segregation to social integration in public space* » démontre que lorsque l'espace public est conçu pour être ségrégué plutôt que pour faire partie d'un réseau intégré de rues, cela peut avoir des effets profonds sur la capacité des résidents des lotissements à nouer des liens sociaux.
- Prenant Londres comme étude de cas, Laura Vaughan dans « *The spatial syntax of urban segregation* » identifie une ligne de pauvreté à forte dimension spatiale, distinguant les rues pauvres et spatialement ségréguées des rues plus prospères.

4.6.3 Apport de la *Space Syntax* à l'analyse des anciennes structures urbaines

Largement appliquée dans les domaines de l'architecture, l'urbanisme et l'archéologie, la *Space Syntax* apporte une contribution particulière à la recherche en histoire urbaine. Les descriptions quantitatives des réseaux de rues urbaines produites par la *Space Syntax* peuvent être utilisées pour formuler et tester des hypothèses sur les modèles de mouvement urbain, de rencontre et d'activité socio-économique dans le passé, qui peuvent aider à l'interprétation d'autres sources historiques afin de formuler un compte-rendu global de la culture spatiale urbaine (Griffiths et Vaughan, 2020).

L'application de la *Space Syntax* dans les études historiques et archéologiques permet de comprendre la vitalité et le fonctionnement ancien de ces centres. L'étude procède par l'analyse de la configuration spatiale des vieilles ruelles à partir d'anciennes cartes et de corréler les résultats avec l'emplacement des monuments historiques existants. La méthode est un outil utile pour comparer les changements spatiaux avant et après des changements urbains structurels dans une zone. L'interprétation des résultats des analyses spatiales doit se faire en corrélation avec une compréhension des processus sociétaux et des comportements humains (Danbi *et al.*, (2014). La *Space Syntax* fut adoptée dans l'étude des

anciens sites archéologiques. La méthode a permis de comprendre l'environnement construit et sa signification sociale en se basant sur le concept d'espace délimité. Elle est utilisée pour comprendre les données archéologiques à la fois dans une perspective diachronique et synchronique (Paliou *et al.*, 2014). La méthode peut être appliquée à différentes échelles du lieu historique à étudier : bâtiments, sites, paysage, etc.

L'approche a été appliquée à de nombreuses périodes de l'histoire urbaine, non seulement par des chercheurs en *Space Syntax*, mais aussi par des spécialistes d'autres domaines. Nombreux sont les chercheurs qui ont eu recours à la méthode pour analyser et comprendre les anciennes structures urbaines. Bill Hillier, pionnier de la méthode, a commencé en collaboration avec Julienne Hanson à appliquer ses recherches sur les anciennes villes telles que Londres et Venise (dans le livre "*The social logic of space*" paru en 1984). Hanson a fait plus tard la description des implications socio-culturelles des différents plans de reconstruction de Londres après le grand incendie de 1666.

Aujourd'hui encore, d'importantes recherches utilisent la méthode *Space Syntax*. Nous citerons ainsi, pour n'en mentionner que quelques-unes à titre d'exemple : Stöger (2015) dans son article « *Roman Neighbourhoods by the numbers: A Space Syntax view on ancient city quarters and their social life.* », décrit une étude menée sur deux blocs de la ville d'Ostie dans le port principal de la Rome impériale, dans le but d'explorer comment les espaces urbains peuvent influencer la cohésion sociale et la construction de communautés. L'étude a utilisé des méthodes d'analyse spatiale archéologique et syntaxique (*Space Syntax*) pour examiner la structure spatiale des blocs et identifier les espaces qui pourraient favoriser la construction de communautés. L'étude a permis de comprendre comment les espaces urbains peuvent favoriser ou entraver la construction de communautés et de donner un aperçu de la flexibilité des structures urbaines de l'ancienne Rome. Xuefeng et Hao (2023) ont publié un article intitulé "Understanding the Spatial Growth of the Old City of Nanjing during 1850-2020 based on Historical Maps and Landsat Data". Cette étude utilise la théorie de la *Space Syntax* et la plateforme GIS pour examiner le processus de croissance urbaine de la vieille ville de Nanjing pendant environ 170 ans, depuis le milieu de la dynastie Qing. Les auteurs ont analysé des cartes historiques et des données Landsat pour conclure que la vieille ville de Nanjing a une capacité de croissance plus importante dans la direction nord-sud que dans la direction est-ouest. Cette étude démontre la faisabilité d'utiliser des cartes historiques et des données Landsat pour étudier la croissance urbaine et établit un cadre pour l'étude des formes spatiales urbaines traditionnelles dans l'histoire.

Xing and Weimin (2022) ont publié un article intitulé « *A New Urban Space Analysis Method Based on Space Syntax and Geographic Information System Using Multisource Data* ». Cet article traite de l'exemple de la vieille ville de Wux. La recherche est basée sur la méthode *Space Syntax* et le système d'information géographique, et utilise des données multi-sources. Les logiciels Depthmap et ArcGIS ont été utilisés, ainsi que des théories et des méthodes telles que la *Space Syntax* et l'analyse de régression. L'article présente une analyse visuelle et quantitative des données d'information spatiale telles que l'intégration des réseaux routiers urbains, la hauteur des bâtiments, le style architectural, les points d'intérêt, le nombre de voies et la vitesse maximale sur la route. La faisabilité de la méthode a été vérifiée et l'analyse du modèle de régression a révélé que, lorsque l'intégration de la zone était plus élevée, les bâtiments répartis autour étaient multivoies, voies rapides, bâtiments modernes, bâtiments plus hauts, bâtiments commerciaux et vice versa. Cela fournit une base scientifique à la stratégie proposée de création de caractéristiques régionales de l'espace urbain.

4.6.4 Outils d'analyse et techniques

L'approche s'applique à travers des méthodes et techniques qui aboutissent à des modèles interprétatifs de quelques phénomènes sociaux. Ces phénomènes comprennent les modèles de mouvement, l'utilisation des sols, la croissance urbaine et la différenciation de la société ainsi que la sécurité et la distribution de la criminalité (Gaver, 1991).

La méthode s'appuie sur la théorie des graphes des mathématiques. Son principe fondamental est qu'elle permet de traduire n'importe quel plan architectural classique en un ensemble de données objectives aisément comparables (Letesson, 2009). Cette "traduction" s'opère selon deux axes principaux : le premier concerne la transformation du plan en un graphe d'un type particulier dont les caractéristiques sont de nature qualitative et qui constitue une première source d'informations. Le deuxième axe concerne l'interprétation mathématique des caractéristiques qualitatifs du graphe afin d'obtenir des données quantitatives (Hillier et Hanson, 1984).

La *Space Syntax* mesure deux relations primaires de type *all-to-all* (tout-à-tous ou tous les segments de rue vers tous les autres) :

- Le déplacement ou l'accessibilité de chaque segment de rue par rapport à tous les autres ;

- Le potentiel de déplacement de chaque segment de rue par rapport à toutes les paires d'autres.

Ces deux modèles relationnels sont représentés par trois définitions différentes de la distance :

- La distance métrique : mesure le réseau de rues et de routes de la ville comme un système de chemins les plus courts ;
- La distance topologique : calcule le réseau de rues et de routes de la ville comme un système de chemins les moins tournants, (virages les plus courts) ;
- La distance géométrique : donne une image du réseau de rues et de routes de la ville comme un système de chemins à moindre changement d'angle (changements d'angle les plus faibles).

Ces informations sont nécessaires au moment de la conception et de la planification urbaine. Elles permettent de prédire le déplacement piéton et les zones d'activité urbaine. Chaque type de relation peut être calculé à différents rayons de chaque segment de rue, définissant à nouveau le rayon soit en termes de chemins les plus courts, les moins tournants ou de changements d'angle les plus faibles (Hillier et Iida 2005).

Trois types de représentations *Space Syntax* sont utilisés pour caractériser trois conceptions de base des espaces, Chaque représentation est reliée à des pratiques sociales génériques :

- La ligne axiale : La ligne de visée la plus longue de chaque espace urbain est représentée par un axe appelé ligne axiale. L'espace public urbain (ouvert) est principalement linéaire. Dans la *Space Syntax*, Il est représenté par une succession de lignes axiales (Hillier et Hanson, 1984). La ligne axiale indique également la trajectoire de déplacement à l'intérieur de l'environnement bâti où le mouvement ainsi que la visibilité ne peuvent être théoriquement interrompues (Figure 4-1 a).
- Espace convexe : Un espace convexe est un espace où tous les points (emplacements) de cet espace peuvent être joints à tous les autres sans sortir des limites de cet espace (Hillier et Hanson, 1984). En d'autres termes, deux personnes peuvent se voir lorsqu'elles se trouvent à n'importe quel endroit d'un espace convexe (Figure 4-1 b).

- **Champ isoviste** : Le champ isovist ou champ visuel est la surface totale de l'espace urbain qui peut être vu à partir d'un point ou d'un emplacement. Il peut être expliqué comme un enregistrement visuel de ce qui peut être vu dans une vue à 360 degrés ou à 180 degrés à partir d'un point donné. (Hillier, 2001). (Figure 4-1 c).

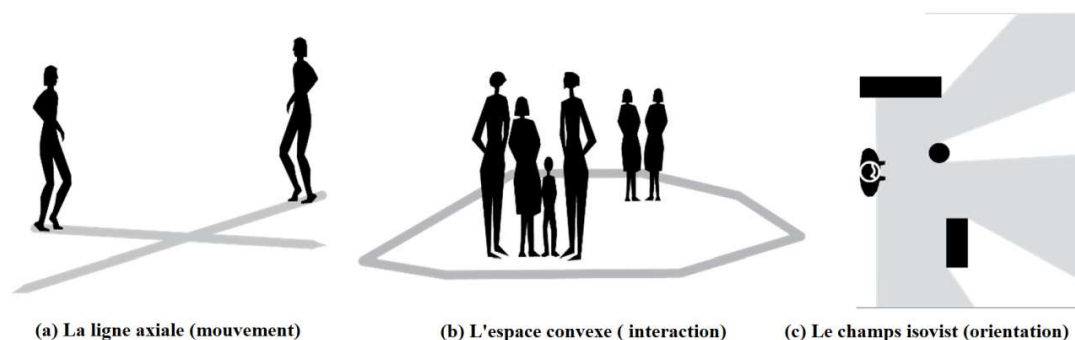


Figure 4- 1 Les trois principales unités spatiales utilisées dans la Space Syntax.

Source : Claudia Yamu, Akkelies Van Nes, Chiara Garau, 2021

4.6.5 La carte axiale

L'espace public urbain est essentiellement linéaire à l'exception des places. Les éléments linéaires qui composent l'espace urbain (rues, routes, chemins, avenues, ponts, trottoirs ou boulevards) peuvent être représentés par des lignes de visée axiales indiquant les trajectoires de déplacement. La ligne axiale reflète la géométrie de l'espace délimité (Marshall, 2005). La largeur de la route en soi n'est pas prise en compte et n'est mesurée qu'indirectement dans la mesure où la longueur de la ligne axiale capte la largeur de la rue. Pour deux rues de même longueur, la rue la plus large aura la ligne axiale la plus longue par rapport à la rue la plus étroite (Van Nes et Yamu, 2021).

La manière dont les relations spatiales au sein d'un bâtiment ou d'une zone urbaine sont représentées est un autre élément distinctif de la *Space Syntax*. Cette représentation est traduite en une carte axiale qui est constituée par le plus petit ensemble de lignes axiales qui couvrent l'ensemble du système, de manière à ce que tout espace convexe soit traversé par l'une de ces lignes (Hillier et Hanson, 1984). Marcus (2007) rajoute que la carte axiale représente l'espace urbain qu'il est possible de surplomber visuellement et d'accéder physiquement.

D'après Oliveira (2016), une carte axiale peut être de différentes résolutions : faible, moyenne ou élevée. Un modèle à basse résolution, ou modèle stratégique, ne comprend que

les principales relations entre les aspects de l'environnement bâti. Un modèle à résolution moyenne est une extension à laquelle sont ajoutées des relations plus pragmatiques d'entités construites et non construites. Un modèle haute résolution, ou modèle piéton, implique l'étude des trajectoires précises de déplacement des piétons. La principale différence entre le modèle haute résolution et les deux autres modèles est que la chaussée sera le point focal pour dessiner une carte axiale. De plus, des modèles hybrides existent, qui combinent différentes résolutions pour différentes zones d'une ville.

En pratique, une carte axiale est une représentation du réseau viaire constituée uniquement de lignes. Une de ces lignes est choisie comme point de départ. Elle sera coupée par un nombre (n) d'autres lignes, formant ainsi une première profondeur (profondeur 1). Chacune de ces (n) lignes sera ensuite coupée par des lignes (m), qui constitueront une deuxième profondeur (profondeur 2), et ainsi de suite. En d'autres termes, chaque ligne de la carte est numérotée en fonction de la façon dont de nombreux changements de direction la séparent de la ligne de départ (Figure 4-2).

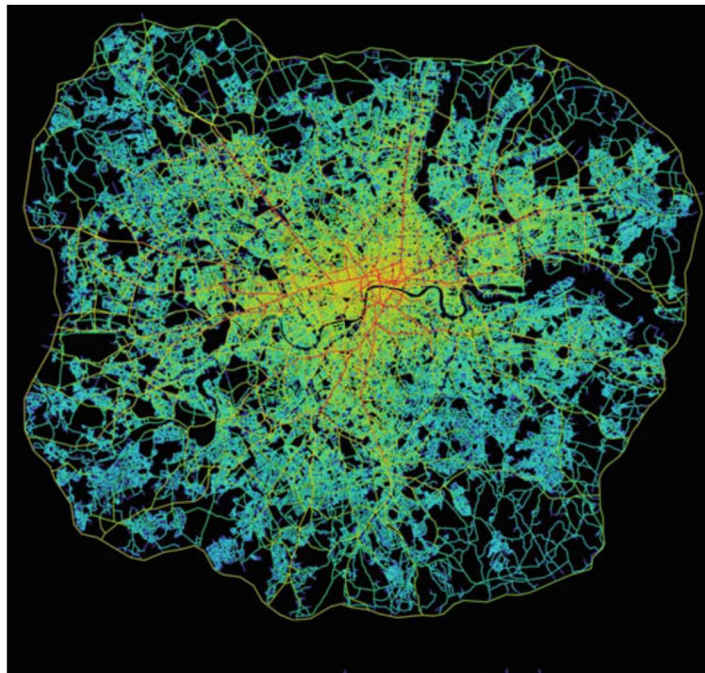


Figure 4- 2 : Carte axiale du Grand Londres.

Source : Hillier, 2014.

La carte axiale est construite, sur base d'un plan cadastral électronique précis et si possible à jour. Elle est ensuite analysée en utilisant la topologie et la théorie mathématique des graphes. Dans la théorie des graphes, on appelle chaîne une suite de liens tels que deux liens consécutifs aient un nœud commun. La longueur de la chaîne est égale au nombre de

liens, soit le nombre de nœuds traversés moins 1. La longueur d'une chaîne entre deux nœuds est la somme des profondeurs d'un nœud à un autre. Le graphe d'une carte axiale est un graphe connexe, c'est à dire que quels que soient deux nœuds distincts, il existe une chaîne entre les deux. Autrement dit, il n'y a pas d'espace qui ne soit pas desservi par au moins une liaison (Chiaradia et Hillier, 2003).

Dans le cas des études qui couvrent des aires urbaines plus étendues, il sera difficile d'élaborer une analyse axiale sans le recours à des logiciels spécialisés tels que : Axman©, Spatialist©, Depthmap©. Ces logiciels effectuent les calculs des différentes mesures syntaxiques spatiales. Les résultats numériques peuvent être visualisés sous forme de carte (*map*) ou de tableaux comportant un dégradé de couleurs qui indique les valeurs des mesures syntaxiques. Un certain nombre de mesures topologiques peuvent être extraites de ce graphe pour quantifier le schéma spatial des relations d'un système. L'intégration globale (rayon n) et locale (rayon 3), la connectivité, l'intelligibilité (globale) sont quelques-unes des mesures topologiques utilisées dans l'analyse axiale (Oliveira, 2016) (Figure 4-3).

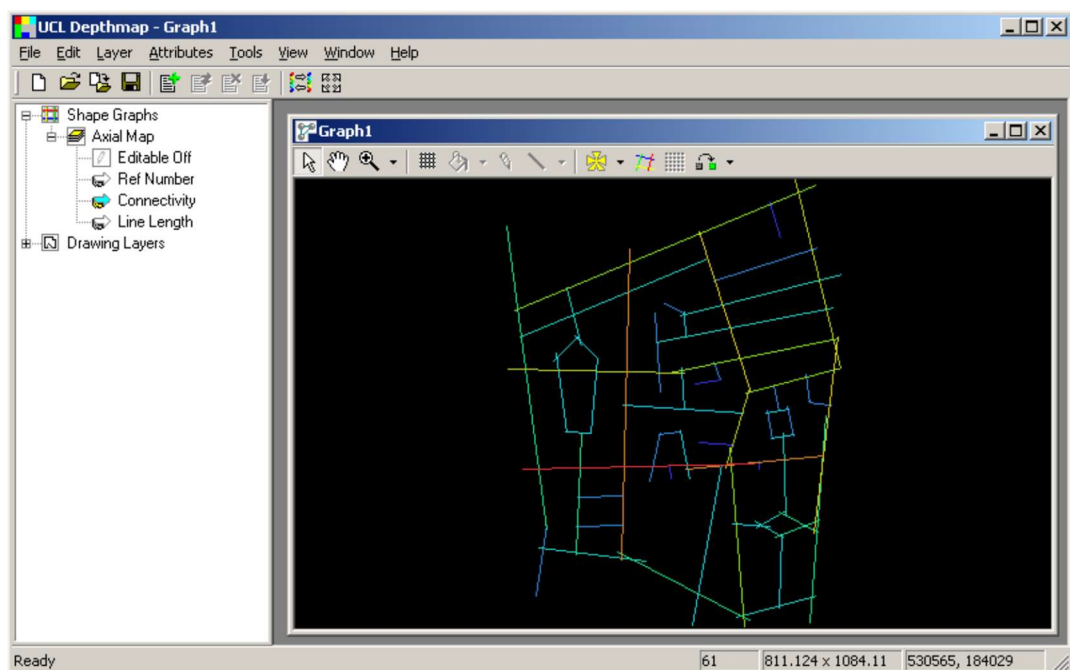


Figure 4- 3 : Carte axiale générée par le logiciel Depthmap©.

Source : Alasdair Turner, 2007.

4.6.6 Analyse quantitative de la carte axiale : quelques mesures phares

Les mesures de premier ordre

La *Space Syntax* calcule les indices de connexion entre les lignes axiales afin d'établir des corrélations avec des données liées aux densités d'occupation humaine ou commerciale, les flux de circulation ou certains phénomènes tels que le crime (Carvalho, Batty, 2003). Quatre mesures syntaxiques de base sont utilisées dans la *Space Syntax* (Klarqvist, 1993) :

La connectivité : La connectivité est une mesure locale statique. Elle mesure le nombre de connexions directes que peut avoir un espace avec les autres espaces de son environnement immédiat. Ainsi, une rue avec de nombreuses connexions possède une valeur de connectivité élevée, tandis qu'une rue avec peu de connexions, a par conséquent, une faible valeur de connectivité (Van Nes et Yamu, 2021).

Le choix : C'est une mesure globale dynamique du « flux » à travers un espace. Un espace a une forte valeur de choix lorsqu'il est traversé par les chemins les plus courts, reliant tous les espaces vers tous les autres espaces d'un système (Klarqvist, 1993). Le choix mesure la probabilité qu'une ligne axiale ou un segment de rue soit traversé sur toutes les routes les plus courtes de tous les espaces vers tous les autres espaces du système entier ou à une distance prédéterminée (rayon) de chaque segment (Hillier *et al.*, 1987).

Cette mesure semble mettre en évidence les trajets de personnes familiarisées avec les espaces urbains étudiés, notamment les habitants locaux. Elle sert ainsi d'indicateur de ce que les spécialistes en syntaxe spatiale appellent le *through-movement*.

L'intégration : L'intégration est une mesure globale statique puisqu'elle prend en compte la relation entre un espace et tous les autres espaces du système. Cette mesure considère le déplacement et estime le degré d'accessibilité d'une rue à toutes les autres rues du système urbain, en tenant compte du nombre total de changements de direction (étapes syntaxiques ou *syntactic steps*) d'une entité urbaine (Hillier et Hanson, 1984). Les espaces d'un système peuvent être classés du plus intégré au plus ségrégué (Klarqvist, 1993).

Le cœur d'intégration est l'ensemble des espaces les plus intégrants (contrôlant, etc.) et donc, les plus importants d'un système (Klarqvist, 1993). Il représente 10 % des lignes axiales ayant les plus hauts indices d'intégration (Hillier, Hanson, 1984). Ces lignes intégrées révèlent les axes majeurs de l'espace urbain. Elles constituent souvent la colonne vertébrale des cartes mentales car elles correspondent aux axes urbains les plus fréquentés par les itinérants (Kuipers *et al.*, 2003). Selon Hillier *et al.*, (1987), la mesure d'intégration prédit le *To-movement*.

Contrôle et contrôlabilité : Le contrôle est une mesure locale, car il prend en compte uniquement les relations entre un espace et son environnement immédiat. Les espaces ayant une valeur de contrôle supérieure à 1 exercent un fort contrôle, tandis que ceux dont la valeur est inférieure à 1 présentent un contrôle faible (Hillier & Hanson, 1984). La contrôlabilité mesure dans quelle mesure un espace contrôle l'accès aux espaces qui lui sont directement connectés. Introduite par Turner, elle permet d'identifier les zones facilement surveillées lors d'un parcours (Turner, 2001, cité dans Hacar *et al.*, 2020).

Les mesures de second ordre

Il est possible de développer des mesures de second ordre en corrélant les mesures précédentes :

L'intelligibilité : Cette mesure est obtenue suite à la corrélation entre l'intégration et la connectivité à l'échelle de la ville. Elle indique à quel point un système urbain est compréhensible. Plus le coefficient de corrélation (R2) est proche de 1,0, plus le niveau d'intelligibilité du système est élevé et devient alors intelligible (Yamu, *et al.*, 2021). Hillier (1996 a) explique que « un système intelligible est celui dans lequel les espaces bien connectés tendent également à être bien intégrés. Un système non intelligible est celui où les espaces bien connectés ne sont pas bien intégrés, de sorte que ce que nous pouvons voir de leurs connexions nous trompe sur le statut de cet espace dans le système dans son ensemble ». Ce concept fait également référence à la cartographie cognitive, qui est lié au concept de lisibilité de Kevin Lynch.

Synergie : La synergie axiale représente la corrélation entre l'intégration du rayon-3 (échelle locale) et du rayon-n (échelle globale). Cette mesure calcule le degré auquel la structure interne d'une zone est liée au système à plus grande échelle dans lequel elle est intégrée (Hillier, 1996).

L'interface : Cette mesure est définie comme étant l'espace public dans un établissement urbain qui sert d'intermédiaire d'interaction entre les différents types d'utilisateurs (Hillier et Hanson, 1984). Elle est obtenue par la corrélation de l'intégration et le choix.

Les mesures de la *Space Syntax* servent à évaluer la structure spatiale et la connectivité des espaces intérieurs et extérieurs dans les bâtiments, les quartiers et les villes. Elles aident

à comprendre comment les gens se déplacent et interagissent avec les espaces environnants, ce qui peut aider au moment de la conception urbaine et architecturale afin d'améliorer la fonctionnalité, la sécurité et l'expérience des utilisateurs. Les mesures spatiales servent aussi à tester des hypothèses socio-spatiales ou développer des modèles prédictifs ou "de effets sociaux" de la configuration. De tels indicateurs peuvent être le taux de criminalité, le flux de circulation, la fréquentation touristique, etc.

Des recherches approfondies ont montré que dans la plupart des configurations urbaines, le meilleur prédicteur du mouvement est l'intégration et non le choix (Hillier *et al.*, 1987). La mesure de choix peut servir à prédire le mouvement des habitants connaisseurs du site plus que celui des étrangers.

La prédominance de l'intégration en tant que prédicteur peut être due au fait qu'il y a toujours un bon nombre d'étrangers dans une configuration urbaine. Si tel est le cas, la corrélation entre l'intégration et le choix représenterait le degré de corrélation entre deux types de mouvements : celui des étrangers relatifs dont l'image est moins que complète ; et celle des habitants, avec une bien meilleure connaissance de l'environnement (Fezzai, 2018).

Les mesures calculées par la syntaxe spatiale constituent une interprétation tangible de la ségrégation et de l'intégration spatiale. L'intégration et la ségrégation spatiale sont la conséquence du mode d'organisation de l'espace. Des études ont montré que les débits de piétons à travers les villes sont corrélés aux valeurs d'intégration locales tandis que les débits de véhicules correspondent aux valeurs d'intégration globales (par exemple, Hillier *et al.*, 1998). De plus, l'intégration locale donne une indication des zones commerciales locales dans une ville.

Les activités commerciales semblent avoir lieu dans les rues les plus globalement intégrées (Hillier *et al.*, 1993). Les zones d'habitation sont principalement situées dans les zones ségréguées (Hillier, 1996 a). Il y a deux problèmes avec une analyse d'intégration globale. L'une est la façon dont la périphérie d'un environnement bâti devient très ségréguée, et l'autre est que de nombreuses villes se composent de plusieurs centres. Un mondial l'analyse de l'intégration met en évidence un seul centre. Par conséquent, une analyse d'intégration locale est nécessaire en utilisant un rayon d'intégration locale (Danbi *et al.*, 2014).

4.7 Analyse qualitative : Collecte de données primaires avec la technique d'observation

L'analyse qualitative est un outil précieux pour les chercheurs qui tendent à comprendre les aspects subjectifs et complexes de l'expérience humaine. La finalité de l'analyse est de construire des lectures interprétatives, c'est-à-dire de donner du sens à des phénomènes sociaux et humains caractérisés par une grande complexité (Anadón et Savoie, 2009). Elle se concentre sur les expériences et les points de vue des participants plutôt que sur les données quantitatives ou les mesures objectives. La subjectivité est d'ailleurs reconnue en recherche qualitative par la nature même des données recueillies ainsi que par les processus analytiques impliqués (Malterud, 2001).

Les méthodes de recherches qualitatives couvrent une série de techniques de collecte et d'analyse de données (Mucchielli, 2005). Il existe différentes sources de données qualitatives, telles que les observations, l'analyse de documents, les entretiens, les images ou vidéos, etc. (Kohn et Christiaens, 2014).

Le suivi des touristes dans leurs itinéraires de découverte apparaît comme recours incontournable à l'analyse des parcours touristiques. Le phénomène touristique est propice à l'observation, puisqu'il s'agit de se situer à un moment donné, en un lieu précis et de contempler les faits et les activités des touristes (Réau et Cousin, 2009). C'est un examen empirique *in situ* d'un phénomène ou d'un processus afin d'en acquérir une connaissance. Elle diffère de l'enquête ou de l'entretien en ce que l'observateur est supposé être passif et totalement extérieur à son objet (Staszak, 2003). L'observation n'exige aucun autre instrument que le chercheur lui-même, ni mise en œuvre de techniques sophistiquées de traitement de données (Arborio, 2007).

En utilisant des techniques d'observation pour collecter des données primaires, il est possible de tester des hypothèses socio-spatiales et de créer des modèles qui prédisent les effets spatiaux ayant un impact sur la vie socio-économique dans les villes. Dans ce qui suit, Yamu *et al.* (2021) expliquent que dans l'analyse *Space Syntax*, trois méthodes différentes de collecte de données primaires concernant le comportement humain dans l'espace public ont été établies :

4.7.1 La méthode du décompte des portes « gatecounts »

Compter le flux du mouvement humain à certains endroits d'un quartier au cours d'une journée fournit des données quantitatives qui peuvent être utilisées pour la comparaison avec

diverses valeurs d'intégration spatiale. Cette méthode a été appliquée pour fournir la preuve que les rues centrales ont des taux élevés de mouvement humain, tandis que les rues spatialement ségréguées ont un faible nombre de personnes qui les fréquentent. La méthode du décompte des portes est une technique d'observation qui enregistre le flux de mouvement des piétons, des vélos et des véhicules dans une zone urbaine. Une barrière est une ligne imaginaire traversant la rue où tous les piétons, cyclistes et véhicules motorisés qui passent sont comptés.

4.7.2 Traces d'itinéraires piétons « *snail trailing* »

Avec cette technique de suivi des piétons, des données quantitatives sont collectées en observant le mouvement des piétons qui se disperse à partir d'emplacements stratégiques spécifiques. Il permet d'étudier le modèle de mouvement à partir d'un emplacement spécifique, la relation d'un itinéraire particulier avec d'autres itinéraires dans la région et la distance moyenne que les gens parcourent à pied depuis cet emplacement spécifique, ce qui peut aider à déterminer la zone de chalandise piétonnière d'un commerce de détail ou une place publique. La superposition de toutes les observations (traces) fournit une image du mouvement des piétons dans une zone étudiée. Cette technique peut être effectuée manuellement ou en utilisant le suivi du système de positionnement global (GPS).

4.7.3 Activités stationnaires : « *staticsnapshots* »

Il s'agit d'une technique d'observation efficace pour l'enregistrement des diverses activités stationnaires des personnes, y compris les interactions sociales dans les places publiques et les parcs. Le comportement humain dans un espace public est enregistré pour une très courte période de temps - un « instantané » pour ainsi dire. Cette méthode enregistre le modèle d'utilisation d'un espace public pendant un temps spécifique et en répétant l'enregistrement tout au long d'une journée, un modèle de comportement peut être identifié au cours d'une journée.

Yamu *et al.* (2021) rajoutent que les résultats des techniques *gatecounts* et « *snailtrailing* »: sont bien corrélés avec les résultats numériques des analyses axiales et de segment. La technique « *staticsnapshots* » : est quant à elle corrélés avec les résultats de tous les types d'analyses de la *Space Syntax*, en particulier l'analyse VGA (*visual graph analysis*) et l'analyse *all-linesanalysis*.

Les techniques d'observation citées par Yamu *et al.* (2021) ne corrént pas toutes avec notre objet d'étude: La première méthode (*gatecounts*) qui enregistre le flux de mouvement

des piétons, des vélos et des véhicules dans une zone urbaine ne peut être distinctive, en particulier pour repérer quelques touristes dans la foule. Le faible taux de fréquentation touristique dans la ville est un autre paramètre qui rend difficile le choix du moment de comptage. La « *staticsnapshots* » : enregistre les activités statiques des personnes et ne prend pas en considération les déplacements à l'intérieur des parcours.

La méthode « *snail trailing* » ou suivi des piétons « *pedestrian following* » semble être la plus adaptée à l'observation des déplacements touristiques le long des parcours historiques.

Cette technique permet la collecte de données qualitatives en observant le mouvement des touristes qui se disperse à partir d'emplacements stratégiques. Grajewski (2001) cité dans Van Nes et Yamu (2021) explique que cette technique permet d'étudier trois problèmes principaux, à savoir : les schémas de déplacement à partir d'un emplacement spécifique ; la relation d'un itinéraire avec d'autres itinéraires et la distance moyenne que les gens parcourent à pied depuis un emplacement spécifique. Le résultat nous donne une image claire du mouvement des touristes dans la zone examinée.

Van Nes et Yamu (2021) expliquent que, pour le travail de terrain, il faut tenir compte des points suivants :

Une carte de la zone étudiée doit être préparée afin d'indiquer la limite de la zone d'enquête, les emplacements spécifiques pour commencer le suivi des piétons, les points d'entrée/sortie, et le site lui-même.

Les observateurs enregistrent les itinéraires de déplacement à des dates choisies. Chaque trace est indiquée sur la carte. Souvent, les traces sont enregistrées pendant une journée entière de 8 h à 20 h. Pour l'enregistrement des traces, il est important de sélectionner des individus au hasard à partir du point d'entrée choisi dans la zone pendant une période de temps spécifique par point d'entrée.

Les traces des piétons sont enregistrées jusqu'à ce qu'ils quittent la zone d'observation ou s'arrêtent pour toute activité qui dure plus de deux minutes.

Le suivi des piétons et l'enregistrement de leurs déplacements doivent se faire discrètement. Cela signifie garder une distance appropriée avec la personne qui est suivie.

Après qu'un piéton a été suivi et que son itinéraire de déplacement a été enregistré, l'observateur revient au même point d'entrée/sortie et sélectionne au hasard une autre

personne qui est suivie. Grajewski (2001) cité dans Van Nes et Yamu (2021) suggère de collecter 20 à 25 traces par point d'entrée.

Une fois toutes les traces collectées, il est utile de les enregistrer numériquement dans SIG, Excel, AutoCAD ou tout type de logiciel utilisant des calques pour un traitement ultérieur et une analyse spatiale. Pour les itinéraires piétons, le suivi du système de positionnement global (GPS) peut être utile car l'observateur peut utiliser une application sur un téléphone mobile ou une tablette ou un traceur GPS lorsqu'il suit des personnes. Cependant, cela signifie que l'observateur doit imiter exactement l'itinéraire de déplacement de la personne suivie.

Cette observation de type "neutre", se focalise sur les chemins empruntés par les touristes dans les parcours de la ville, plus que sur leurs déclarations. En effet, pour le suivi des touristes, on doit analyser le phénomène dans toute son authenticité, sans le modifier et éviter, par conséquent, d'influencer l'orientation spatiale des touristes. Cependant, des différences culturelles peuvent apparaître. Par exemple, à Londres, l'observateur peut avoir moins de distance avec les gens lorsqu'il suit par rapport à Izmir, en Turquie, où la distance doit être plus grande entre les personnes et l'observateur. La "bonne" distance sera trouvée lors du processus de suivi et d'enregistrement des personnes (Van Nes, et Yamu, 2021).

Les résultats de l'observation « *snail trailing* » seront rapportés sur la carte du site afin de repérer les parcours les plus empruntés par les touristes pour être ensuite quantitativement vérifiés en utilisant les outils de la *Space Syntax*.

4.8 Modèle d'analyse proposé

L'utilisation combinée de l'analyse qualitative et quantitative peut aider à obtenir une image plus complète et plus approfondie du phénomène étudié. Cette approche peut aider à éviter les erreurs dans les conclusions, renforcer la validité et la fiabilité des résultats de la recherche. De plus, en utilisant différentes méthodes d'analyse, on peut avoir une vue plus complète de la réalité étudiée et s'assurer que les conclusions sont fondées sur des données solides et multiples.

Nous procéderons dans ce qui suit à associer l'analyse qualitative fondée sur l'observation avec l'analyse quantitative basée sur la *Space Syntax*. L'analyse qualitative basée sur l'observation peut fournir une compréhension approfondie des comportements et des motivations des touristes en matière de déplacement à l'intérieur du site et du choix des itinéraires.

Cette étape sera argumentée par des documents (textuels, cartographiques et graphiques) concernant l'évolution historique de notre terrain d'étude, l'implantation des anciens monuments et parcours historiques et les différents types de déplacements pédestres qui se produisaient à l'intérieur de ses parcours anciens. Les résultats de cette première étude seront quantitativement vérifiés par le biais de la méthode *Space Syntax*.

En résumé, l'étude qualitative analysera trois principaux points :

- Évolution spatiale de la vieille ville : comprendre le système de navigation pédestre des étrangers dans l'espace urbain traditionnel à son origine (propre aux vieilles cités maghrébines) et après modifications (suppression des portes de la ville et remplacement des principales artères traditionnelles par des axes coloniaux plus imposants) ;
- Identification des principaux parcours et monuments historiques : sur les deux cartes (précoloniale et actuelle) ; repérer les monuments à fort potentiel touristique et les situer sur les parcours historiques précoloniaux ;
- Enquête sur terrain par le biais de l'observation neutre et suivi des touristes « *pedestrian following* » : Comprendre les déplacements des touristes et identifier les parcours qu'ils empruntent à l'intérieur du site.

L'analyse quantitative basée sur la *Space Syntax* peut quantifier les relations entre les différentes parties du site et le déplacement des touristes. Cela peut inclure l'utilisation de modèles statistiques pour mesurer les relations causales entre les variables spatiales et les déplacements des touristes.

Les mesures de la *Space Syntax* employées dans cette recherche sont : des mesures de premier ordre, qui sont : la connectivité, l'intégration, le choix, le contrôle et la contrôlabilité. Ainsi que des mesures de second ordre qui sont : l'intelligibilité et la synergie. Ces mesures nous permettront de vérifier numériquement les résultats de l'étude qualitative :

4.8.1 La mesure de connectivité

Démontrer que pour les deux phases (pré-transformations et post-transformations coloniales), les principaux axes sont les plus connectés de tout le système urbain relatif à chaque période.

Vérifier que les parcours traditionnels présentent une faible connectivité accentuée par les percements coloniaux.

4.8.2 La mesure d'intégration locale (HH) à un Rayon n

- Sur la carte précoloniale, démontrer numériquement que le tissu traditionnel est de nature ségrégué.
- Montrer sur la carte actuelle, que les opérations urbaines coloniales ont accentué la ségrégation du tissu traditionnel. Les parcours touristiques traditionnels sont devenus alors spatialement et touristiquement plus ségrégués qu'avant la prise de la ville (en 1837).

4.8.3 L'intégration topologique locale à un rayon R3 et R5

Selon Chiaradia et Hillier (2003), les mesures d'intégration topologique locale avec un rayon de R3 et R5 permettent de repérer l'émergence de centralités secondaires et locales au sein d'une ville, ainsi que les zones d'attractivité économique où se regroupent les activités commerciales. Ces mesures nous servent à vérifier l'accessibilité locale vers les zones commerciales, ainsi que les déplacements des étrangers dans ces secteurs spécifiques.

4.8.4 L'intégration métrique à R100, R300 et R500

Démontrer, à travers les deux cartes, que l'organisation spatiale de la ville repose davantage sur une logique topologique que sur une logique métrique. Autrement dit, la configuration des rues influence la navigation plus que la distance physique parcourue.

4.8.5 Le choix topologique global

Démontrer quantitativement que, contrairement aux habitants et visiteurs réguliers, les personnes étrangères (touristes) reconnaissent difficilement l'emplacement des parcours traditionnels : justifier quantitativement le comportement actuel des touristes étrangers et montrer que la configuration traditionnelle, affectée par les percements coloniaux, n'est pas très invitative.

4.8.6 Le choix topologique local à R3 et R5

Démontrer que l'accessibilité locale est plus restreinte que l'accessibilité globale. À cette échelle, les ruelles et les impasses ne constituent pas des itinéraires de passage privilégiés pour les étrangers. Ce phénomène est fréquent dans les médinas, caractérisées par un agencement labyrinthique et des impasses peu empruntées, révélant ainsi des espaces où la circulation est principalement réservée aux habitants ou aux visiteurs ayant une bonne connaissance de la ville

4.8.7 Les mesures de contrôle et de contrôlabilité

Ces deux mesures nous permettront d'identifier les axes de circulation stratégiques correspondant aux périodes analysées. Elles permettront également de démontrer qu'après les transformations coloniales, les touristes seront naturellement attirés par les nouvelles voies, qui sont les grands axes aménagés durant l'époque coloniale.

4.8.8 L'intelligibilité

Cette mesure permet d'évaluer la clarté et la lisibilité du système urbain, ainsi que la facilité de navigation aussi bien pour les résidents que pour les touristes. Elle servira à démontrer que la structure urbaine demeure peu intuitive pour les visiteurs étrangers à travers toutes les périodes étudiées.

4.8.9 La Synergie

Prouver qu'avant les transformations coloniales, la ville présentait une structure fragmentée, rendant la navigation complexe, notamment pour les visiteurs étrangers. En revanche, après la colonisation, les percements coloniaux ont amélioré l'accessibilité, tant à l'échelle locale qu'à l'échelle globale. Ce qui va entraîner un déséquilibre dans la répartition des flux de circulation touristique entre les axes coloniaux et les parcours historiques.

Ce modèle d'analyse va nous permettre d'obtenir une image plus complète et plus approfondie de la logique de déplacement des touristes à l'intérieur des parcours anciens. Les observations sur le comportement peuvent être comparées aux résultats quantitatifs obtenues avec la *Space Syntax* afin de mieux cerner le comportement actuel des touristes et déceler parmi la configuration actuelle les chemins les plus fréquentés ainsi que les parcours traditionnels les plus anciens et les mieux desservis en monuments et lieux historiques. Cette approche peut également permettre de mieux comprendre les contextes sociaux, culturels et environnementaux qui peuvent influencer les choix de déplacement des touristes.

4.9 Conclusion

L'orientation des touristes dans les parcours historiques est un processus multifactoriel qui repose sur une combinaison de ressources culturelles, informatives, techniques et spatiales. Ces ressources, lorsqu'elles sont bien intégrées, permettent aux visiteurs de naviguer efficacement dans des environnements urbains complexes, tout en enrichissant leur expérience touristique.

Les paramètres spatiaux jouent un rôle essentiel dans l'orientation et le mouvement des touristes et influencent significativement les choix de déplacement. Les travaux de

Hillier *et al.* (1993) et de Lynch (1960) montrent que les rues les plus intégrées et continues sont privilégiées par les touristes, tandis que les espaces fragmentés ou périphériques sont moins fréquentés. La théorie du mouvement naturel renforce cette hypothèse en soulignant l'importance de la connectivité et de l'accessibilité dans les circulations piétonne. Le concept de *Wayfinding*, ou orientation spatiale, est également important pour comprendre comment les touristes interagissent avec leur environnement. Comme l'ont démontré Montello (2001, 2005) et Allen (1999), ainsi que Weiner *et al.* (2009).

Enfin, la théorie du mouvement naturel et l'application de la méthode *Space Syntax* permettent de relier la forme urbaine à la fonction, en mettant en évidence les rues les plus intégrées et les plus attractives pour les piétons. Ces approches montrent que les rues centrales, souvent bordées de commerces et de bâtiments publics, sont les plus fréquentées, tandis que les espaces périphériques ou fragmentés sont moins accessibles.

Les analyses qualitatives et quantitatives, telles que l'observation des comportements et l'application de la méthode *Space Syntax*, offrent des outils précieux pour comprendre les dynamiques de déplacement et les choix d'itinéraires des touristes.

L'utilisation d'une combinaison de méthodes quantitatives et qualitatives nous aidera à mieux cerner le comportement actuel des touristes et déceler les parcours historiques les plus empruntés : La méthode *Space Syntax* nous permettra de produire des descriptions quantitatives des réseaux de rues urbaines et de formuler et tester des hypothèses sur les modèles de mouvement urbain, de rencontre et d'activité socio-économique dans le présent et dans le passé. Quant à la technique d'observation "*snail trailing*", elle servira à collecter des données qualitatives sur le comportement des touristes dans l'espace touristique traditionnel sans influencer leur orientation spatiale.

Dans les chapitres qui suivent, nous présenterons les résultats de cette analyse et discuterons de leur pertinence pour la problématique de la ségrégation touristique des parcours historiques précoloniaux dans la vieille ville de Constantine.

5 CHAPITRE V : ÉTUDE DU TOURISME ET DU PATRIMOINE DANS LA VIEILLE VILLE DE CONSTANTINE

5.1 Introduction

Pour analyser les parcours touristiques historiques de notre zone d'étude, il a d'abord été nécessaire de délimiter précisément cette zone, de la présenter et d'en retracer l'histoire. Cela impliquait également de comprendre le contexte historique, politique et social dans lequel se sont développés les concepts clés de notre sujet d'étude, à savoir le tourisme et le patrimoine. À cette fin, nous avons entrepris une analyse couvrant une large période, allant de l'époque ottomane jusqu'à nos jours.

La suite de ce chapitre est consacrée aux éléments constitutifs du patrimoine bâti de notre zone d'étude, qui structurent nos parcours touristiques, tels que les monuments religieux, les monuments culturels, les places publiques traditionnelles, les souks, les palais, et les maisons traditionnelles, entre autres.

Enfin, ce chapitre se conclut par une revue des différents outils de planification territoriale liés au tourisme et au patrimoine, ainsi que des études antérieures réalisées sur ces thèmes dans notre zone d'étude. Cette revue permet de comprendre le rôle des instruments de planification dans la préservation et la valorisation touristique du patrimoine constantinois, tout en analysant l'état d'avancement et les résultats des différentes études et interventions menées dans notre zone d'étude, notamment sur les monuments et parcours historiques.

5.2 Délimitation de la zone d'étude

Selon le rapport final du plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur du secteur sauvegardé de la ville de Constantine (PPSMVSS), rédigé en 2011, un secteur sauvegardé dénommé "vieille ville" est instituée dans la ville de Constantine conformément aux dispositions de l'article 42 de la loi n° 98-04 du 20 Safar 1419, en date du 15 juin 1998. Les limites du secteur sauvegardé de la vieille ville de Constantine, telles que définies par l'article 2 du décret de classement, sont clairement délimitées : au nord, au nord-est et à l'est, elles sont bordées par les gorges du Rummel ; au nord-ouest et à l'ouest, elles sont marquées par des escarpements rocheux ; au sud-ouest, la délimitation est assurée par le centre culturel Mohamed Laïd El Khalifa, situé à la Place du 1er Novembre 1954 ; enfin, au sud, elles s'étendent jusqu'au quartier Bardo.

Ce secteur sauvegardé se compose de trois zones principales : Une zone centrale, caractérisée par une prédominance de l'urbanisme traditionnel (la vieille ville arabo islamique) ; une zone extramuros, exclusivement coloniale (s'étendant du côté sud, de l'ancienne place de la Brèche à la place des Martyres) et enfin une zone circulaire naturelle (les gorges du Rhumel franchies par des ponts). Dans cette recherche, nous nous sommes focalisées sur le tourisme dans la zone centrale du secteur sauvegardé qui, contrairement aux deux autres zones, peine à définir ses parcours touristiques (Figure 5-1).

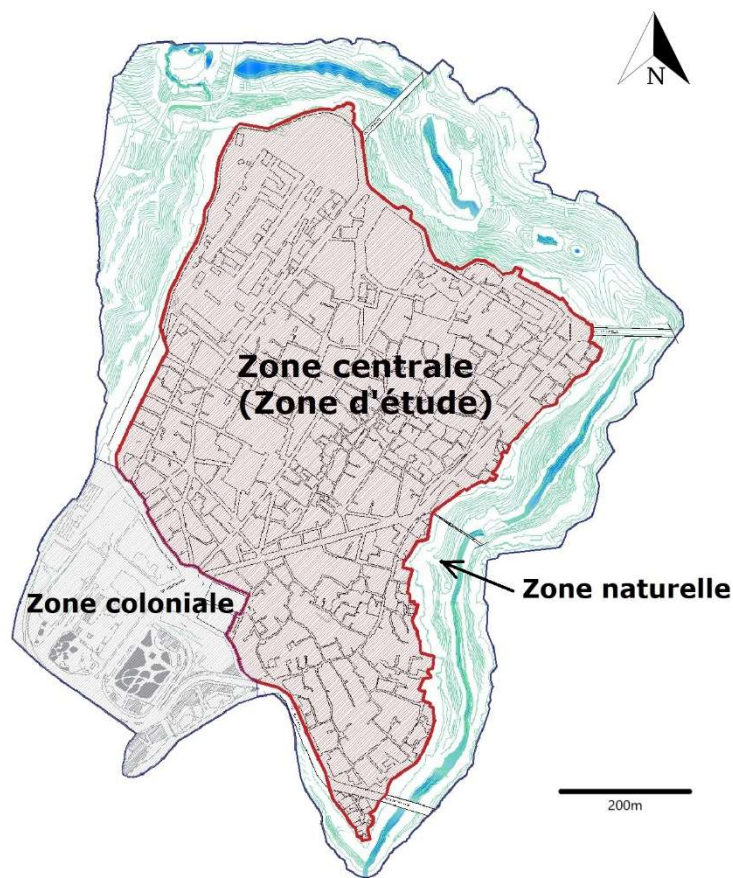


Figure 5- 1 : Découpage en zones du secteur sauvegardé et délimitation de l'aire d'étude.

Source carte : PPSMVSS 2012, modifiée par l'auteure.

Dans notre étude, les « parcours touristiques » font référence aux anciens chemins précoloniaux qui mènent aux monuments historiques arabo-islamiques et qui les bordent. Les transformations effectuées à l'époque coloniale française ont considérablement modifié ces parcours : les points de départ, matérialisés jadis par des portes, ont été supprimés en

même temps que la muraille antique qui les reliait entre elles¹². Selon Galibert (1844), elle faisait neuf à dix mètres de hauteur et protégeait la ville du côté sud-ouest.

Cette suppression a été suivie par l'amputation des débuts de parcours, créant ainsi un espace convexe : la place de la Brèche.

La muraille détruite était percée par trois portes construites en pierre qui s'ouvraient vers les grands axes ottomans¹³ (Figure 5-2) :

- La porte Bab El Djedid, qui donnait sur la rue supérieure menant au quartier Casbah ;
- La porte Bab El Oued, une robuste porte en fer¹⁴, est la plus importante des trois portes percées de ce côté de la ville. Elle donnait accès aux deux rues principales précoloniales : la rue supérieure débouchant sur la place Souk El Acer et la rue centrale menant à la porte Bab El Kantara en passant par le quartier Souk El Tejjar ;
- La porte Bab El Djabia, qui donnait accès au quartier Souika et se prolongeait jusqu'à la porte et au pont d'El Kantara.

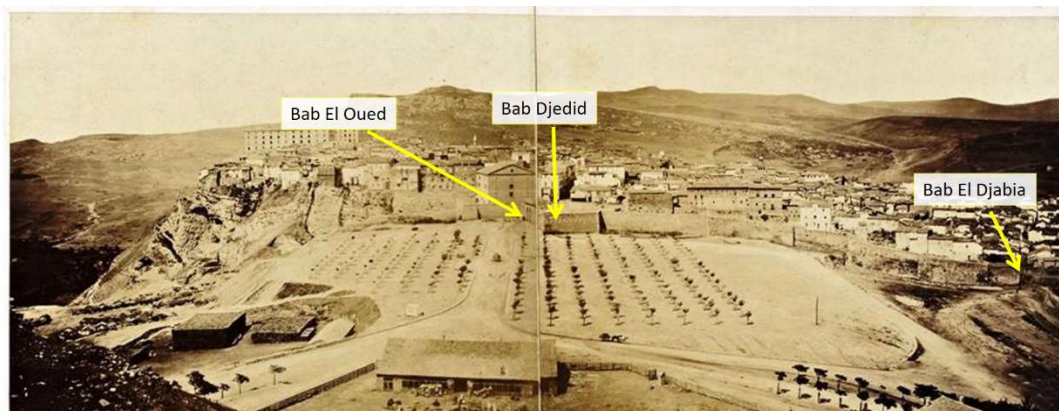


Figure 5- 2 : Ancienne muraille sud-ouest de la ville avec ses trois portes.

Source : Félix Jacques-Antoine Moulin. 1856-1857, modifiée par l'auteur.

¹² Selon Quétin (1847), le reste de l'enceinte est formé par des murailles peu solides qui, élevées sur des rochers à pic, présentent une bonne défense.

¹³ Dans d'autres sources, nous trouvons des mentions supplémentaires de portes de la ville. Selougha Abdelhafid (1984) identifie, sur une carte de la ville datant de la période précoloniale, deux portes supplémentaires : Bab El Rawah et Bab El Hanancha. Selon Quétin (1847), entre la porte El Djabia et l'angle saillant de Sidi Rached se trouvait autrefois la porte de Hanancha, murée depuis longtemps.

¹⁴ Selon Wagner (1838), la porte de Bab El Oued était si solide que, lors de la prise de la ville par l'armée française en 1837, elle opposa une résistance considérable au feu de l'artillerie.

Afin de délimiter notre zone d'étude, nous avons projeté le tracé de l'ancienne muraille (et anciens points de départ de nos parcours) sur la carte actuelle. Les limites fictives obtenues matérialisent la frontière sud de notre aire d'étude. Cette dernière s'étale sur tout le rocher et s'étend de la presqu'île constantinoise jusqu'à la place du 1^{er} Novembre (ancienne place de la Brèche) (Figure 5-3).

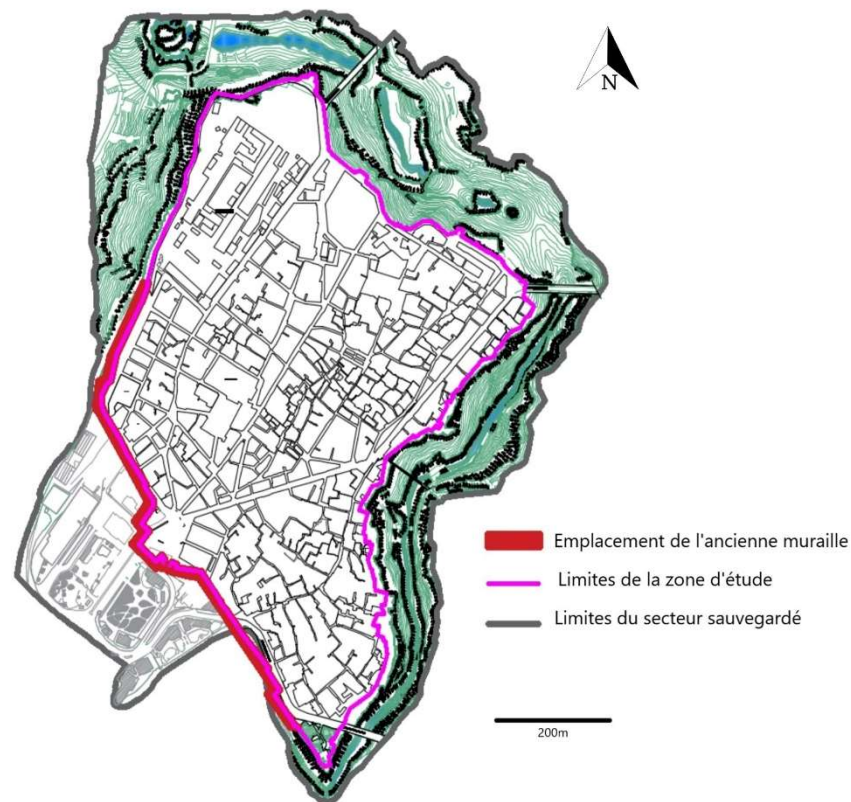


Figure 5- 3 : Limites de la zone d'étude.

Source: PPSMVSS Constantine 2012, modifiée par l'auteure.

Notre zone d'étude se limite au rocher de Constantine, un espace qui, comme décrit par Bernard Pagand (1989), s'organise à partir de la place du 1^{er} Novembre (ex place de la Brèche) d'où partent les trois grandes artères coloniales : rue Larbi Ben M'Hidi, rue 19 juin 1956, et rue Mariam Bouatoura qui se prolonge par la rue Abdellah Bey.

5.3 Aperçu historique et présentation de la vieille ville de Constantine

Chef-lieu de wilaya, Constantine est située au nord-est de l'Algérie, à 430 km à l'est d'Alger, la capitale. De par son emplacement stratégique, elle est considérée comme la capitale de l'Est et un pont reliant les différentes régions du pays (Zaid *et al.*, 2013).

Côte (2006) affirme que la position géographique de Constantine est unique. En effet, la ville se dresse entre les montagnes telliennes, humides et boisées, au nord, et les hautes plaines semi-arides et céréalières au sud. Elle se trouve à égale distance de Sétif et de la frontière tunisienne, à environ 450 kilomètres d'Alger et de Tunis. Constantine joue un rôle crucial en tant que carrefour commercial et centre d'échanges. C'est un point de passage incontournable pour les voyageurs et les marchandises.

La ville présente un climat continental distinct : chaud et sec pendant les mois d'été et froid et pluvieux en hiver. L'ancienne ville où est sise notre aire d'étude s'étend, selon Joleaud (1918), sur un plateau de roche à une altitude de 650 mètres, isolée des régions avoisinantes par des gorges profondes où coule un cours d'eau important, l'Oued Rhumel. Le canyon profond sculpté par le Rhumel divise la roche en deux parties : une qui abrite la ville à l'ouest, et l'autre, le Djebel Sidi M'cid, à l'est. Les caractéristiques géographiques uniques du site confèrent à la ville un paysage spectaculaire qui intègre harmonieusement les éléments urbains et naturels. Semblant surplomber un environnement naturel majestueux, la ville captive ses visiteurs avec son cadre remarquable et son panorama exceptionnel.

Le rocher de Constantine, sujet de notre étude, est considéré par Côte (2006) comme représentatif de la Médina de Constantine, qu'il décrit comme l'une des plus grandes richesses de la ville. Guechi (2004), souligne que le rocher, qui a soutenu l'ensemble de la ville jusqu'au XIXe siècle, demeure unique en son genre. Il représente le premier, le plus ancien et le plus durable des héritages naturels, tout en conservant les traces des hommes ayant habité la cité antique. Cette longue histoire de présence humaine en fait l'une des villes méditerranéennes les plus anciennes et les plus riches en patrimoine culturel, architectural et historique.

Avant de servir de site à une ville, le Rocher avait servi d'habitat troglodyte. Ce qui, normalement, devait faire dire aux préhistoriens que ce site est habité sans discontinuité depuis le paléolithique (Bouchareb, 2006). D'après Vallet *et al.* (1937), des grottes situées au-dessous du rocher ont été habitées par les hommes préhistoriques. Bouchareb (2006), affirme que l'occupation de ces grottes a été sans doute le premier sentiment d'espace clos, enveloppant et sécurisant les premiers habitants de Constantine.

Après avoir atteint un niveau de civilisation permettant d'abandonner les cavernes et de s'établir de manière sédentaire, la population a bénéficié des avantages exceptionnels de l'emplacement stratégique de Constantine (Mercier, 1903). Cependant, selon Vallet *et al.*

(1937), la plate-forme supérieure du rocher servait initialement de refuge aux habitants locaux, qui y stockaient une partie de leurs réserves alimentaires, notamment dans des souterrains.

Au XII^e siècle avant notre ère, les anciens habitants de la ville ont accueilli les Phéniciens mais avec méfiance (Mercier, 1903). Bien qu'ils se soient principalement établis dans les villes côtières, certaines villes de l'intérieur, y compris Constantine, ont également servi de centres de commerce (Clamageran, 1873). Des vestiges datant de l'époque punique, notamment le sanctuaire d'El Hofra situé à environ un kilomètre de la ville, ont été découverts à Constantine attestant de l'importance de la ville à cette époque (Zaid *et al.*, 2013).

Bien que certains historiens aient envisagé une origine phénicienne pour la ville, l'ensemble des données historiques penche plutôt en faveur d'une origine numide pour Cirta. Selon Aibeche (2004) cité dans Guechi (2004), cette ville était la capitale du royaume numide dès la fin du III^e siècle avant J.-C. Sous le règne de Masinissa et de ses successeurs, Cirta bénéficia d'une période de stabilité, consolidant son statut de capitale d'un vaste royaume. Bertrand (1994) rapporte que durant le long règne de ces monarques, à l'instar des grandes cités de l'époque hellénistique, Cirta connut une ère de prospérité marquée par le luxe, le prestige et un enrichissement architectural notable. Malgré la rareté des vestiges subsistants de cette période, les pièces de monnaie et les écrits littéraires de l'époque offrent un témoignage précieux de son illustre passé.

À l'époque romaine, Cirta conserva son statut de capitale. Mercier (1903) indique que la Numidie, avec Cirta pour capitale, fut élevée au rang de province romaine sous le nom de Nouvelle Numidie, ou Africa Nova. En 311 ap. J.C., Cirta fut saccagée dans les événements de la guerre qui soutenait le tyran Maxence contre Alexandre, qui s'était fait proclamer empereur en Afrique. La ville fut reconstruite en 313 par Constantin et prit le nom de Constantine, qu'elle a conservée jusqu'à nos jours (Brill, 1908). En raison de la continuité urbaine au cœur même de la ville de Constantine, la majorité des vestiges datant de l'époque romaine ont presque tous disparu. Selon Bertrand (1994), ceux qui avaient résisté au fil des siècles ont été définitivement détruits au début de la période coloniale.

Lors de l'invasion vandale, Constantine est assiégée mais résiste (Benseddik, 2021). Selon Bouchareb (2006), Rien n'indique que les vandales avaient une tradition urbaine.

D'ailleurs, Ils occupèrent la ville entre 432 et 534 et ne laissèrent aucune trace construite, ni même d'objet archéologique permettant de les approcher méthodiquement.

Aux Vandales succédèrent les Byzantins qui ont fait de Constantine le siège d'un commandement militaire de la région alors appelée Deux Numidias. Ils encerclèrent la ville de remparts et de tours construits avec des matériaux récupérés du bâti ancien (Zaid *et al.*, 2013). D'après Nait *et al.* (2008), C'est sous la domination byzantine que plusieurs monuments romains disparurent complètement, comme c'est le cas du capitole à l'intérieur duquel fut construite une église. Les auteurs affirment que l'importance de Constantine a décliné sous l'occupation des Vandales et des Byzantins qui ont laissé peu de traces archéologiques ou construites de leur passage.

L'avènement des armées musulmanes, arrivées d'Orient à la fin du VIIe siècle a sonné le glas de la présence des Byzantins dans cette région (Zaid *et al.*, 2013). Selon Kaddache (1982), l'aspect de la ville a été profondément modifié par l'islamisation. Elle a émergé comme l'une des principales villes de l'État Hafside, concurrençant Bougie (actuelle Bejaia) pour la prédominance en Algérie occidentale. D'après Bendakir (2004), il existe peu de vestiges liés à la conquête arabe à Constantine. L'absence notable de ces traces peut être attribuée aux nombreuses crises dynastiques qui ont agité la ville. Le principal vestige de cette époque est la grande mosquée (Djamâa Lekbir), qui date de l'époque des Hammadites.

En 1534, l'établissement d'une garnison ottomane a marqué le début de la présence ottomane à Constantine. Par la suite, au XVIe siècle, la ville a été désignée comme la capitale du Beylik de l'Est (Brill, 1908). La structure urbaine ottomane s'est alors superposée à l'ancienne ville arabe existant sur le Rocher (Benidir, 2007). Selon Raymond (1987), la période de 1713 à 1792 du règne ottoman a été marquée par un développement urbain significatif à Constantine. C'est durant cette ère que la plupart des monuments majeurs de la ville, encore prééminents aujourd'hui, ont été construits. L'exception notable est le palais d'Ahmed Bey, érigé entre 1826 et 1835 : la mosquée Souk el Ghezal, achevée en 1730 par Abbas bin Gallal baz et par Hasan bey (dit Bou Kemia), qui s'en appropria ensuite. Hasan Bey, également connu sous le nom de Bou Hanek, est célèbre pour avoir introduit le goût des belles constructions et donné plus de régularité aux rues de la ville. Il pourrait notamment être à l'origine de l'extension du Souk el Kabir, le long duquel il a construit la mosquée de Sidi Lakhdar en 1743. Salah Bey, quant à lui, est responsable de plusieurs constructions notables : la madrasa de Sidi Kattani en 1775, la mosquée de Sidi Kattani en 1776, et la

madrassa de la mosquée Sidi Lakhdar en 1779. Ces édifices, incluant la Grande Mosquée, constituent les principaux monuments religieux de la ville. Ils ont survécu jusqu'à nos jours, bien que partiellement altérés par les restaurations françaises du XIX^e siècle (Raymond, 1987).

L'histoire de la présence française en Algérie commence en 1830 sous le règne de Charles X (Eichelbrenner, 1985). Selon Badjaja (2016), Le Beylik de Constantine était la région la plus vaste, la plus peuplée et surtout la plus riche de l'Algérie. Pour le gouvernement français, il était impossible d'étendre et de développer la colonisation en Algérie sans le Constantinois, et pour ce faire la prise de Constantine devenait une nécessité. Selon Pagand (1989), Simple ville garnison, Constantine un an après sa prise en 1837, devient capitale provinciale. L'installation des colons à Constantine s'est faite, à l'instar de la plupart des villes algériennes, au cœur même du centre ancien.

Depuis l'indépendance, peu de modifications ont été apportées à l'urbanisme et à l'architecture du rocher. Les transformations ont principalement concerné les fonctions des bâtiments, avec par exemple la réaffectation d'anciennes mosquées, transformées en cathédrales et églises durant l'époque coloniale française.

5.4 La question du patrimoine architectural et urbain à Constantine

5.4.1 Le bien Habous : un instrument de préservation du patrimoine à l'époque ottomane

Introduite au XIX^e siècle avec la colonisation française, la notion moderne de patrimoine était inexistante en Algérie, y compris à Constantine. Toutefois, une tendance à préserver certains biens immobiliers ou fonciers existait déjà, notamment à travers la gestion des biens classés comme « habous ».

Selon le Plan Permanent de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Secteur Sauvegardé (PPSMVSS) de la vieille ville de Constantine (2011), les actes de « habous », ou « Sijill Salah Bey », datant de la fin du XVIII^e siècle, résultent d'une initiative administrative émanant de Salah Bey. Ces actes visaient à remédier à la négligence et à la dégradation des biens habous, menaçant leur préservation. Salah Bey avait ainsi ordonné que chaque mosquée tienne un registre listant les biens habousés à son profit. Cette mesure aboutit à l'élaboration d'une centaine de registres, correspondant au nombre de mosquées, zaouïas et autres lieux de culte ou d'enseignement de la ville.

Pour garantir la pérennité et prévenir toute disparition ou abus, un registre maître fut ensuite établi en quatre exemplaires, distribués à autant de hauts fonctionnaires. Cette initiative s'inscrivait dans une démarche d'administration urbaine visant à organiser la gestion, le suivi et le contrôle des waqfs, ces biens fonciers dédiés aux institutions publiques.

Cette opération peut être considérée comme l'une des premières formes de préservation et de sauvegarde du patrimoine immobilier à Constantine. Elle illustre une approche ancienne mais structurée de gestion des ressources urbaines, annonçant ainsi, de manière embryonnaire, une conscience patrimoniale avant l'introduction des concepts occidentaux de préservation et de sauvegarde.

5.4.2 Influence des interventions urbaines et architecturales coloniales sur la vieille ville de Constantine

D'après Pagand (1994), comme dans la plupart des villes algériennes précoloniales, l'installation des premiers migrants européens s'est concentrée dans le centre ancien. Cette implantation a conduit à une bipartition de l'espace avec d'un côté un espace européen et de l'autre un espace arabe.

L'adaptation au mode de vie occidental a nécessité de nombreuses opérations : destructions, rénovations d'immeubles et ouvertures de rues et de places dans la ville. Les biens habous (biens religieux inaliénables) ont été confisqués pour satisfaire les exigences des nouveaux maîtres des lieux. Selon Mercier (1903), dès 1842, soit seulement cinq ans après la prise de la ville, le Service des Domaines coloniaux émet un arrêté, daté du 3 septembre 1842, ordonnant la saisie des biens de l'État et des habous. Ces propriétés représentaient une valeur considérable à Constantine. Comme le souligne Mercier (1903) : « C'est là qu'est né un désordre fâcheux et qu'une foule de gens ont été dépouillés. »

La politique française adoptée à l'égard de la ville précoloniale a suivi une nouvelle orientation, que Meskaldji (2008) résume en trois objectifs majeurs : l'affirmation de la puissance coloniale, la municipalisation de la vie de la cité, et enfin l'écrasement et la substitution.

L'affirmation de la puissance coloniale s'est traduite par la multiplication des établissements militaires, destinés à contrôler la population arabe et à sécuriser la ville. L'un des exemples les plus significatifs fut la transformation de la Casbah en quartier militaire, connu sous le nom de « quartier Welvert ». Ce dernier, massif et imposant, paraissait étranger et dominant par rapport au reste de la ville.

La municipalisation de la ville débuta en 1854, lorsque Constantine fut érigée en commune et alignée sur le modèle communal métropolitain. Ce processus fut marqué par l'avènement de l'administration civile, avec l'instauration de la justice de paix et la création d'un commissariat civil. La ville fut alors soumise au droit commun. Une ordonnance du 9 juin 1844 sépara la ville et sa banlieue en deux parties : un quartier européen et un quartier arabe.

Selon Pagand (1994), les expropriations et les transactions immobilières augmentèrent brusquement à partir de 1850, à la suite de l'établissement d'un plan d'alignement et de nivellement des rues. L'ouverture de nouvelles voies s'accompagna de la construction de maisons en pierre et en moellons, caractéristiques du style européen.

L'écrasement et la substitution se concrétisèrent par l'implantation d'infrastructures destinées principalement à la population européenne, contribuant ainsi à marginaliser les habitants autochtones et à remodeler l'identité de la ville selon les besoins coloniaux.

5.4.3 Prise en charge de la vieille ville de Constantine depuis l'indépendance : Entre dégradation et tentatives de sauvegarde

Depuis l'indépendance, le centre ancien de Constantine a bénéficié d'une abondance de matière de textes réglementaires, mais la réalité sur le terrain est tout autre : les opérations de sauvegarde échouent, les quartiers se dégradent de plus en plus et les chantiers sont laissés à l'abandon. Boumaza (1998) souligne l'ambiguïté entourant le concept de patrimoine à Constantine, attribuable à la complexité du site, l'enchevêtrement des tissus urbains, témoins des diverses périodes historiques, ainsi que l'état de dégradation avancée de la ville, rendant ardue la tâche de préservation.

D'après Pagand (1989), la ville historique se limite aux quartiers traditionnels alors que le Rocher, très bien identifié spatialement, doit être perçu comme un tout. C'est un espace unifié malgré la juxtaposition de tissus différents mais qui doit aussi tenir compte du site naturel qui l'entoure : les gorges du Rummel classées en 1928 parmi les Sites et monuments naturels nationales. En 2005, un Décret exécutif a été instauré, portant création et délimitation du secteur sauvegardé de la vieille ville de Constantine¹⁵. Il englobe, comme nous l'avons précédemment expliqué, tout le Rocher depuis les escarpements rocheux qui l'entourent jusqu'à la place du 1er novembre 1954 (ex place de la Brèche). On observe que

¹⁵ Créé et délimité en secteur sauvegardé par Décret Exécutif n° 05-208 du 04/06/2005, après avis favorable de la commission nationale des biens culturels tenu le 05/04/2004.

le secteur sauvegardé regroupe un nombre important de monuments historiques, de rues, ruelles et places anciennes, ainsi que des édifices datant de la période coloniale. Ces derniers ne sont pas encore classés. En effet, selon le PPSMVSS de Constantine (2011), ces monuments ne sont pas encore classés, mais il est stipulé qu'ils doivent être réhabilités à l'identique, à l'exemple de l'ancienne préfecture et de la Medersa coloniale.

La vieille ville de Constantine abrite un patrimoine riche et de nombreux monuments historiques. Cependant, à ce jour, très peu de ces monuments ont été officiellement classés. Parmi les édifices classés, on peut mentionner les suivants (Base de Données des Biens Culturels Immobiliers, 2019) :

- La Mosquée de Sidi Lakhdar : Classée en date du 05/01/1905, Conformément à l'article 62 de l'ordonnance N° 67-281 du 20/12/1967 ;
- Mosquée de Souk El Ghezal : Classée en date du 27/04/1903, Conformément à l'article 62 de l'ordonnance N° 67-281 du 20/12/1967 ;
- Palais Ahmed Bey : Classé en date du 21/03/1934, Conformément à l'article 62 de l'ordonnance N° 67-281 du 20/12/1967 ;
- Une partie de la médersa Sidi El Kettani qui renferme les tombeaux de Salah Bey et de sa famille : Classée en date du 17/07/1913, Conformément à l'article 62 de l'ordonnance N° 67-281 du 20/12/1967 ;
- Zaouïa Rahmania : Inscrite sur l'inventaire supplémentaire. Arrêté signé par le wali N°1434 du 22/01/2012.

Le site mérite de voir davantage de ses monuments classés à l'exemple de la Grande Mosquée, considérée comme la plus ancienne de la ville et le seul témoin de l'architecture Hammadide. Il est surprenant aussi de constater qu'aucun des hammams n'est inclus dans la liste des monuments classés, notamment Hammam Souk El Ghzel, qui est un exemple typique de Hammam algérien datant de la période ottomane.

Les maisons traditionnelles méritent également une attention particulière. Dar el Daikha, par exemple, est un trésor de l'architecture résidentielle de la ville. Située dans le cœur historique, cette demeure illustre parfaitement le style et l'élégance des maisons traditionnelles constantinoises.

Les Derb, espaces privés typiques de la médina, sont uniques en leur genre. Des endroits comme Darb Bachtarzi, Benchikh Lefgoun et Bencharif offrent un aperçu authentique de la vie quotidienne des habitants de Constantine à travers les siècles.

Enfin, les places et les Rahba traditionnelles, telles que celle de Sidi Djeliss ou la place Rahbet el Souf, sont des espaces de rencontre et d'échange qui continuent de jouer un rôle central dans la vie sociale de la ville.

5.5 Les éléments du patrimoine bâti structurant les parcours historiques de la vieille ville de Constantine

Par "élément du patrimoine bâti"¹⁶, on entend tout élément construit qui compose notre zone d'étude, reflétant l'histoire, la société et l'héritage de l'ancienne ville de Constantine, et qui, par son authenticité et son génie architectural, favorise le tourisme. La vieille ville recèle un grand nombre de monuments dont la majorité se trouve aujourd'hui dans un état de délabrement avancé :

5.5.1 Les Monuments historiques précoloniaux

Ces monuments, dont l'origine remonte parfois à l'époque pré-ottomane sont incontestablement les plus représentatifs et les plus anciens du patrimoine bâti historique constantinois.

Les monuments religieux : Djamaâs, mosquées, Zaouïas et Medersas

Les établissements culturels réunissent à Constantine les mosquées, les zaouïas et les médersas. Selon Mercier (1903), il y avait à Constantine à l'époque Ottomane 79 édifices religieux dont 10 Djamaâs. Pagand (1989) affirme qu'elle comptait environs 107 institutions religieuses qui se répartissaient en 59 mosquées, 35 zaouïas, 04 médersas, et 09 marabouts.

Actuellement, suite aux transformations coloniales et aux effondrements postcoloniaux, notamment en basse Souika, un bon nombre d'établissements religieux a disparu. Selon le PPSMVSS (2011), la vieille ville compte aujourd'hui seulement 17 mosquées, 12 zaouïas et un Moussalla (celui des *Ibadhite*). Pagand (1989) affirme que les institutions de type Maraboutique ont quasiment disparu, seule celle de Sidi Rached demeure.

Les mosquées

¹⁶ Nous faisons ici référence à la notion de « patrimoine bâti » qui représente, selon Mora (2013), l'objet et le résultat des processus de « production de l'espace ». En effet, construit par les sociétés humaines, l'espace est un produit. Mais il n'est pas un produit comme les autres, puisqu'il agit en retour sur les sociétés qui l'ont produit (Adam, 2019).

Les mosquées les plus importants de la ville sont incontestablement Djamaâ Souk El Rezel, Djamaâ El Kebir, Djamaâ Sidi El Kettani et Djamaâ Sidi Lakhdar.

Djamaâ El Kebir (la grande mosquée) est le seul monument antérieur à l'époque ottomane et le seul témoin de l'architecture Hammadide à Constantine. C'était à l'époque la plus grande et la plus ancienne mosquée. Son édification remonte à l'an 1134 de notre ère, comme en témoigne une inscription au niveau du Mihrab. La mosquée est située dans l'ancien quartier d'El Batha et donne sur l'actuelle rue Larbi Ben M'Hidi.

Djamaâ Souk El Ghezal a été construite en 1730 sous le règne du Bey Hussine Bou Kamia. La mosquée doit son nom au marché de la laine qui se trouvait à proximité. À l'époque coloniale, elle fut transformée en cathédrale et subit des transformations. Après l'indépendance, les autorités algériennes l'ont réaffectée à sa fonction d'origine en tant que mosquée.

Djamaâ Sidi El Kettani, également connue sous le nom de mosquée de Salah Bey, se situe dans la partie haute de la ville et donne sur le mythique marché Souk El Acer. Fondée par Salah Bey au début de son règne (1771 – 1792), elle fut achevée en 1776.

Djamaâ El Akhdar (ou Djamaâ Sidi Lkahdar) est située dans le cœur de la vieille ville, non loin de la place de Rahbet El Souf, sur l'axe Soukier qui relie celle-ci à l'ancienne rue de « El Souk El Kebir ». L'édifice a été construit sous le règne du Bey Hassen Bou Hanek en 1743, en même temps que le prolongement de El Souk-El-Kebir.

Les Zaouïas

Les zaouïas de Constantine se distinguent par une architecture proche de celle des mosquées, bien que leurs dimensions soient généralement plus modestes. Elles sont des lieux de pratiques religieuses, incluant la prière et l'enseignement du Coran. Parmi les Zaouïas les plus célèbres de Constantine, on peut citer : La Zaouïa des Ben Lefgoun, La Zaouïa El Kadiria (ou Sidi Abdelmoumen), La Zaouïa El Tidjania, La Zaouïa El Aissaouia ou Benaïssa, Zaouïet Moulay Ettayeb ou Taïba, la Zaouïa de Bachtarzi et La Zaouïa (ou mausolée) de Sidi Rached.

Les Medersas

Les Médersas, à l'instar des mosquées, sont des lieux de savoir et de transmission de la connaissance. À Constantine, elles étaient principalement concentrées dans le cœur de la ville, où elles jouaient un rôle essentiel dans l'enseignement et l'éducation coranique à travers

différents cycles d'apprentissage. Les deux médersas les plus connues, et sans doute les seules qui subsistent aujourd'hui dans la ville, sont la Médersa de Sidi Lakhdar et la Médersa de Sidi El Kettani.

La Médersa de Sidi Lakhdar, attenante à Djamaâ El Akhdar, a été construite par Salah Bey en 1779. La Médersa de Sidi El Kettani, quant à elle, jouxte la mosquée du même nom. Érigée également par Salah Bey, elle a été construite en 1775, soit un an avant la mosquée, et abrite aujourd'hui le tombeau de son fondateur ainsi que ceux des membres de sa famille.

Hammams et fontaines publiques

Les Hammams sont des équipements thermaux importantes à une époque où les salles de bain étaient quasi absentes dans les habitations. On en dénombre une vingtaine environ dans la vieille ville. Les plus importants sont probablement : Hammam Souk El Ghzel, Hammam Teleta situé dans le quartier Chott qui doit son nom au fait qu'il était le seul à fixer son prix à trois sous, alors que les autres bains le fixaient à cinq. Il existe d'autres hammams réputés tels que Hammam Degoudj, Hammam Boulebzaïm, Hammam Benhadj Mustapha, Hammam Bencherif, Hammam Ouled Sidi Cheikh, Hammam Ben Naâmane, Hammam Bendjelloul, Hammam Belbedjaoui, Hammam Bougoufa et autres.

Les fontaines publiques étaient cruciales pour l'approvisionnement en eau potable de la cité, permettant à la population d'accéder à l'eau sans quitter la ville. La vieille ville de Constantine ne compte aujourd'hui que sept fontaines encore fonctionnelles : Ain Sidi Djeliss, Ain Sidi Lakhdar, Ain Zalaïka, Ain Ben Abd El Moumen, Ain Sidi Affane, Ain Saida Hafssa et Ain Kouchet Ez-ziat. Ain Sidi Djeliss est sans doute la plus célèbre de toutes. C'est la seule fontaine publique qui occupe le centre d'une place, où les habitants et les visiteurs viennent toujours se rafraîchir.

Fondouks et Terbiâas

Une vingtaine de fondouks étaient répartis dans l'espace urbain, principalement le long du parcours du souk. Certains étaient spécialisés, n'ayant qu'une seule fonction, tandis que d'autres offraient une variété d'activités. Ils favorisaient les échanges entre les maîtres artisans et les apprentis, tout en atténuant les inconvénients tels que la saleté et le bruit, et en offrant un hébergement aux étrangers, fonctionnant comme des hôtels. Les fondouks étaient construits selon le même modèle que les maisons traditionnelles, organisés autour d'un patio et s'étendant sur deux ou trois niveaux (Benidir, 2007).

Aujourd'hui, les fondouks restants ont été convertis en "espaces commerciaux", où des marchands réglementés exposent leurs marchandises, principalement des articles d'habillement, sur des étals loués à l'APC (PPSMVSS, 2011). Ils ne servent plus que de lieux de commerce et d'artisanat, leur nombre ayant considérablement diminué. Parmi les fondouks les plus célèbres, on trouve Foundouk Ben Hamadi, Foundouk Djabalah, Foundouk Zeyate, Foundouk Bachtarzi et Foundouk Rahbet El Djemel.

Selon Mercier (1879), les *tarbiâas* étaient des lieux où se regroupaient des ateliers de tisserands. Cependant, Dahdouh (2015) élargit cette perspective en affirmant qu'elles ne se limitaient pas aux seuls ateliers de tisserands, mais englobaient diverses activités artisanales. Il ajoute qu'il s'agissait d'établissements commerciaux regroupant plusieurs boutiques, certaines étant spécialisées dans des métiers artisanaux spécifiques. Cette spécialisation se reflète dans des appellations telles que la Tarbiâat Es-Sebaghîn (Trébia des teinturiers), la Tarbiâat Es-Sagha (Trébia des bijoutiers) et la Tarbiâat El-Leben (Trébia des fabricants de petit-lait). Mercier (1879) mentionne six Tarbiâas importantes : Tarbiâat Ben El Djezar, Tarbiâat Ben Gana, Tarbiâat El-Fahhamine, Tarbiâat El-Madjen, Tarbiâat Houka et Tarbiâat Rahbet El-Djemal. Aujourd'hui, rares sont les Tarbiâat qui ont réussi à perdurer.

Les fours publics (*Kouchat* ou *Forn*)

Selon Dahdouh (2015), les "koutchats" (fours communautaires) figuraient parmi les infrastructures commerciales les plus importantes en milieu urbain. Le *mohtasib*, chargé de la régulation des marchés, veillait à une répartition équitable de ces fours à travers la ville, afin de répondre aux besoins des habitants. La localisation des Koutchats et des Forns était soigneusement planifiée en fonction de l'importance des quartiers et des besoins croissants de la population.

Dahdouh (2015), en se basant sur le manuscrit du "registre des Habous", indique que la ville comptait 15 fours (Forns Et Koutchats). Mercier (1879) en a mentionné cinq qui ont perduré pendant les premières années de la colonisation : Kouchet Ben Nouara, Kouchet El Djebes (ou El Djoss), Kouchet El Mecebbah, Kouchet Es-Serradj et Kouchet Ez-Ziate. La majorité de ces Kouchats ont disparues aujourd'hui.

Les places publiques traditionnels et les Souks

Les places de marché spécialisées, souvent appelées *Batha* ou *Rahba*, étaient des lieux où se tenait régulièrement un marché quotidien, appelé *Souk*. Parmi celles qui ont perduré

jusqu'à aujourd'hui, on compte Rahbet Es-Souf, Rahbet El-Djemel, Souk El-Acer et Sidi Djeliss.

La ville possédait à l'époque ottomane un réseau de *Rahbats* où se pratiquaient à la fois la vente, l'achat et l'artisanat. Cinq marchés principaux se distinguaient, à savoir : Rahbet El-Djemel, Rahbet Es-Souf, Rahbet Bab El-Kantara, Rahbet El-Bled et Rahbet El-Moukef. Selon Dahdouh (2015), ces *Rahbats*, à l'exception de Rahbet El-Moukef, jouaient un rôle essentiel dans la facilitation des échanges et servaient de lieux de rencontre lors des fêtes et occasions spéciales.

En ce qui concerne les *Souks*, Dahdouh (2015) rapporte que la ville comptait deux types de marchés : les marchés de commerce général, où se vendaient diverses marchandises, et des marchés spécialisés, comprenant des ateliers où l'on fabriquait et vendait simultanément des produits artisanaux spécifiques, ces marchés portant généralement le nom de l'activité artisanale exercée.

Les palais

En 1837, la ville comptait quelques palais et résidences appartenant aux anciens beys, érigés à différentes périodes de l'époque ottomane. Parmi ces édifices, on peut citer ceux mentionnés par Mercier (1879) : le palais d'Ahmed Bey El Koli, le quartier de Dar El Bey, Dar Salah Bey, Dar Housseine Bey et le palais du dernier Bey (El Bey Ahmed). Ces bâtiments étaient principalement situés à l'entrée de la ville et dans sa partie haute, notamment dans les quartiers d'El Casbah et d'El Tabia. La plupart de ces palais ont été modifiés et réaffectés chaque fois que le centre du pouvoir changeait à l'époque ottomane, tout en conservant leurs appellations d'origine. Toutefois, ces édifices ont été détruits pendant la période coloniale, à l'exception du palais d'Ahmed Bey et de la maison de Salah Bey.

Dar Salah Bey, ou Dar Engliz Bey selon Mercier (1879), se trouve dans la voûte donnant sur Souk El Asser. Ce palais, ayant subi plusieurs rénovations, occupe une petite parcelle de terrain et existe encore aujourd'hui.

Le palais le plus imposant en superficie, et également le plus récent des palais mentionnés, est celui du dernier bey de Constantine : le palais d'Ahmed Bey. Il est aujourd'hui l'un des monuments les plus visités du rocher de Constantine. Construit à la fin du règne d'Ahmed Bey, ce palais est un témoin vivant de la splendeur de l'architecture

précoloniale. Après une longue période de restauration, il a été transformé en 2010 en Musée national des arts et expressions culturelles traditionnelles.

La maison traditionnelle

La maison traditionnelle interprète de grandes valeurs sociales et historiques. Sa conception est fondée sur un système introverti, dont la richesse est invisible de l'extérieur. À l'intérieur on retrouve généralement une *Skifa* qui mène vers un patio (ou *West Eddar*), jalonné de colonnes et d'arcs. L'habitation est richement décorée de faïences anciennes (Zelliges) et de marbres. Les maisons les plus remarquables se trouvent souvent dans des impasses appelées *Derbs*, regroupant généralement des habitations appartenant à une même famille. Parmi elles, la demeure principale du *Derb*, connue sous le nom de *Dar El Kbira*, se distingue par sa grandeur et son prestige.

D'autres lieux datant de la période précoloniale méritent la visite à l'exemple des tanneries, là où étaient traités et fabriqués le cuir. Cette activité a disparu et il ne reste qu'une seule tannerie dans toute la ville. Les moulins, ou « El Rha », dont le plus célèbre est le moulin traditionnel d'Ech-Chatt, situé dans la partie basse de la ville. Le local a récemment subi des travaux de réhabilitation.

5.5.2 Le Réseau urbain précolonial

Les ruelles anciennes représentent un grand intérêt dans le patrimoine culturel et esthétique. Elles sont bordées de façades aveuglées ne laissant apparaître que quelques éléments architecturaux : encorbellement, moucharabieh, encadrement de porte, etc. Les parcours anciens passent par des passages voûtés (*Sabat*) et desservent les places publiques (*Rahbat*) et les *Derbs*. Nous reviendrons plus en détail sur ces éléments de parcours dans le prochain chapitre.

5.5.3 Les monuments coloniaux

Les constructions coloniales les plus emblématiques sont certainement les ponts de la ville ainsi que les édifices qui entourent la place de la Brèche : le théâtre, la grande poste, le palais de justice, etc. À l'intérieur de la ville, quelques constructions d'un style occidental éclectique méritent la visite : l'ancienne préfecture, l'hôtel de ville, la Medersa néo-mauresque, etc. La place de la Brèche est un lieu historique par excellence : c'est là où les troupes armées françaises ont pu accéder à la ville après une longue résistance du Bey Ahmed.

Pour faire découvrir les paysages époustouflants du site naturel et les observer de plus près, un chemin touristique de 1,50 mètre de largeur, offrant un panorama majestueux, a été aménagé aux abords du rocher. Ce projet, imaginé et réalisé par l'ingénieur Frédéric Remes entre 1843 et 1895, est l'une des curiosités de la ville de Constantine. Ce chemin permet aux touristes de parcourir une distance de plus de deux kilomètres et demi, reliant ainsi la rive gauche à la rive droite du Rummel.

L'ancien Boulevard de l'Abime, qui s'étend de la frontière nord à la frontière ouest de la cité, est un autre parcours naturel remarquable et très apprécié.

5.5.4 Les ponts

Constantine, surnommée la "Ville des Ponts Suspendus", est renommée pour ses nombreux ponts emblématiques. Deux d'entre eux remontent à l'époque ottomane : le pont El Kantara et le pont du Diable.

Le pont El Kantara, initialement construit à l'époque romaine, servait de principale voie d'accès à la ville. Restauré une première fois sous Salah Bey en 1792, il fut à nouveau reconstruit en 1863 après s'être effondré en 1857 sous le poids d'un détachement d'infanterie. Ce pont, long de 128 mètres et surplombant le Rhumel à 125 mètres de hauteur, reste un symbole marquant de l'histoire de Constantine.

Le pont du Diable, également d'époque ottomane, est réservé exclusivement aux piétons. Situé au pied du "Rocher des Martyrs", à proximité du pont Sidi Rached, il donne accès au "Chemin des Touristes", une promenade pittoresque reliant plusieurs points historiques de la ville.

Durant la période coloniale française, plusieurs ponts anciens furent restaurés et de nouveaux édifiés, parmi lesquels on peut citer : le pont de Sidi Rached, construit entre 1907 et 1912 par l'ingénieur Georges Boisnier ; le pont suspendu de Sidi M'Cid, inauguré en 1912 ; la Passerelle Perregaux, aujourd'hui connue sous le nom de Passerelle Mellah Slimane ou pont de l'ascenseur, édifiée entre 1917 et 1925 ; et enfin le pont des Chutes, achevé en 1928.

Enfin, le pont Salah Bey, également appelé Trans-Rhumel, est le huitième pont de Constantine et le seul construit après l'indépendance. Inauguré le 26 juillet 2014, ce pont moderne, long de 756 mètres, relie le sud de la vieille ville au quartier du Coudiat et facilite l'accès au plateau du Mansourah au nord.

5.6 Le tourisme à Constantine avant la colonisation française

5.6.1 Le pré-tourisme à Constantine : Une histoire de voyages et d'exploration

Selon Larousse en ligne (2024), le préfixe « pré », du latin *prae*, signifie devant. Il indique l'antériorité dans l'espace ou le temps. Le pré-tourisme signifie donc la période historique qui précède l'apparition du tourisme moderne. Il s'agit d'une époque où les voyages étaient principalement entrepris par des élites pour des raisons d'éducation, de religion, de santé ou de commerce, plutôt que pour le loisir ou le plaisir.

Si le pré-tourisme en Europe correspond à la période précédant le tourisme anglais. En Algérie, le pré-tourisme fait référence à l'époque antérieure à la colonisation française.

Le pré-tourisme à Constantine se manifeste par des comportements similaires à ceux du tourisme, observés bien avant l'invasion française et l'introduction de la notion moderne de tourisme. En effet, dès l'antiquité, des voyages d'exploration et de découverte menés par des écrivains, des chercheurs et des artistes constituaient la première forme de tourisme dans la ville.

Dans son ouvrage intitulé "Constantine et ses écrivains-voyageurs", publié en 2015, Benachour-Tebbouche a démontré, en analysant des récits de voyages de différentes époques, que la ville de Constantine a été source d'inspiration pour de nombreux voyageurs lors des moments clés de son histoire. Selon Benachour-Tebbouche (2015), la ville portait le nom de « Cirta » à l'époque antique et a été décrite par l'historien romain Pomponius Mela (1er siècle après J.-C.) dans ses notes de voyage : « Cirta était d'une grande opulence durant le règne de Syphax. ». Strabon, le célèbre géographe grec contemporain de Pomponius Mela, a consigné dans son encyclopédie géographique "*Geographica*", (20 av. J.-C. et 23 apr. J.-C) la prospérité de Cirta. Il a écrit : « Cette ville a été fortifiée et abondamment pourvue de toutes choses, principalement par Micipsa qui fit même venir une colonie de Grecs et la rendit si puissante qu'elle put mettre sur pied dix mille chevaux et vingt mille fantassins. ».

L'époque médiévale a été profondément influencée par les voyageurs arabes dont les périple ont été méticuleusement consignés dans leurs journaux de voyage, également connus sous l'appellation de « Riḥla »¹⁷. Ibn Hawkal, très admiratif face à la topographie particulière de la ville, fut l'un des premiers écrivains à avoir utilisé dans son récit le surnom

¹⁷ Selon l'encyclopédie Universalis (2015), la Riḥla serait né sous la plume de Maghrébins qui s'en vont vers les lieux saints de l'Orient et, plus tard, vers les grandes villes nord africaines, notant au jour le jour les péripéties de leurs voyages.

« L'aérienne » attribué à Constantine et qui sera, plus tard, repris par beaucoup de voyageurs et d'écrivains tels Al Idrissi, Yakut, Maupassant, Tahar Ouattar, etc.

En 1068, l'explorateur El Bekri visita Constantine alors que la province était sous la domination de l'empire berbère Almohade. Yakut, un autre voyageur arrivé à Constantine à la même époque qu'Al Idrisi, utilisa également le surnom de la ville "Haoua". Le célèbre voyageur Ibn Battuta ne manqua pas non plus de mentionner Constantine dans ses récits de voyage.

À l'époque Ottomane, Léon l'Africain (1556), Géographe arabe, a fait escale à Constantine. Il nota dans ses récits qu'il publia plus tard que la ville fut riche et opulente : « Embellie d'agréables maisons et de somptueux édifices..., un temple majeur, plusieurs places. ».

Thomas Shaw, Réputé grand voyageur européen, a parcouru le Maghreb de 1720 à 1732. Arrivé à Constantine, le voyageur anglais insista surtout sur le passé romain de la cité : « Ce sont les romains qui ont fondé Constantine. On ne peut en douter lorsqu'on examine les murs solides, élevés et très anciens, construits en pierres noires parfaitement taillées. L'étendue de ses ruines nous montre qu'elle était fort grande et sa situation peut faire juger, en effet, qu'elle devait être très forte ».

5.6.2 L'essor urbain à l'époque Ottomane : Les origines du tourisme commercial et culturel

À l'époque Ottomane, les voyages vers Constantine étaient principalement réalisés par des commerçants, des étudiants, des écrivains et des membres des élites. Contrairement au tourisme de loisir moderne, ces voyageurs avaient des motivations commerciales, éducatives ou culturelles. Le tourisme précolonial était davantage centré sur l'enrichissement intellectuel et économique que sur le simple plaisir de voyager.

Au cours de cette période, les premières formes de tourisme, bien que rudimentaires, ont commencé à se développer. Sur le plan commercial, la ville attirait de nombreux visiteurs grâce à ses souks et marchés florissants, ainsi qu'à la diversité des produits offerts par ses artisans. D'un point de vue culturel, les multiples Djamaâ, médersas, mosquées et zaouïas jouaient un rôle essentiel en enseignant diverses sciences, en particulier les sciences religieuses. Les voyageurs pouvaient bénéficier d'un large réseau d'infrastructures publiques et privées, conçues pour accueillir marchands, pèlerins, étudiants et autres visiteurs affluant vers la ville à cette époque.

5.6.3 Importance économique et attractivité commerciale de la ville précoloniale

Constantine était une ville commerçante et manufacturière par excellence, dont l'essor économique et social n'a cessé de croître (Temimi, 1978). D'après Pagand (1989), la ville détenait le monopole de certains produits de consommation courante, devenant ainsi un carrefour essentiel des échanges dans toute la province. Elle intégrait également une composante rurale, drainant notamment des céréales, des laines et des huiles, tout en offrant des articles indispensables aux populations rurales (harnais, charrues, etc.). L'influence économique de Constantine dans sa région dépassait largement son influence politique¹⁸.

La centralisation du pouvoir économique dans la capitale est notamment illustrée par le réseau des chemins commerciaux qui existaient à l'époque, convergeant vers Constantine et reliant les principales villes de la province. Les cités de l'intérieur, qu'elles soient en zone totalement indépendante comme Tébessa, en zone semi-indépendante comme Biskra ou M'Sila, ou encore en zone sous contrôle direct comme Mila, maintiennent des échanges avec la capitale. Même les ports, bien que parfois situés dans des zones indépendantes, dépendent majoritairement de Constantine pour leur activité. Les marchandises transitent par la capitale avant d'être expédiées vers les ports, et les importations y convergent. Les ports les plus étroitement liés à Constantine sont Annaba et Stora (Pagand, 1989).

À cette époque, des habitants de toute la province affluaient vers Constantine pour ses marchés, témoignant ainsi de l'intense activité commerciale extérieure qui y régnait. Cette dynamique se manifestait par la duplication de certains souks intramuros et la création d'annexes aux marchés intérieurs, situées aux portes de la ville et dans les Rahbas (places-marchés) situées à ses frontières. Dans ces espaces de connexion avec l'extérieur, certains métiers habituellement installés au centre-ville se déplaçaient ici. C'est notamment le cas des droguistes-parfumeurs (El Attarines), qui exerçaient dans deux souks : l'un au centre-ville et l'autre, le Souk El Attarin de Bab El Oued, situé à l'entrée de la ville et tourné vers le monde rural (Pagand, 1989).

Selon Benidir (2007), le commerce à Constantine était principalement axé sur les étoffes et le cuir, favorisé par la présence de nombreuses tanneries dans la ville (33 tanneries

¹⁸ Selon Vayssettes (2002), La province de Constantine, telle que la possédait Hadj Ahmed, était limitée : au nord, par la Méditerranée; au sud, par les déserts inhabitables que l'on rencontre après le Sahara ; à l'est, par la frontière de Tunis, depuis l'Oued Souf, passant par Tébessa et à l'ouest du Kef, jusqu'à Tabarque ; à l'ouest, par la chaîne des Biban, jusqu'aux villages des Beni Mançour (Bougie et la vallée de l'Oued Sahel n'étaient pas comprises dans ce territoire) ; plus au sud, sa frontière occidentale était marquée par les petits centres de Sidi Hadjerès et de Sidi Aïssa, qui la séparaient de la province de Titteri.

au total). Les étoffes et la maroquinerie de Constantine avaient acquis une réputation bien au-delà des limites régionales. En plus des vingt corporations de métiers qui se partageaient le parcours des souks du centre-ville, ses produits étaient prisés dans les pays voisins ainsi qu'en Europe.

Constantine bénéficiait également d'un commerce international florissant. Quéting (1847) souligne que le commerce des habitants de la ville et de sa province était autrefois bien plus vaste. Il reposait principalement sur l'envoi de caravanes vers le Djérid¹⁹ et l'Afrique centrale, qui transportaient des produits tels que des draps, étoffes, coton, soie, et huile, et ramenaient en retour de l'or, des dattes et des esclaves, parmi d'autres marchandises. Selon Pagand (1989), Constantine exportait également, via ses ports, des céréales, cuirs, cires et laines vers l'Europe, tout en important des tissus, drogueries, marbres et produits de luxe.

La Compagnie d'Afrique, l'une des nombreuses compagnies coloniales françaises fondée en 1560 pour faire du commerce en Afrique du Nord, entretenait des relations commerciales très actives avec la ville. Selon Temimi (1978), le commerce d'exportation sous le gouvernement d'Aḥmed Bey était estimé à cinq millions. La Compagnie absorbait presque la totalité des produits agricoles et fournissait en échange de la poudre, des tissus de laine, utilisés pour habiller l'ensemble de la population, ainsi que des peaux pour la confection de chaussures, l'équipement des chevaux et divers autres articles.

5.6.4 Attractivité religieuse et culturelle

Avant 1830, comme dans la plupart des pays musulmans, l'enseignement en Algérie était étroitement lié à la religion et dispensé principalement dans les écoles coraniques, rabbiniques, ou au sein des congrégations religieuses. Les sciences religieuses étaient alors considérées comme l'aboutissement ultime du savoir. Seuls les élèves capables de mémoriser l'intégralité du Coran pouvaient poursuivre des études plus avancées, avec la possibilité de devenir Tolba dans des villes telles que Constantine ou Tlemcen (Sadeg, 2014).

À cette époque, l'enseignement s'était considérablement développé à Constantine, grâce aux nombreuses écoles coraniques, mosquées et zaouïas réparties dans les différents quartiers de la ville. Selon Vayssettes (2002), avant l'arrivée des Français en 1837, on dénombrait à Constantine environ cent mosquées, chapelles ou établissements religieux, distingués sous les noms de Djamaâ (mosquée), Mesdjed (chapelle ou oratoire) et Zaouïa

¹⁹ Région du Bas Sahara, au Sud-Ouest de la Tunisie.

(école), selon leur importance et leur fonction spécifique. À cette liste, nous pouvons ajouter les Medersas, largement diffusées dans la ville, notamment sous le règne de Salah Bey.

Les Beys firent venir de nombreux professeurs de Tunisie, d'Andalousie et de Béjaïa. Avec les érudits locaux, ils fondèrent des bibliothèques, encouragèrent l'achat de livres et la production littéraire, si bien que les maisons privées de la ville regorgeaient d'ouvrages et de classiques (Djebbas, 2022). Quant aux écoles, seules subsistent la Médersa de Sidi El Kettani et la Médersa de Djamâa Al Akhdar (ou Sidi Lakhdar), construites sous le règne de Salah Bey. Ce dernier, qui administra pendant vingt-deux ans le Beylik de l'Est, fonda des collèges, multiplia les écoles primaires, équipa les établissements d'instruction publique et assura une rémunération aux professeurs.

À cette époque, des étudiants issus des tribus les plus reculées venaient suivre les enseignements des docteurs de renom. Certains étaient nourris et logés grâce aux revenus des mosquées, tandis que d'autres étaient accueillis par les grandes familles de la ville, telles que les Ben Lefgoun, les Koutchouck Ali, les Ben Djelloul, les Bach Tarzi et les Ben El Bedjaoui (Brosselard, 1858).

D'après le rapport du général Bedeau (1847), cité par Sadeg (2014), sur l'importance de l'enseignement dans l'Algérie précoloniale, il est clair que l'enseignement à Constantine à l'époque précoloniale était bien développé. Les étudiants (ou Tolbas) affluaient en grand nombre de toute la province pour y étudier. D'après ce rapport, Constantine comptait en 1837, 1350 élèves inscrits dans 86 écoles coraniques. En ce qui concerne l'enseignement secondaire, la ville comptait 35 Zaouïas et 7 médersas, accueillant entre 600 et 700 Tolbas.

Ces chiffres illustrent l'importance de la ville de Constantine dans sa région en tant que pôle culturel et religieux, attirant chaque année des centaines d'étudiants. Ce phénomène, assimilable à une forme précoce de tourisme culturel et spirituel, a progressivement décliné avec l'arrivée des Français en 1837.

5.6.5 L'hébergement des étrangers à l'époque précoloniale : Entre maisons louées, Fondouks, Tarbiâas et Zaouïas

L'hébergement des étrangers était principalement assuré par les Fondouks, sortes d'auberges ou d'hôtels, très répandus à l'époque ottomane. Situés principalement aux abords des marchés et à l'entrée des villes, à proximité des portes permettant les échanges extramuros, les Fondouks accueillait les commerçants et leurs marchandises, tandis que les artisans logeaient dans les Tarbiâas, situées dans les zones commerciales. Les étudiants,

quant à eux, trouvaient refuge dans les Médersas, les Zaouïas, et parfois même dans les Hammams répartis à travers la ville.

Pour rappel, les fondouks étaient des lieux conçus pour accueillir les commerçants, servant à la fois d'hébergement et d'entrepôt pour leurs marchandises. Les tarbiâas, quant à elles, remplissaient une fonction similaire, mais étaient exclusivement réservées aux artisans, offrant un espace de travail et de stockage adapté à leurs activités.

Certains commerçants, arrivant avec leurs familles pour des séjours prolongés, préféraient louer des maisons. Selon Pagand (1989), les maisons étaient principalement louées à des Kabyles venus des régions environnantes durant certaines saisons. Toutefois, d'autres groupes, parfois venus de très loin, affluaient vers la capitale pour y travailler. Parmi ces derniers, on trouvait des Biskris, des Soufis, des Mozabites, des Laghouatis et des Mzitas.

Ces locataires étaient organisés en corporations fondées à la fois sur l'origine ethnique et le métier, souvent étroitement liés. Ces corporations représentaient une population d'au moins 5000 personnes (Pagand, 1989). On retrouve ainsi des quartiers portant des noms révélateurs de ces groupes, tels que Mila Es-Sguira (la Petite Mila), Zekak El Miliine (la Rue des Miliens), Tabia El Berrania (Tabia des Étrangers), Mekâad El Zouaoua (le Siège des Zouaoua) ou encore Mahlet El Amamra (le Quartier des Amamra).

5.7 Tourisme à l'époque coloniale : Les origines du tourisme moderne

Connue sous le nom de « Département de Constantine », Constantine était considérée à l'époque coloniale française comme le plus riche des trois départements algériens en termes de potentialités touristiques (Leonard, 1953). En 1931, Poggi, dans son livre "Les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie", indique que : « du point de vue touristique, Constantine est la seconde ville d'Algérie. Elle vient immédiatement après Alger en termes de nombre de visiteurs. C'est le point de passage presque obligé des touristes se dirigeant vers le sud ou vers la Tunisie. ».

Le tourisme a pris son essor à Constantine dès les premières années de la colonisation. Selon Berthonnet (2016), dès 1839, soit seulement deux ans après la prise de la ville, le Duc d'Orléans, premier fils de Louis-Philippe I^{er}, a effectué le premier circuit officiel en Algérie en visitant la province de Constantine.

À partir de 1845, la colonisation française a attiré à Constantine de nouveaux visiteurs. Parmi eux se trouvaient des écrivains, des peintres, des historiens et des chroniqueurs en

quête de nouvelles sources d'inspiration, décidés à explorer la ville (Benachour-Tebbouche, 2015). L'Orient algérien fascinait particulièrement les artistes, contribuant à l'émergence de la tendance exotique, en particulier celle de l'Orient exotique.

5.7.1 Tendances du tourisme colonial : Entre orientalisme protecteur et modernisme propagandiste

Deux grandes orientations émergent de la politique coloniale à Constantine et, plus largement, en Algérie en matière de patrimonialisation et de mise en tourisme des biens précoloniaux. La première est celle du « tourisme colonial propagandiste », qui vise d'une part à mettre en avant la modernisation des colonies, et d'autre part à promouvoir l'action civilisatrice française. Ce discours met également en valeur les vestiges antiques, nourrissant l'idée que la terre conquise appartient légitimement aux colonisateurs, en la rattachant à leurs ancêtres romains.

La seconde orientation repose sur la « protection » d'une partie de la ville arabe, en particulier des médinas, en raison du succès qu'elles ont rencontré auprès des amateurs d'Orient. Ces voyageurs étaient à la recherche d'un « ailleurs » exotique, souvent plus rêvé qu'authentique. Comme le souligne Salinas (1989) : « Le touriste vient en Algérie éprouver les sensations plus ou moins littéraires d'un ailleurs rêvé, imaginé plus que réel. »

Selon Salinas (1989), ces deux visions coexistent et s'entrelacent dans les guides touristiques et les récits de voyage de l'époque. Zytnicki (2013) rajoute que ce paradoxe inhérent à la politique touristique coloniale produit des effets ambivalents : il favorise et freine simultanément le développement du tourisme. Comme il l'explique : « Le contexte colonial joue dans le cas de l'Algérie un rôle paradoxal. Il est à la fois un stimulant et un frein au développement du tourisme. »

Tourisme de propagande et valorisation touristique des sites archéologiques et naturels

Au début de l'ère coloniale, le périple constantinois attira un nombre considérable d'historiens et d'archéologues fascinés par les vestiges antiques et les traces préhistoriques découvertes dans la vieille cité. Ces découvertes archéologiques alimentèrent un système de valorisation, mais surtout une médiatisation "sélective" privilégiant les vestiges antiques, et particulièrement ceux d'époque romaine. Ces derniers suscitaient un vif intérêt chez les Français, qui se considéraient comme les héritiers de Rome. À ce sujet, Arripe (1922) affirme au sujet de Constantine : « Rome est partout présente, (...) bien que les ruines y aient péri, il

en reste assez, et quelques ruines ! pour rappeler aux touristes un passé qui ne meurt pas. Il appartenait à la France, héritière de Rome, de redonner la vie à ce passé. Elle n'y a pas failli.

»

L'intérêt pour le site naturel de la ville se manifesta également par la création de parcours de visite permettant aux touristes de découvrir les gorges du Rhumel.

En ce qui concerne le tourisme archéologique, la rareté des vestiges encore visibles dans la vieille ville a rendu cette forme de tourisme difficilement envisageable dans le vieux Constantine. Les travaux d'aménagement entrepris par les colons ont effacé une grande partie de la ville préislamique. Parmi les exemples marquants, citons la destruction en 1867 de la tour antique de "Bordj Assous", pourtant remarquable. De même, le quartier de la Casbah, qui abritait l'ancien Capitole romain, fut entièrement rasé le lendemain de la prise de la ville. Par ailleurs, plusieurs édifices antiques, tels que le Tétrastyle ou l'arc de triomphe, visibles en 1837, furent également démantelés. De nombreux vestiges furent déplacés vers des musées en Algérie et en France.

Si la France avait réellement eu l'intention de préserver ces traces antiques pour développer un potentiel tourisme « archéologique » à Constantine, elle aurait veillé à conserver ces vestiges sur place. Cependant, il est évident que dans la vieille ville de Constantine, la volonté du colonisateur était d'effacer les traces des civilisations antérieures afin d'imposer son propre style et, simultanément, d'enrichir sa collection muséographique. Comme le souligne Zytnicki (2013), le tourisme en Algérie sous la colonisation française servait avant tout de "propagande", mettant en avant les transformations et modernisations apportées par la conquête : « Se rendre en Algérie, n'était-ce pas constater les « bienfaits » apportés par la conquête française en visitant les villes transformées et modernisées par les maîtres de l'heure ? Le tourisme a donc très vite acquis une connotation propagandiste, présente dans les guides, les brochures et la littérature de voyage. »

Le tourisme archéologique concernait surtout les sites situés à proximité du centre-ville, à l'exemple de l'aqueduc romain, ainsi que ceux disséminés dans le territoire de l'ancien département, notamment Tiddis et Timgad.

À l'exception de quelques édifices précoloniaux, comme le palais du Bey, la Grande Mosquée, ou la mosquée El Kettania, dont les façades furent reconstruites, la mise en valeur touristique de la ville précoloniale et de ses monuments mineurs ne semblait pas être une priorité à cette époque. La ville arabe, considérée comme insalubre, fut largement remaniée

pour répondre aux critères des Occidentaux : l'objectif était de rendre l'espace plus aéré, faciliter la circulation des véhicules et rendre l'ensemble plus présentable pour les visiteurs.

Malgré ces transformations, la ville arabe attira l'intérêt des touristes européens et devint une étape incontournable dans les circuits touristiques de l'époque. Nous aborderons plus en détail ce sujet dans le sixième chapitre du présent travail.

Succès touristique de la ville précoloniale face au protagonisme moderniste française

Vers la fin du XIXe siècle, l'intérêt pour le passé algérien se développa au sein des classes cultivées de la colonie. La fondation de sociétés savantes, notamment à Constantine en 1852, encouragea la connaissance et la préservation du patrimoine local. Leur objectif était selon Zytnicki (2013) : « de protéger les villes des bouleversements induits par la modernité et de sauvegarder leur charme, leur « orientalité », et donc leur capital touristique ».

Les autorités coloniales françaises prirent rapidement conscience de la valeur touristique de la ville arabe. En 1903, Chailley-Bert rapporte que, lors de la séance du Conseil municipal de Constantine du 22 juillet, une question cruciale fut débattue concernant la création de nouvelles voies à l'intérieur de la ville. Il s'agissait de tracer des routes en évitant la vieille ville arabe, considérée comme une attraction touristique majeure : « Il s'agit de la création d'une nouvelle voie de communication entre le Coudiat et la gare de Constantine avec un nouveau pont sur le Rhumel. Quatre tracés sont proposés, dont trois éviteraient la ville indigène, qui constitue, du point de vue touristique, une véritable attraction. »

Cette décision aboutit à la construction du pont de Sidi Rached, entre 1907 et 1912, sous la direction de l'ingénieur Georges Boisnier. Chailley-Bert précise également : « Sur le rapport de M. Morinaud, maire, le Conseil municipal a opté pour un tracé qui laisserait intacte la ville indigène. La nouvelle voie partirait de la route de Sétif, traverserait une plateforme sur le Coudiat, longerait la route de Djebia et le ravin, pour aboutir à la pointe de Sidi-Rached, où un viaduc spectaculaire relierait ce point à la gare. ».

5.7.2 Structures d'accueil : Des premiers établissements aux infrastructures modernes

Au début de l'ère coloniale, les premiers touristes étaient hébergés dans des bâtiments déjà existants, qui avaient été transformés en hôtels pour les accueillir. Les hôtes de renom

étaient hébergés à l'Hôtel du Palais Royal (actuel Palais du Bey), le seul établissement de l'époque jugé digne de les accueillir. Les hôtels plus luxueux de la rue Rohaut de Fleury et de la Rue de France ont été construits plus tard (Benachour-Tebbouche, 2015). Ensuite, la ville est devenue une destination de plus en plus prisée par les touristes, grâce à une riche sélection de guides, brochures et ouvrages de voyage. L'impact de cet important regain du tourisme a eu une grande influence sur le paysage urbain de la ville de Constantine et un grand nombre d'hôtels firent le jour.

La ville fut érigée en station de tourisme en 1926²⁰. Ainsi, avec l'augmentation du flux touristique, Elle a été enrichie en infrastructure d'accueil. Plusieurs hôtels remarquables ont été construits au fil des ans. D'abord, Le Grand Hôtel, inauguré en 1857, qui donne sur l'ancienne Place de la Brèche. Ensuite, L'Hôtel Transatlantique, ouvert en 1920, et Le Grand Hôtel Cirta, en 1912. Ces trois premiers établissements étaient des hôtels luxueux. Par la suite, d'autres hôtels ont été construits : L'Hôtel Sidi Lakhdar en 1930, L'Hôtel Central en 1949, L'Hôtel Youghourta en 1949, L'École Hôtelière "Le Panoramic" en 1959, et L'Hôtel "Les Aurès" en 1965. La majorité de ces hôtels ont été érigés soit dans la partie haute de la ville, également appelée « quartier européen », soit en bordure de la Place de la Brèche.

L'offre d'hébergement s'est enrichie avec la construction en 1935 d'un complexe touristique en pleine nature "le Palmarium de Sidi M'cid", mettant à profit les atouts paysagers et les sources naturelles de la ville. Il se compose d'un hôtel, d'un restaurant, d'une salle de fêtes et de trois piscines, dont une olympique.

5.8 Evolution du tourisme à Constantine : Depuis l'indépendance à nos jours

Depuis l'indépendance, Constantine n'a pas bénéficié d'un véritable effort durable pour développer son secteur touristique. Malgré quelques tentatives, plusieurs projets destinés à valoriser le tourisme local n'ont jamais été menés à terme. Par exemple, la restauration du « chemin des touristes », un parcours emblématique, est toujours en suspens.

Le Projet de Modernisation de la Métropole de Constantine (PMMC), ainsi que l'événement CCCA 2015 « Constantine Capitale de la Culture Arabe 2015 », représentent les rares initiatives qui ont intégré le développement touristique dans leur planification. Néanmoins, ces projets ont souffert de retards, d'une gestion déficiente et d'un suivi

²⁰ D'après le livre "Algérie et Tourisme" édité par le Gouvernement général de l'Algérie, en 1930.

insuffisant. En particulier, les travaux de réhabilitation de la vieille ville qui n'ont jamais été complétés, laissant ce potentiel inexploré et affaiblissant l'attrait touristique de la ville.

5.8.1 Le Plan de Modernisation de la Métropole de Constantine (PMMC 2007) et son impact sur le développement touristique de la ville

Avec le lancement en 2007 du Plan de Modernisation de la Métropole de Constantine (PMMC), la ville a bénéficié de nombreux projets structurants, dont l'introduction des Transports Collectifs en Site Propre (TCSP). D'après Harkat et Benrachi (2019), Les premières lignes de la télécabine et de tramway ont été mises en service dans le centre-ville, respectivement en 2008 et 2013.

Les TCSP, notamment le tramway et la télécabine de Constantine, jouent un rôle majeur dans la durabilité et ont un impact direct sur le développement touristique de la ville. Selon Gay (2006), cité par Harkat et Benrachi (2019), les transports organisent la distance entre les lieux touristiques et les zones émettrices de touristes, facilitant ainsi la diffusion du tourisme à différents niveaux géographiques.

D'après Bernia et Laibi (2009), les objectifs du PMMC de Constantine se déclinent sous plusieurs formes : revalorisation de l'image de la ville par son embellissement, modernisation grâce à l'implantation d'équipements contemporains, amélioration urbaine par le renouvellement, mise en valeur des potentialités locales par la création, et dynamisation du développement via la promotion de l'investissement. Les infrastructures prévues dans ce projet, telles que le pôle universitaire, le tramway, la gare multimodale, le Trans-Rhumel, et le futur centre de Bardo, sont conçues pour transformer profondément la métropole et son visage.

Cependant, on souligne un manque d'entretien et de maintenance des projets réalisés. À titre d'exemple, la télécabine est à l'arrêt depuis plus de cinq ans en raison de travaux de maintenance et de consolidation, souvent interrompus pour des raisons financières, ce qui reflète une problématique récurrente dans la gestion des infrastructures urbaines de la ville.

5.8.2 Promotion du tourisme à Constantine dans le cadre de l'événement « Constantine, Capitale de la Culture Arabe 2015 »

Selon Boudjada et Chabou Othmani (2021), Constantine a cherché à profiter de l'événement "Constantine, capitale de la culture arabe 2015" pour se renouveler. Cet événement a offert une opportunité de réaménager et d'embellir les sites touristiques et

patrimoniaux emblématiques, en considérant les spectateurs et participants comme des touristes potentiels.

D'après Fantazi (2021), le programme de réhabilitation de la vieille ville de Constantine, validé par le Ministère des Finances pour un montant de 7,7 milliards de dinars, a été intégré dans le programme sectoriel centralisé en mai 2013. Les travaux couvrent 40 hectares du périmètre du rocher, comprenant 16 sites et 18 opérations de réhabilitation du patrimoine. Les opérations incluent la réhabilitation des rues, des places, des mosquées, des zaouïas, ainsi que la reconstruction de la façade de la Basse Souika et la restauration de la Casbah. Des fouilles archéologiques ont également été entreprises dans les zones concernées.

Sur les 74 projets prévus, seuls deux ont été finalisés : la mosquée de Hassan Bey et la Grande Mosquée. La majorité des projets ont été retardés en raison de problèmes liés aux partenaires étrangers, à la propriété, à l'indemnisation des commerçants, au relogement des habitants, et à la non-régularisation des marchés d'étude.

Cependant, l'événement s'est achevé sans qu'aucun projet majeur ne soit terminé. Plusieurs projets ont été interrompus, et d'autres ont avancé lentement à cause de difficultés administratives. En 2017, la mosquée de Souk El Ghezel a été achevée, et il a été décidé de concentrer les efforts sur les mosquées et les zaouïas, tout en gelant les autres projets. En 2020, à l'occasion de la Journée du Savoir, les travaux de restauration ont été relancés, notamment ceux de Djamaâ Sidi Lakhdar, achevés en 2023.

Concernant les établissements hôteliers, Soualah (2022) indique que la ville de Constantine comptait avant l'événement 16 établissements offrant 1412 lits, dont seulement sept hôtels classés. La majorité des infrastructures étaient de moyenne gamme, et plusieurs hôtels anciens, comme le Cirta et le Panoramic, étaient en mauvais état. En revanche, deux hôtels (Ibis et Novotel) ont été inaugurés entre 2011 et 2012, apportant ainsi une offre d'hébergement moderne et de qualité.

L'événement a également prévu le développement d'infrastructures touristiques et culturelles : la création de musées (art et histoire, art moderne, et transformation du Palais du Bey en musée), la réhabilitation de la maison de la culture El Khalifa en Palais de la Culture, la reconversion du Palais Malek Haddad, ainsi que la restauration du siège de la wilaya en centre des arts. D'autres projets comprenaient la réhabilitation de salles de cinéma, la construction de six annexes de maison de la culture et d'une bibliothèque urbaine à Bab

El Kantara, ainsi que la réalisation d'un palais d'exposition et d'une salle de spectacle (Ahmed Bey) de 3000 places, qui fut le seul équipement achevé avant l'inauguration de l'événement.

5.9 Tourisme et Patrimoine à Constantine à travers les instruments de planification territoriale

Afin de promouvoir le tourisme et de valoriser le patrimoine en Algérie, notamment à Constantine, l'État a lancé, depuis l'indépendance, une série de recommandations à travers ses différents schémas nationaux et documents d'urbanisme. Bien que la mise en œuvre de ces programmes n'ait pas toujours été pleinement réalisée, ils ont jeté des bases importantes pour le développement futur. Chacun de ces programmes contribue à différents aspects du développement touristique et patrimonial, allant de la protection des sites historiques à la modernisation des infrastructures urbaines, en passant par la promotion d'un tourisme durable et compétitif.

5.9.1 Le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT 2030)

Le secteur sauvegardé de Constantine fait partie des 18 Pôles d'Économie du Patrimoine (PEP) proposés par le SNAT dans son 5e PAT, avec un processus structuré en « inventaire », « classement », « restauration » et « valorisation » du patrimoine culturel, visant à développer le tourisme et les loisirs, à favoriser l'émergence d'une économie culturelle autour de la valorisation des patrimoines, et à renforcer l'attractivité et la notoriété du territoire.

5.9.2 Le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRAT Nord-Est 2025)

Selon Belbacha et Aich (2012), le SRAT 2025 lie le tourisme au patrimoine culturel et souligne l'importance de sa préservation pour l'environnement, l'histoire et la mémoire régionale ; il préconise la promotion de circuits touristiques intégrant le patrimoine, la diffusion des connaissances sur la région par des ouvrages et brochures pour le public national et les organismes étrangers spécialisés, le développement des structures d'accueil (hôtels, restaurants) et la formation de guides et animateurs.

5.9.3 Le Schéma Directeur des Zones Archéologiques et Historiques

Le schéma directeur des zones archéologiques et historiques s'inscrit dans le cadre de la réalisation du schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) pour 2025 prévu par la loi n° 01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire.

Ce schéma vise principalement à identifier et enregistrer les biens culturels protégés, reconstituer leur répartition sur le territoire, promouvoir la reconnaissance de l'espace archéologique et historique algérien en orientant les sciences du patrimoine vers une approche historique, concilier préservation et développement économique, adapter les valeurs culturelles au contexte local, et mobiliser des ressources pour l'inventaire, la restauration, et la valorisation des sites historiques.

5.9.4 Le Schéma Directeur d'Aménagement Touristique SDAT 2030

Le Schéma Directeur d'Aménagement Touristique (SDAT) est une partie intégrante du Schéma National de l'Aménagement du Territoire (SNAT). Il constitue le cadre stratégique de référence pour la politique touristique de l'Algérie (SDAT 2025, 2008). Ce schéma évoque les parcours à faire découvrir autour de la culture, l'histoire, les musées et les monuments historiques, le patrimoine bâti, les parcs à thème et jardins, les quartiers et les Casbahs.

Le SDAT vise à positionner le tourisme comme moteur de la croissance économique en Algérie, offrant une alternative aux hydrocarbures tout en stimulant les secteurs connexes comme les travaux publics, l'agriculture et la culture. Il cherche à harmoniser le développement touristique avec la protection de l'environnement, à valoriser le patrimoine historique, culturel et religieux du pays, et à améliorer durablement l'image de l'Algérie.

5.9.5 Schéma Directeur d'Aménagement Touristique de Wilayas (SDATW)

Le Schéma Directeur d'Aménagement Touristique de Wilaya (SDATW) est, d'après le site officiel du ministère du Tourisme et de l'Artisanat Algériens (2024), la feuille de route pour la mise en tourisme de la wilaya à court, moyen et long terme. Il représente la déclinaison du Schéma Directeur d'Aménagement Touristique National horizon 2030. Sur les SDATW qui ont été lancés 43 SDATW ont été achevés et 05 SDATW sont en cours d'études²¹.

5.9.6 Le Plan d'Aménagement de la Wilaya de Constantine (PAW)

Le plan d'aménagement de la wilaya de Constantine, en vigueur depuis la fin des années 90, précède le SNAT et le SRAT auxquels il devrait être aligné. Ce plan vise deux objectifs en matière de développement touristique : la protection et la valorisation des ressources, en particulier Djebel El Ouahch, le chemin des touristes, et les ruines romaines

²¹ Cette donnée fait référence à une période antérieure à la récente réorganisation territoriale. Suite à cette réforme, le nombre total de wilayas en Algérie a augmenté, passant de 48 à 58.

de l'Oued Rhumel ; et la prise en charge des problèmes socio-économiques via la création d'emplois pour réduire le chômage. Le PAW divise l'espace touristique en deux : un espace périphérique (zones naturelles autour de la ville) et un espace central (la ville), à travers la conservation de la ville arabo-musulmane et coloniale, ainsi que des projets de restauration pour des activités pédagogiques et culturelles. Deux projets de ZET sont également prévus, concernant le chemin des touristes et les ruines romaines.

5.9.7 Le Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine « SDAAM » : Constantine la métropole intérieure méditerranéenne

Le SDAAM de Constantine, au même titre d'ailleurs que ceux d'Alger, Oran et Annaba, s'inscrit dans le cadre de la loi n° 01-20 du 12 décembre 2001, relative à l'aménagement et au développement durable du territoire, et en prolongement du schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) et du schéma d'aménagement régional (SRAT) du programme de la région nord-est à l'horizon 2025.

5.9.8 Le Plan Présidentiel de Modernisation de la Métropole de Constantine (PPMMC)

C'est une politique de mise à niveau de Constantine, pour qu'elle reprenne son rang de métropole régionale. Selon un communiqué du Ministère de l'intérieur et des collectivités locales (2011), Le PPMMC renferme dans ses recommandations un pôle touristique-patrimoine-administration-services, qui correspondent respectivement à la vieille ville, l'ancien quartier administratif « Koudiat », et Bardo. Cette tâche a été ensuite reléguée au PPSMVSS (plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur).

Le pôle patrimonial et touristique a évoqué la nécessité d'intervenir sur les vecteurs clés de l'économie touristique : artisanat, détente et loisirs. Il doit aussi assurer la diversité des fonctions touristiques (affaires, culture, loisirs), musée de la ville, habitat, commerces et services. Il préconise également le rétablissement du chemin touristique qui longe les gorges du Rhumel comme parcours faisant partie d'un circuit touristique.

5.9.9 Les Instruments d'urbanisme : PDAU et POS

Le PDAU de Constantine évoque le développement touristique de la ville, mais précise qu'il doit impérativement découler du SDAT « Schéma Directeur d'Aménagement Touristique » (Belbacha et Aich, 2012). Selon le PDAU, l'aménagement touristique doit reprendre à deux fonctions principales : une fonction sociale, qui vise le maintien de la population locale en lui assurant un meilleur cadre de vie ; et une fonction économique, par

la création d'une véritable industrie touristique, avec une rentabilité financière immédiate des investissements consentis.

Quant au POS (Plan d'occupation des sols), Il permet la conservation des milieux et sites naturels ainsi que la préservation des paysages et la sauvegarde des patrimoines historiques et architecturaux. Le territoire de la commune de Constantine est divisé en 45 POS couvrant dix secteurs urbains. Le POS du secteur sauvegardé dit « POS de Sidi Rached » a légué sa mission au PPSMVSS plus qualifié et plus apte à prendre en charge cette zone de la ville jugée problématique.

5.10 Synthèse des principaux projets et études sur le patrimoine et le tourisme dans la vieille ville de Constantine

La vieille ville de Constantine a longtemps préoccupé les urbanistes et les politiciens et a fait l'objet de nombreuses études. Bien que la plupart de ces études n'aient pas abouti, chacune représente une véritable mine d'informations pour les futurs projets qui, nous l'espérons, seront plus fructueux.

Selon Pagand (1989), les premières études d'aménagement du Rocher de Constantine ont été intégrées au Plan de Constantine à partir de 1960, avec l'étude de l'architecte-urbaniste CALASAT. Une étude plus approfondie, exclusivement consacrée à la vieille ville, a été réalisée par le Bureau d'Études et de Réalisations Urbaines (BERU), prédécesseur de l'URBACO.

En 1975, le Plan d'Urbanisme Directeur (PUD) a classé la vieille ville de Constantine dans ses orientations comme zone à rénover. Trois options y étaient envisagées : conserver les activités existantes, préserver le patrimoine, et démolir pour construire de nouveaux immeubles d'habitation.

En 1982, la mise à jour du PUD a introduit pour la première fois le concept de « rénovation » de la vieille ville, annulant ainsi les plans précédents de démolition et de reconstruction. Le plan révisé suggérait la réduction de la densité urbaine, la décongestion du centre ancien par la délocalisation de quelques équipements publics hors du centre historique pour en réduire l'encombrement ainsi que la limitation du trafic automobile.

En 1984, une instruction présidentielle (N°13 de 1984) a redéfini la conception de l'aménagement urbain, favorisant une vision globale de la ville, intégrant la rénovation des quartiers fondamentaux et la revalorisation du patrimoine bâti. La même année, un périmètre

de rénovation a été établi dans la vieille ville de Constantine, couvrant l'ensemble du Rocher. Par la suite, deux plans d'aménagement ont été proposés, envisageant la destruction d'une grande partie du site pour y intégrer des voies mécaniques et un parking à étages, ainsi que la construction de logements traditionnels avec commerces et un hôtel. Ces propositions ont été rejetées, considérées comme trop radicales et non respectueuses de la conservation du patrimoine.

En 1988, les autorités ont initié le projet « Médina », entraînant la formation de deux commissions interdisciplinaires. La première, avait pour mission de répertorier les monuments d'importance historique et artistique (127 bâtiments au total), tandis que la seconde, était chargée d'identifier les zones nécessitant une intervention immédiate.

En 1989, la direction des infrastructures et de l'équipement a lancée deux études de rénovation concernant deux quartiers historiques : Souika et Charaâ. Etudes qui sont malheureusement restée sans suite.

En 1990, La loi sur l'aménagement et l'urbanisme, promulguée le 1er Décembre, a imposé la mise en place de deux instruments d'aménagement et d'urbanisme différenciés et complémentaires : le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU) et le Plan d'Occupation des Sols (POS).

En 1992, une procédure de classement est ouverte en vue de classer la vieille ville de Constantine comme site historique (Journal officiel N°22, 22 mars 1992).

En 1993, les chercheurs de l'Institut d'architecture et d'urbanisme de Constantine ont recommandé de réduire la densité des maisons en bon et moyen état situées dans la basse Souika, l'évacuation des maisons délabrées et le nettoyage des espaces vacants. L'année suivante, un POS de la basse Souika a été réalisé par des étudiants de l'institut et approuvé par le conseil communal.

En 1995, un dossier a été réalisé sur des travaux de nettoyage de la vieille ville. Ces travaux avaient pour objectif de mettre un terme aux dégradations massives et de préparer les terrains vacants pour un développement urbain futur. Au cours de la même année, une opération a été menée pour l'inscription de 53 bâtiments délabrés situés dans la basse Souika, devant être réhabilités. Cette année fut également marquée par la création d'une ligue chargée de promouvoir le classement de la médina au niveau international (Boussouf, 2022).

En 1996, l'Agence nationale de l'amélioration et du développement du logement (ADL) a proposé deux projets d'aménagement dans le cadre d'un programme d'habitat et d'équipement sur deux îlots, l'îlot Ech-Charaâ et l'îlot Souika. Ce programme, qualifié de projet intégré, visait à revitaliser ces zones.

En 2003, une cellule chargée de la mise en œuvre des opérations de sauvegarde, de réhabilitation et de gestion de la vieille ville de Constantinois a été créée au sein de la direction de l'urbanisme et de la construction. Elle avait pour missions d'assurer le suivi des études du plan de sauvegarde de la vieille ville qui devait être lancé dans la même année ainsi que la préparation du dossier pour le classement national du site constantinois.

La même année, le Master Plan, élaboré dans le cadre d'un partenariat algéro-italien, vise à classer le site historique au niveau national et international. Il propose diverses interventions, telles que la construction d'une rampe reliant la rue Melah Sliman à la route du Bardo, l'édification d'une nouvelle porte à Bab el Djabia, et la création de plusieurs parkings et espaces publics. D'autres initiatives incluent la construction d'une passerelle piétonnière, l'aménagement de voies piétonnes et de jardins, ainsi que la création d'un centre culturel appelé "la maison de la ville".

Le Master plan est aujourd'hui enfui dans les tiroirs. Il a été jugé non opérationnel, Les avis des universitaires et des différentes associations étaient mitigés sur la capacité de ce plan à sauvegarder l'authenticité de la vieille ville.

Lancé en 2006, le projet Mellah Slimane vise une réhabilitation concrète, allant au-delà des études préliminaires. Il comprend la rénovation des voiries et réseaux divers (VRD), la réfection du pavage de la rue, et la restauration des bâtiments aux entrées principales (places Bab El Djabia et Ladjabi). En outre, six maisons sont sélectionnées pour leur valeur architecturale et historique, leur typologie, leur état et leur statut juridique pour une réhabilitation le long de la rue.

En 2007, un Plan de sauvegarde a été mis en place, axé sur la restauration et la réhabilitation, incluant les bâtiments traditionnels, coloniaux et mixtes. Il prévoit également l'élimination des constructions dégradées et illégales, la restauration de l'aspect historique des ruelles et des espaces publics, ainsi que l'amélioration des réseaux d'eau et d'assainissement. Des directives spécifiques concernent l'amélioration des conditions de vie à l'intérieur des bâtis résidentiels et la réhabilitation des constructions de type colonial tout en respectant leur caractère d'origine. Le plan propose aussi de développer des parcours

touristiques et d'exploiter le patrimoine pour revitaliser le site, y compris par l'ajout d'équipements culturels et touristiques.

En octobre 2007, une étude visant la sauvegarde et la mise en valeur du secteur sauvegardé a été initiée dans le cadre du Plan Permanent de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PPSMVSS). Cette étude s'inscrivait dans le cadre des orientations du Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) et de ses dérivés. Le PPSMVSS vise à valoriser les attributs historiques et archéologiques de la vieille ville de Constantine. Il représente la dernière stratégie en vigueur pour la sauvegarde de la vieille ville de Constantine. Actuellement en cours d'application, il met en avant quelques parcours historiques à valoriser, que nous détaillerons ultérieurement.

En 2012, l'Organisation arabe pour l'éducation, la culture et les sciences (ALESCO), a choisi la ville de Constantine pour accueillir l'évènement « Capitale de la culture arabe pour l'année 2015 ». Pour préparer cet événement, le gouvernement algérien a lancé plusieurs projets sous l'égide du ministère de la Culture, avec une enveloppe financière de plus de 15 milliards de DA. Ces fonds sont destinés principalement à la réhabilitation et à la reconversion des équipements culturels vétustes de la ville ainsi qu'à la construction de nouvelles infrastructures.

5.11 Conclusion

Cette étude a d'abord permis de circonscrire précisément notre zone d'étude, couvrant le périmètre du rocher de Constantine, où la ville précoloniale s'était établie sous la présence ottomane. Ce territoire, au croisement de la géostratégie et de l'histoire, fait de Constantine l'une des cités les plus anciennes et les plus riches en patrimoine culturel, architectural et historique.

Le patrimoine architectural et urbain de Constantine prend ses racines dès l'époque ottomane, période durant laquelle des pratiques de gestion, notamment des biens classés « Habous », s'instaurent pour préserver certains édifices et espaces fonciers. Avec la colonisation française au XIX^e siècle, une approche moderne du patrimoine est introduite, mais celle-ci se heurte à une politique coloniale d'effacement et de substitution, restreignant toute initiative sérieuse de préservation du patrimoine précolonial.

Après l'indépendance, bien que le centre ancien de Constantine ait fait l'objet de nombreuses dispositions réglementaires, les tentatives de sauvegarde ont échoué, entraînant une dégradation continue des quartiers. Peu de monuments ont été officiellement classés, et

depuis l'époque coloniale, aucune politique cohérente de préservation n'a été mise en œuvre, mettant ce patrimoine en péril en l'absence d'une prise en charge urgente.

Concernant les éléments bâtis, Constantine abrite de nombreux monuments aujourd'hui en état de délabrement avancé, certains menaçant de disparaître, tels que les Kouchat, les Tarbiâats, les tanneries et les moulins traditionnels.

L'histoire touristique de Constantine remonte à l'Antiquité, où des écrivains, chercheurs et artistes y entreprenaient des voyages d'exploration, constituant les premières formes de tourisme. À l'époque ottomane, la ville attirait pour des raisons culturelles, commerciales, et religieuses, avec des formes d'hébergement déjà présentes. Sous l'occupation française, le tourisme a pris un essor significatif, marqué par une approche duale : un orientalisme de préservation et un modernisme propagandiste, enrichissant Constantine en infrastructures d'accueil tout en freinant son développement touristique de manière paradoxale.

Depuis l'indépendance, malgré quelques initiatives, le secteur touristique de Constantine n'a pas connu de développement soutenu. Les efforts entrepris par l'État à travers divers plans nationaux et documents d'urbanisme restent inachevés, bien qu'ils constituent une base importante pour le futur.

Enfin, bien que la vieille ville de Constantine ait fait l'objet de nombreuses études, peu d'entre elles ont abouti à des réalisations concrètes. Nous concluons que le développement touristique de la zone historique ne sera possible qu'avec une prise en charge sérieuse des éléments patrimoniaux. L'inertie des décisions politiques et l'absence d'actions concrètes freinent la mise en valeur du patrimoine le long des parcours touristiques.

6 CHAPITRE VI : LES PARCOURS HISTORIQUES PRECOLONIAUX DANS LA VIEILLE VILLE DE CONSTANTINE

6.1 Introduction

Avant d'aborder la question de la fréquentation touristique des parcours historiques de la vieille ville de Constantine, il nous a paru indispensable d'effectuer une étude approfondie de ces parcours visant à mieux les connaître, les identifier et les situer dans le contexte urbain actuel. Ainsi, nous nous sommes appuyés sur une démarche combinant une analyse des données archivistiques, cartographiques et historiques. Cette démarche s'impose en raison des profondes transformations qu'a subies la ville durant la période coloniale. En effet, cette phase de son histoire a modifié de façon significative l'organisation spatiale de l'ancienne médina, rendant parfois complexe la distinction entre les différentes couches temporelles de son tissu urbain. Il devient ainsi difficile de déterminer avec précision où commence et où s'achève la vieille ville, ainsi que d'identifier avec exactitude le tracé d'une rue ancienne ou la localisation de monuments historiques. Ces bouleversements imposent donc une redéfinition des frontières et des repères urbains pour mieux appréhender et valoriser ces parcours patrimoniaux, tant pour les habitants que pour les visiteurs.

Dans ce chapitre, nous allons réaliser une étude historique des anciens parcours de la ville, remontant à leurs origines, à la veille de l'occupation française. Cela nous permettra de comprendre la logique d'implantation de chaque parcours et son rôle dans la ville précoloniale. L'étude des transformations survenues à l'époque coloniale nous aidera à saisir les discontinuités et les ruptures des anciens parcours, ainsi que la logique derrière l'implantation de certains monuments historiques.

Nous allons également examiner les principales caractéristiques qui définissent les anciens parcours de la vieille ville de Constantine, celles qui font son originalité et qui la rendent particulièrement intéressante pour le tourisme.

6.2 Caractéristiques des parcours historiques de la vieille ville de Constantine

À Constantine, les parcours touristiques empruntent les ruelles pittoresques du centre historique, qu'elles soient principales ou secondaires. Ces chemins mènent les visiteurs à travers des places emblématiques, des monuments et des constructions qui témoignent de la richesse culturelle de la ville et des événements marquants ayant façonné son identité.

Comme dans la plupart des vieilles cités musulmanes, le réseau de rues arabo-islamiques de Constantine que l'on connaît aujourd'hui s'est formé durant la période médiévale (XIe-XIIe siècles) et est resté en place jusqu'à 1837, début de la colonisation. Celle-ci a entraîné d'importantes transformations urbaines, modifiant la structure de la ville et son réseau viaire.

L'origine des anciens tracés urbains de Constantine remonte à l'Antiquité. Ces parcours ont été réaménagés par les conquérants musulmans pour les adapter aux exigences d'un nouvel ordre social et religieux, où l'islam a joué un rôle central dans la réorganisation du tissu urbain. Cette influence s'est manifestée tant dans l'organisation des espaces publics que dans la structuration des quartiers. Parmi les caractéristiques de ces parcours historiques à Constantine, on peut citer :

6.2.1 Stratification du réseau viaire : Les parcours traditionnels comme éléments de permanence

D'après Côte (2006), la ville de Constantine a perduré sur son site depuis plusieurs siècles, contrairement à la majorité des villes maghrébines, qui sont soit plus récentes, soit ont connu des interruptions dans leur histoire : « Constantine, protégée par son rocher perdue depuis 25 siècles et a toujours était active. Elle s'enracine dans un lointain passé et se caractérise par la continuité de vie sur le même site. Alors que la plupart des villes Maghrébines ont connu des interruptions dans leur existence (Tlemcen, Annaba, Biskra), ou sont moins anciennes (Alger, Blida, Bejaia) ».

Avant les grandes transformations de la ville précoloniale, de nombreux voyageurs ont relevé la présence de vestiges romains dans les rues et sur les murs de la ville. On peut ainsi imaginer des parcours traditionnels parsemés de traces antiques, que les français ont par la suite retirées et déplacées vers des musées en Algérie et en France. Quétin (1847), qui a visité la ville au début du XIXe siècle, rapporte que les traces de constructions romaines présentes sur le sol de la ville méritaient l'attention des voyageurs et témoignaient du caractère colossal de ces édifices, qui étaient inclus dans l'enceinte actuelle. Ces vestiges ont servi de base aux chercheurs pour proposer des hypothèses quant à la localisation des principales voies de la ville romaine par rapport aux voies existantes.

Dans la vieille ville de Constantine, la structure des voies de circulation joue un rôle central dans la préservation de l'organisation urbaine. Les principaux parcours, souvent hérités des époques anciennes, maintiennent une continuité historique qui témoigne de

l'évolution de la ville. Ces tracés, bien que parfois adaptés, ont résisté aux changements, constituant ainsi des éléments de permanence urbaine²².

Vars (1895), cité par Bouchareb (2006), a proposé un réseau de voies majeures. Trois d'entre elles se superposaient approximativement aux principaux parcours traditionnels de la ville précoloniale :

- Le premier parcours précolonial traversait le quartier Tabia et menait à celui de la Casbah, suivant presque exactement une ancienne voie romaine reliant l'ancienne place de la Brèche au capitole de la Casbah.
- Une deuxième voie correspondait à l'actuelle rue du 19 Juin, superposée à un parcours précolonial reliant Souk El Ghezal et Zekak El Belate à Souk El Acer.
- Une troisième voie suivait une branche du parcours soukier central, aujourd'hui la rue Kedid Salah, et aboutissait à la place Souk El Acer.

Cependant, selon Bouchareb (2006), les découvertes archéologiques relevées étaient insuffisantes pour confirmer l'hypothèse de Vars, car elles ne provenaient que d'îlots démolis en totalité ou en partie lors des opérations de percement. De plus, cette hypothèse reste approximative, car elle semble négliger la configuration globale de la ville.

En se basant sur le réseau précolonial et les vestiges présents sur le site, tels que la basilique constantinienne, le tétrastyle à coupole (tholum) et les statues exposées sur l'esplanade, Bouchareb (2006) a tenté de déduire le tracé antique de la ville. Il suppose que les quatre voies principales de la ville précoloniale suivent en grande partie le tracé antique :

- La première voie commence à la porte principale, correspondant à l'ancienne porte Bab El Oued, traverse la ville dans toute sa longueur pour rejoindre la porte El Kantara. Son importance est marquée par la présence du tétrapyle. Durant la période précoloniale, cette voie était une artère commerçante majeure, reliant deux accès de la ville et traversant le principal souk : Souk Et Tedjar.

²² La notion de structure de permanence est définie, selon Lévy et Spigai (1989), cités par Racine (2022), comme « l'ensemble des traces et des tracés historiques de la forme urbaine qui subsistent en tant que témoignages de son passé et de sa mémoire collective ». Parmi les éléments constitutifs de cette structure, Lambert (1946) mentionne la topographie, les cours d'eau, le tracé des routes et leurs intersections, souvent déterminés par la géographie et les fortifications. Il ajoute que l'emplacement des portes, situées là où les routes principales traversent ces fortifications, constitue un facteur important de stabilité des plans urbains.

- La deuxième voie, partant également de Bab El Oued, était une voie triomphale marquée par l'Arc de Triomphe. Elle reliait l'esplanade (l'actuelle place de la Brèche) à la zone des thermes, située près de Rahbet El Souf, et continuait au nord par une voie transversale menant à la zone sacrée, près de Bab El Kantara. Ce tracé était déjà visible dans la ville précoloniale, passant par Dar El Bey, Souk El Ghezal et Zekak El Belate pour finir à Souk El Acer.
- La troisième voie correspond au début du parcours précolonial traversant le quartier Tabia. Il s'agit probablement de la voie sacrée (Via Sacra), qui partait de l'esplanade (place de la Brèche) pour rejoindre la zone sacrée située dans la Casbah.
- La dernière voie se composait de deux tronçons, correspondant sensiblement à l'ancien parcours passant par Souika et reliant les deux portes Bab El Djabia et Bab El Kantara.

Ces hypothèses montrent que les musulmans ont non seulement préservé l'organisation urbaine héritée de l'Antiquité, mais l'ont également adaptée à leurs propres besoins. Les principales voies de circulation de l'époque romaine ont été intégrées dans la structure urbaine de la ville précoloniale, ce qui témoigne d'une continuité historique remarquable. Cette superposition des réseaux souligne la persistance d'un même schéma urbain à travers les siècles.

6.2.2 Irrégularité des parcours : un trait caractéristique de l'organisation interne de la ville arabo-islamique

Dans la vieille ville de Constantine, le réseau des rues est souvent perçu comme irrégulier et labyrinthique. Cette configuration urbaine, marquée par l'irrégularité, constitue l'un des traits distinctifs de l'organisation interne des villes arabo-islamiques, comme nous l'avons expliqué dans le deuxième chapitre de ce travail. Elle résulte des périodes d'insécurité et reflète la nécessité de dissimuler les activités internes et de déjouer les regards ennemis.

L'espace physique des parcours traditionnels, formé, selon Ben Slama (2009), par les vides créés par le bâti, a été qualifié d'irrégulier par les occidentaux ayant visité la ville de Constantine au cours des XIXe et XXe siècles. La notion de régularité renvoie aux concepts classiques de proportion, de symétrie et d'ordre (Tzonis *et al.*, 1985). Cette notion, toutefois, ne se retrouve pas dans les villes musulmanes héritées de l'empire ottoman, notamment dans la ville de Constantine.

Un extrait d'un recueil de documents publié en 1838 sur l'expédition et la prise de Constantine (Corréard, 1838), dresse une description de l'irrégularité et du manque de clarté des parcours de la ville, en particulier des voies secondaires : « Cinq rues principales traversent la ville dans un sens à peu près parallèle au cours du Rummel. A leurs extrémités opposées, elles n'aboutissent pas d'une manière nettement déterminée ; mais elles s'embrouillent dans un écheveau emmêlé de petites rues, ...Les autres rues de la ville, presque toutes perpendiculaires à celles-ci, sont en pente rapide; elles se jettent dans toutes les directions, se mêlent et se séparent, se perdent et se retrouvent, se resserrent et s'épanouissent, et semblent disposées exprès pour faire le désespoir des marcheurs qui ont un but ».

Selon Raymond (1987), à Constantine, le réseau de ruelles étroites, irrégulières et escarpées impressionna profondément les conquérants de 1837. Mercier (1879) rapporte une citation du capitaine de la Tour du Pin lors de la prise de la ville : « ce sont des constructions incompréhensibles ; des enfoncements qui promettent des passages et qui n'aboutissent pas ; des apparences d'entrée qui n'amènent aucune issue ; des rentrants et des saillants embrouillés à plaisir ; des semblants de maisons dont on ne sait prendre le sens ou la face... ».

D'Hugues (1895) ajoute : « ...puis les quartiers indigènes, si curieux, si pittoresques, avec leur amoncellement incroyable de constructions étayées les unes contre les autres, enjambant les ruelles qui, souvent, passent au-dessous, en tunnels, sont enchâssés réciproquement, confondus, mélangés, défigurés chacun à sa manière... ».

6.2.3 Etroitesse des parcours

En ce qui concerne la largeur des rues, Benidir (2007) souligne qu'à Constantine, les rues principales étaient conçues pour permettre le passage de deux chameaux chargés, tandis que les ruelles permettaient à trois personnes portant des charges de se croiser, et les impasses à seulement deux personnes. Cependant, ce dimensionnement a été jugé trop étroit par l'urbanisme moderne et par les voyageurs européens. D'Hugues (1895) décrit une rue de Constantine ainsi : « ... à travers une longue rue étroite, sans air, qui monte roide entre deux rangées de hautes maisons banales et tristes. C'est pourtant la plus belle rue de Constantine, une rue Nationale, aussi ; et toutes les autres sont dans le même genre, plus étroites encore, plus encaissées ... ».

Les rues étaient conçues en fonction des besoins humains, à la fois physiques et sociaux. Les principales artères étaient moins étroites que les ruelles secondaires et les impasses, dont la largeur se limitait parfois à l'espace nécessaire pour ouvrir une porte. Ce dimensionnement respectait les consignes du *Hadith*, qui stipule que la largeur d'une rue devait être de sept coudées (Hentati, 2003), suffisant pour permettre le passage d'un chameau chargé accompagné de son maître sans difficulté.

L'empiètement sur les parcours principaux était fréquent, souvent réduit par les étals des commerçants devant leurs boutiques, une pratique toujours courante de nos jours. Les sabats et moucharabiehs au-dessus des rues réduisaient également la hauteur, transformant ainsi les voies en passages partiellement couverts. Ces dimensions étaient adéquates à une époque où les véhicules modernes n'existaient pas.

6.2.4 Une organisation spatiale influencée par la religion islamique

Les villes islamiques partagent principalement leur appartenance au monde musulman, avec une structure urbaine distincte influencée par la religion. Comme l'explique Gilsenan (2001), l'urbanisme arabo-islamique repose sur une hiérarchisation des espaces et une séparation nette entre les fonctions résidentielles, économiques, publiques et privées, créant ainsi un réseau urbain organisé, de la voie principale jusqu'à l'impasse. Les frontières, même visuelles, sont clairement délimitées pour distinguer l'espace public de l'espace privé, et l'extérieur de l'intérieur.

La vie privée représentait un pilier essentiel de la culture sociale arabe et des principes spirituels islamiques. Cela se traduisait dans l'organisation des rues, où la transition progressive de l'espace public à l'espace privé était particulièrement visible. Les grandes artères, qui reliaient les zones d'activités commerciales et publiques, se divisaient en un réseau secondaire de voies menant aux quartiers résidentiels, avant de se resserrer en impasses desservant plusieurs habitations.

L'influence de la religion islamique sur l'aménagement urbain se manifeste également à travers *le Hadith*, comme vu précédemment pour la largeur des rues. Plus une rue est étroite, moins elle est fréquentée, ce qui indique souvent un espace privé, considéré comme sacré, et donc à préserver des regards extérieurs.

Dans la vieille ville de Constantine, cette organisation se traduit par une structure radioconcentrique autour de la Grande Mosquée, la spécialisation des souks et des rues commerçantes proches du centre religieux, ainsi qu'une identité forte des quartiers

résidentiels. Ces quartiers se distinguent par des ruelles commerçantes, des caravansérails, et une transition progressive des espaces publics vers les demeures privées. Ces dernières, fermées sur la rue, s'articulent autour d'un patio central et sont reliées par des impasses qui regroupent des familles élargies.

6.2.5 Hybridation et ruptures urbanistiques dans les parcours traditionnels

Deux des principaux parcours de la ville précoloniale ont été complètement transformés : il s'agit du parcours supérieur qui traversait l'ancien quartier El Tabia et aboutissait à celui de la Casbah, ainsi que du parcours passant par Souk El Ghezal et Zekak El Belat. Ces deux parcours ont été inclus dans la partie européenne issue de la bipartition de la ville de 1844. Ils ont progressivement été transformés en rues de style occidental, soit par la destruction des constructions traditionnelles et leur substitution par des immeubles coloniaux, soit par le placage de façades occidentales sur les bâtiments anciens, découpés pour permettre l'élargissement des rues. Ce même processus s'est répété des années plus tard lors du percement de la rue nationale, qui a traversé les constructions existantes. Le percement de ces trois grandes artères a entraîné l'effacement total du paysage urbain précolonial, caractéristique des anciens parcours.

Les plans d'alignement et de nivellement visaient à rendre carrossables les principales artères traditionnelles ainsi que les voies secondaires. Ces travaux ont concerné presque toute la ville. Les parcours précoloniaux, autrefois marqués par l'unité architecturale et l'irrégularité des voies, ont été rectifiés et alignés. Parfois, cela passait par la transformation des façades ou par l'élargissement des places traditionnelles, désormais entourées de bâtiments plus modernes, créant ainsi, le long des parcours, des ruptures architecturales et urbaines. Par exemple, l'ancienne place Rahbet Es Souf a été agrandie et entourée de bâtiments de style occidental, avec la construction d'un marché métallique en son centre. La place Rahbet El Djemel a été aplanie et bordée de nouvelles constructions, tandis que la place Souk El Acer a été dégagée pour accueillir le palais de justice.

Le croisement entre l'ancien parcours traversant Souika et la rue nationale a abouti à la création d'une vaste place de style européen, la place Paul Molière. Ce nouvel aménagement a provoqué une discontinuité et une rupture à la fois urbaine et architecturale, fragmentant l'ancien tracé en deux parties distinctes. Il est en effet difficile d'imaginer que le parcours précolonial continu au-delà de l'espace ouvert créé.

6.3 Les parcours historiques à l'époque ottomane : Itinéraires commerciaux, culturels et religieux

6.3.1 Principaux parcours des visiteurs à l'époque ottomane

Afin de déterminer les parcours empruntés par les visiteurs à cette époque, nous avons consulté diverses cartes représentant la ville à l'époque précoloniale, principalement celle de Mercier (1879) (Figure 6-1), de Raymond (1987) (Figure 6-2) et de Pagand (1989) (Figure 6-3). Nous avons également mené une recherche historique et archivistique pour compléter l'étude cartographique. Cette première étape nous a permis d'identifier les principaux parcours dans leur état initial, bien avant les transformations coloniales.

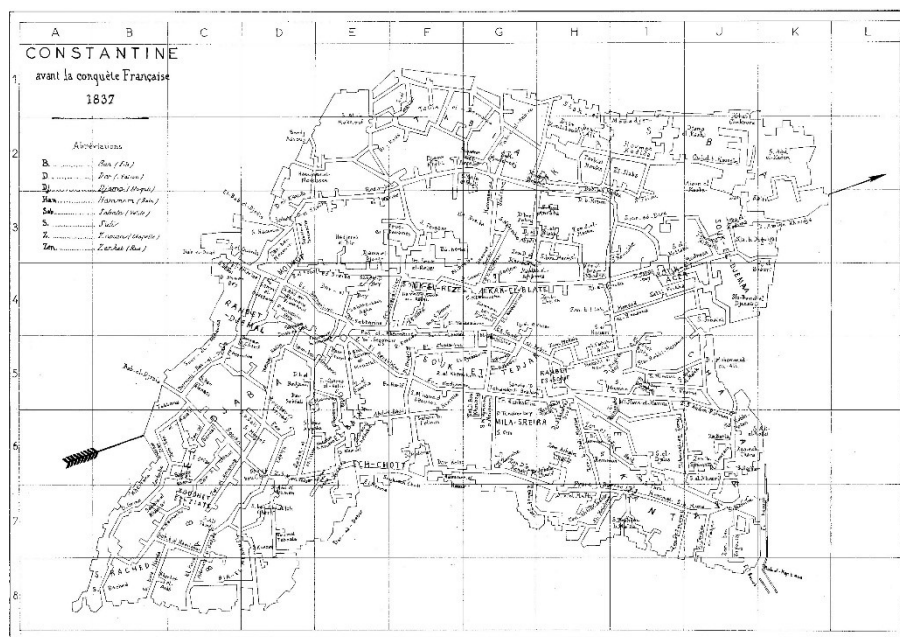


Figure 6- 1 : Constantine avant la conquête française.

Source Mercier, 1879.

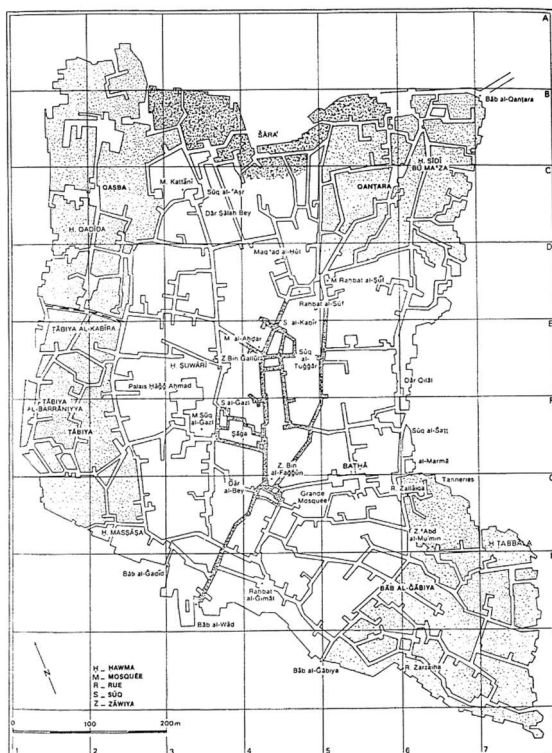


Figure 6- 2 : Constantine avant l'invasion française.

Source : Raymond, 1987.



Figure 6- 3 : Carte de Constantine de 1837 illustrant les principales rues de l'époque.

Source : Pagand, 1989.

D'après Mercier (1879), quatre artères principales traversaient Constantine d'ouest en est, reliées entre elles par un réseau dense de ruelles. La carte de Pagand (1989) permet d'identifier clairement ces quatre axes.

Les principaux parcours traversaient la ville dans son intégralité, reliant les trois portes situées au sud-ouest à la porte El Kantara, située à l'est. Entre ces principaux parcours se développaient des ruelles secondaires qui les reliaient entre eux et menaient vers les différents quartiers de la ville.

L'accès à ces parcours, et à la ville en général, n'était pas aussi simple qu'il l'est aujourd'hui, notamment pour les commerçants. L'accès était en effet contrôlé au niveau des portes de la ville. Selon Charbonneau (1856), à l'époque ottomane, Constantine avait un fonctionnaire civil appelé "Caïd El Bab." Ce dernier, nommé par le gouvernement, était chargé de percevoir des taxes sur les denrées et marchandises entrant dans la ville. Le Caïd, assisté d'un Khodja ou secrétaire, supervisait une équipe de dix employés. Il exerçait ses fonctions depuis une boutique située près de Bab-el-Oued, la porte principale de la ville. Les portes de Djabia et d'El-Kantara étaient surveillées par ses agents, tandis que la porte appelée Bab-el-Djedid n'était ouverte que pour la sortie du Bey.

Un chemin sinueux et difficilement praticable par endroits existait dans l'espace séparant la muraille du reste de la ville, comme en témoignent les cartes précoloniales et les photographies prises avant les grands travaux. Cet espace était probablement réservé aux militaires en raison de sa situation stratégique, très proche du mur d'enceinte. On y trouve, par exemple, Sour El Mehaoula (Le rempart du campement) qui, selon Mercier (1879), était situé sur le Boulevard de l'Ouest, entre Bab-el-Oued et Bab-el-Djabia, où campaient les troupes en rotation de garnison (Mehaoula). De même, Dar El Bey, que Mercier décrit comme un vaste ensemble de constructions ayant servi de palais aux beys et de casernes, témoigne de cet usage militaire. On y trouve également Bordj Assous (ou le Fort d'Assous), une ancienne tour militaire dont la construction remonte à l'époque romaine.

Selon Mercier (1879), à cette époque, les rues n'avaient généralement pas de noms spécifiques et les habitations n'étaient pas numérotées, ce qui rendait probablement la navigation difficile pour les étrangers. Les termes "Zenka" ou "Zenket" et "Zekak" étaient parfois utilisés pour désigner ce qui se rapprochait le plus du concept de « rue ». Une même rue pouvait changer de nom en fonction des lieux qu'elle traversait, prenant alors le nom d'une mosquée ou d'une Zaouïa. Par exemple, elle pouvait s'appeler "Zenket-Sidi-Offane",

"Zenket Sidi Derar", ou encore, d'après la plus grande maison ou l'impasse, comme "Zenket Bach Tarzi", "Zenket Ben Dali", "Zenket Ben Zekri", etc. Les rues recevaient également des noms, souvent en fonction de la topographie du lieu, comme "Zenket Ed-Derdaf", "Ez-Zeraiha", "Ez-Zellaika" ou encore "Ech-Chott". Lorsqu'une rue passait sous un Sabat (passage voûté), elle en prenait le nom, par exemple "Sabat El Kous" ou "Sabat Dar El Khalifa". Elle pouvait aussi porter le nom des Souks et des petites places, comme "Rahbet-El-Djemal", "Rahbet Es-Souf" ou "Souk-El-Acer".

Afin de rendre plus clair le travail, nous avons jugé utile d'attribuer à chacun des principaux parcours un nom évoquant soit leur destination, soit les principaux quartiers, monuments, ou Souks qu'ils traversent. Par exemple, le premier parcours desservant les quartiers de Tabia et de la Casbah a été nommé "Parcours Tabia/Casbah", tandis que celui qui passe par la Souika a été appelé "Parcours Souika", et ainsi de suite.

Premier Parcours : Parcours Tabia/Casbah, Vers la citadelle

Le parcours semble débiter à la porte Bab El Djedid, qui aurait été construite spécifiquement pour desservir cette rue. Cependant, selon Charbonneau (1856), cette porte n'était ouverte que pour les déplacements du Bey. El Ouarthilani (1779), cité par Dahdouh (2015), mentionne que cette porte était restée longtemps petite et étroite, ne permettant le passage que d'une personne à la fois, avant d'être élargie en 1836 et surmontée d'un arc. On peut donc supposer que, pendant longtemps, les visiteurs et les habitants de la ville empruntaient principalement la porte Bab El Oued pour accéder à ce parcours (Figure 6-4).

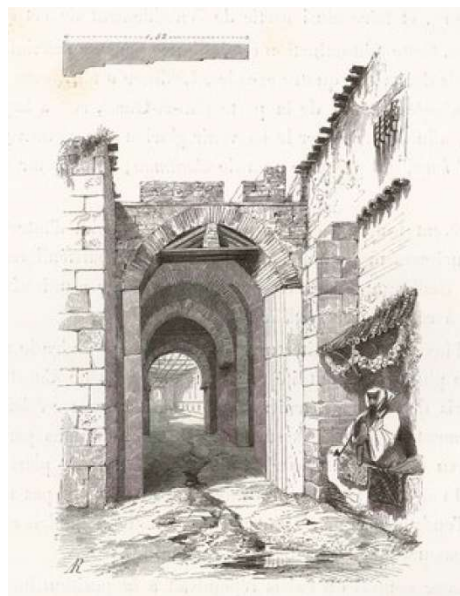


Figure 6- 4 : Porte Bab El Oued.

Source: Ravoisié, 1850.

La porte donne sur Rahbet El Bled, que Dahdouh (2015) identifie comme étant le Souk Bab El Oued, mentionné dans les registres de Salah Bey. À proximité de cette porte se trouve la mosquée Sidi El Ouared. La rue se dirige vers le nord, traversant Dar Mezouir, Sabat Dar Khalifa et Dar Khalifa. Ensuite, elle tourne à droite pour passer par Djamâa Sidi Yahya El Fasili et Sidi Mefredj. En arrivant au niveau de Koubet Bechir, la rive gauche du parcours est bordée par la muraille de la citadelle. Continuant tout droit, le chemin est bloqué par la porte de la citadelle "Bab El Casbah". D'après Mercier (1879), À l'intérieur de la citadelle se trouvaient diverses constructions particulières, appartenant notamment aux familles Ben-Hasseïn et Ben-Koutchouk-Ali. On y trouvait également plusieurs mosquées, telles que Djama El Casbah, Sidi Abd El Kader et Koubet Bechir, ainsi qu'une prison (Habs) supposément installée dans les anciennes citernes romaines, servant de lieu de détention. La citadelle abritait aussi une association de tisserands (Terbiâat Houka). Selon Mercier (1879), cet itinéraire desservait la citadelle : « Une rue partant d'El Bab-el-Djedid montait, passait devant Dar-el-Khalifa (l'actuel Trésor) et menait à la Kasbah. »

Ce parcours peut également mener à la porte El Kantara en empruntant une rue secondaire qui le relie à l'itinéraire adjacent. En atteignant l'angle de la muraille "Sour El Derk," le trajet se prolonge le long de cette fortification jusqu'au marché de Souk El Acer, où se situent la mosquée et la médersa de Sidi El Kettani. Ensuite, il mène à Souk El Djamâa et Sidi Sebaini, pour atteindre le quartier de Charaâ. De là, il traverse la Zaouïa Sidi Abdelmalek, passe par Sidi Abderrahmane et la Synagogue "Sla Rabbi Nathan," puis par la Zaouïa Tlemçani et Sidi Safar, avant d'arriver à la Rahba et à la porte de Bab El Kantara.

Deuxième parcours : Parcours Souk El Ghezal/ Zekak El Blate, vers le palais du Bey

On accède à ce parcours en pénétrant par la porte Bab el Oued, puis en traversant Souk El Attarine et Souk El Moukef, à proximité de l'endroit où se trouvait, selon Mercier (1879), le tétrastyle de Potitus. De là, le chemin continue en ligne droite depuis la mosquée Sidi El Foual, en passant par Ed-Dreiba et Dar El Bey²³. La rue mène ensuite à Djamâa El Djour, puis à Souk El Ghezal, où se trouvent la mosquée Souk El Ghezal et le Palais du Bey.

²³ Selon Bettoutia (2013), cet édifice est un joyau architectural et l'ancienne résidence des Beys, construite par Hussein Bey

Le parcours mène ensuite au quartier Zekakk El Blate, en passant par Sidi Kemmouche et Sidi Hedjem, pour atteindre Djamaâ El Djaouza (ou Sidi Ahmed El Zerroug). Depuis cette mosquée, deux itinéraires permettent d'aboutir à la porte El Kantara :

Le premier, vers le nord, continue tout droit en passant par Dar Salah Bey et Souk El Acer, où il rejoint le parcours précédent, puis se dirige vers l'est en direction de la porte El Kantara, en traversant les quartiers El Charaâ et El Kantara.

Le second itinéraire, part de Djamaâ El Djaouza, se dirige à l'est, en passant par Sidi El Houari, Sidi Fatah Allah, Makaâad El Hout, puis Sidi Mimoun, Sidi Krama et Sidi Abderrahmane où il rejoint le parcours précédent et continue jusqu'à la porte Bab El Kantara.

Troisième parcours : Le parcours Soukier principal, vers Souk El Tejjar

C'est l'un des axes les plus importants de la ville, avec la majorité des marchés qui s'y ouvrent (Figure 6-5). Il débute à la porte Bab El Oued, l'entrée principale de la ville, et commence par la Zaouïa Sidi Debbi et le marché des herboristes (El Attarines). Il traverse ensuite Souk El Moukef, passe devant la Zaouïa Sidi Amor El Ouezan, puis le marché des artisans du cuir (El Serradjines), suivi du marché des teinturiers (El Sebaghines). Cette partie est aujourd'hui connue sous le nom de Rue Rouag Said.



Figure 6- 5 : Parcours Soukier central.

Source photos : Carte postales anciennes.

Lorsque ce chemin atteint l'angle de la Zaouïa Ben El Fegoun, là où le terrain devient presque plat, il se divise en deux branches qui se rejoignent à Rahbet Es-Souf et abritent une vingtaine de corporations :

La première branche, orientée vers le nord, relie plusieurs artisans et marchés, tels que les cordonniers (El Kherazines), les orfèvres (El Sagha), Souk El Khelek (le marché populaire), les forgerons (Haddadine) et les ciseleurs (El Gessaines). Cette branche débouche sur le marché Souk El Kebir (le grand bazar) où se trouve la mosquée Djamâa Lakhdar, puis sur la place Rahbet El Souf, où elle rejoint l'autre branche du parcours. Cette rue porte aujourd'hui le nom de Rue Kedid Salah.

La deuxième branche longe également plusieurs marchés, tels que celui des tamisiers (El Gurabliene) en face de la Zaouïa Sidi Abderrahmane El Menatki, celui des menuisiers (El Nedjarrine) face à la Zaouïa de Sidi M'Hamed Azouaou, celui des tourneurs sur bois (El Kheratine), ainsi que celui des facteurs de percussions (El Rekakines). Comme la première branche, elle rejoint Rahbet El Souf. Aujourd'hui, cette partie est également connue sous le nom de rue Rouag Said.

Selon Mercier (1879), entre ces deux branches se trouvaient encore diverses rues transversales ou parallèles, occupées par d'autres petites industries, telles que les fabricants de chaussures pour femmes (El Chebarliine), les passementiers (El Kazzazine), les bijoutiers (El Sargha), les fabricants de bâts de mulets (El Bradâaïne), les marchands de légumes (El Khaddarine), les bouchers (El Djezzarine), les marchands d'artichauts sauvages (El Kherachefune), etc. Les ruelles situées à l'intérieur de cet axe commercial central sont :

Une ruelle commerçante qui part d'Er Rcif, passe par El Bradaiine, El Kheddarine, pour rejoindre le marché des forgerons (El Haddadine) situé dans la branche supérieure du parcours.

Une autre ruelle commerçante traverse Souk El Tejjar, passe par Zaouïa El Kherachfiine et par Kahouet Ed Debbane (le café des mouches) pour rejoindre l'autre branche du parcours au niveau du marché des fabricants de plats en bois (El Gessaiine).

Depuis la place Rahbet Es-Souf, le boulevard continue à travers le quartier de Sidi Djeliss pour atteindre la porte de Bab El Kantara. C'est le chemin le plus probable qui prolonge le parcours Soukier, en raison de sa largeur et de sa linéarité, passant par une place

importante, celle de Sidi Djeliss. C'est également le chemin le plus direct reliant Rahbet El Souf à la porte Bab El Kantara.

Ce parcours ne desservait pas seulement les marchés, mais aussi plusieurs monuments religieux et commerciaux, tels que la mosquée de Sidi Abderrahmane Al Qorawi, la Grande Mosquée, Djamâa Lakhdar, Djamâa Rahbet El Souf, la Zaouïa de Ben Fakoun, la Zaouïa des Nedjarine, celle de Sidi Abderrahmane, le Fondouk Ben Nouyoua, le Fondouk El Zyat et Kouchet El Mesbeh, etc.

Quatrième parcours : Parcours Souika, De Bab El Djabia à Bab El Kantara

Ce parcours démarre à partir de Bab El Djabia, passe par Souiket Bab El Djabia, également appelée Souiket Ben Thaleb (Dahdouh, 2015), puis par Sabat Bouchibi, qui conduit vers une petite place où se trouvent les zaouïas Sidi Abd El Moumen et Sidi Mohammed El Nedjar. Il longe ensuite Terbiat Ben Gana, puis passe par El Zellaïka, Souk El Chatt, Sidi Haidane, Hammam El Houa, Djamaâ Rabain Cherif, et Frane Barrou (les fours à chaux de Barrou). Le parcours continue par Sidi Bou Maâza pour arriver à la place (ou Rahba) et à la porte de Bab El Kantara (Figure 6-6).



Figure 6- 6 : Parcours Souika.

Source photos : Cartes postales anciennes

Ce parcours est le seul qui relie la porte Bab El Djabia à la porte de Bab El Kantara. C'est une rue majoritairement commerciale qui, selon Dahdouh (2015), n'est pas moins

importante que celle du Souk El Tejjar, car une partie du parcours abrite un important souk appelé Souiket Bab El Djabia. Ce souk reste à ce jour l'endroit le plus animé et commerçant, malgré l'étroitesse de son passage.

6.3.2 Parcours secondaires et impasses

Les nombreuses ruelles secondaires reliaient les principaux axes de la ville, traversant l'ensemble de ses quartiers. Dans ce qui suit, nous avons organisé les ruelles en fonction des principaux parcours précédemment cités. Nous mentionnerons les ruelles et impasses répertoriées par Mercier (1879), Dahdouh (2015) et Pagand (1989), informations vérifiées à partir de la carte de la ville de 1837 réalisée par Mercier.

Nous tenons à préciser qu'au cours de nos recherches, certains noms de ruelles manquaient, en particulier celles situées dans la partie haute de la ville, au-dessus du parcours Casbah/Tabia.

Ruelles et impasses situées au-dessus du parcours Tabia/Casbah

Ces ruelles partent de la rue principale et mènent vers l'extrémité ouest de la ville, surplombant le ravin. C'est la zone la plus élevée de la cité, où se trouve la citadelle (la Casbah), qui représente une sorte de réplique de la ville à plus petite échelle. L'ancienne résidence du Bey Salah s'y situe également, ainsi que les marchés Souk El Acer et Souk El Djamaâ. Cette zone regroupait les habitations des hauts fonctionnaires, et la sécurité y était maximale, notamment avec des structures comme Bordj Assous et Bab El Casbah.

Selon la carte de Mercier de 1837, il y avait très peu de commerces dans cette zone. On n'y distinguait qu'un seul petit marché, Souiket Ben Megalef, situé entre Djama-Khelil et Sidi-Moufferredj, principalement dans la première partie de l'itinéraire (de Bab El Oued à Bab El Casbah). En revanche, à la fin du parcours, on retrouvait deux des plus grands marchés de la ville : Souk El Acer et Souk El Djamaâ. Dans ce qui suit, nous énumérerons les principales ruelles s'étendant à l'ouest depuis le parcours Tabia/Casbah (Figure 6-7) :

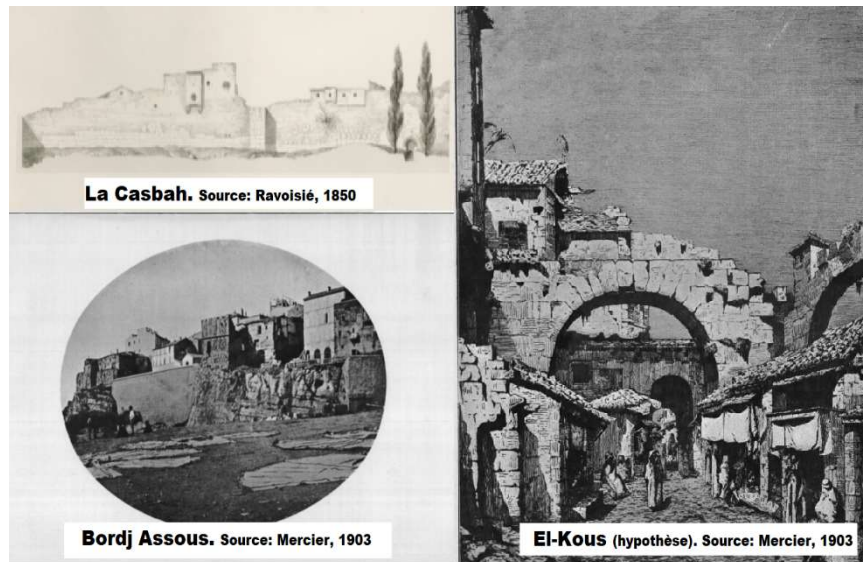


Figure 6- 7 : Différentes perspectives de la zone située au-dessus du parcours Tabia/Casbah.

Source photos : Cartes postales anciennes

Une ruelle commence dans le quartier Houmet El Messassa. Selon Mercier (1879), « Messassa » pourrait signifier « Massinissa ». Aujourd’hui, la rue Betchine Ahmed se divise en deux parties : l’une se termine par une tourelle antique appelée « Bourdj Assous », tandis que l’autre débouche sur le quartier d’El Tabia.

Une ruelle débute au niveau de Ghedir Bou El Ghraret²⁴, puis se dirige vers le sud en traversant un lieu nommé El Kous²⁵. Elle se divise ensuite en deux branches : l’une mène vers Houmet El Messassa, et l’autre vers le quartier d’El Tabia.

Une ruelle commence en face de Sidi Yahia El Fecili, se divisant en deux branches : la première mène à Tabia El Berrania (aujourd’hui rue Dr Moussa) en passant par Souiket Ben Megalef (le petit marché de Ben-Megalef), tandis que la seconde branche conduit à Tabia El Kebira.

Une ruelle partant du parcours au niveau de Koubet Bachir et montant jusqu’à un endroit appelé Setah El Mouadjen (la terrasse des Citernes), situé à l’extrémité nord-ouest de la ville. Aujourd’hui, cette ruelle est connue sous le nom de rue Boulemeiz Ali.

Une rue, qui semble être l’extension nord du parcours, commence au niveau de Souk El Acer, passe par la Medersa et Souk El Djamaâ et se dirige vers Djamaâ El Biazri. Au

²⁴ D’après Mercier (1879), la mare située à l’endroit des cavernes était appelée « Place d’Orléans » à l’époque coloniale. Aujourd’hui, elle porte le nom de « Place Khemisti Mohamed ».

²⁵ La rue Sittius à l’époque coloniale est aujourd’hui appelée rue Les Frères Ben Ferih.

niveau de Souk El Djamaâ, deux branches de ruelles sont possibles en direction de l'ouest : l'une permet de rejoindre Sour El Derk en traversant le Foundouk Kaissarli, tandis que l'autre traverse les synagogues Sla Ben Deguiga et Sla Lekdima, puis se dirige vers l'ouest en passant par Dar Saighi et enfin vers le nord en passant par Dar Amine Khoudja.

Une ruelle menant à la Casbah débute au niveau de la porte de la Casbah, située en face de l'ancienne maison « Dar Ben El Roum » (aujourd'hui disparue). C'est à partir de cette porte que débute la citadelle, dont il ne reste plus rien aujourd'hui²⁶. À l'intérieur de la citadelle se trouvaient les ruelles suivantes qui commençaient au niveau de la porte Bab El Casbah :

- La ruelle traversant Terbiet Houka (anciennement Terbiet des métiers à tissage) conduit vers Diar Ben Koutchouk Ali et se dirige ensuite vers Setah El Mouadjen.
- La ruelle passant par El Habs (la prison) traverse Houmet Kedida, où elle se divise en deux directions : vers l'ouest en passant par Djamaâ El Casbah, et se dirigeant vers la rive ouest de la ville, ou vers le nord en direction du quartier Oueld Ben Hessein, pour rejoindre Ayoune El Casbah à l'est et Kehef Chekara à l'ouest.

Parmi les impasses les plus importantes citées par Mercier (1879), on retrouve :

- Impasse Dar El Khalifa
- Impasse vers Djamaâ Khelil : Située près du trajet de la rue Leblanc, Aujourd'hui rue Abdellah Bouhroum.
- Impasse vers Sidi Moufredj : Elle menait à la Zaouïa de Sidi Moufredj. Aujourd'hui rue Boukelab Mustapha.
- Ruelle vers Sour Ed Derk : Cette ruelle est occupée actuellement par une école.

Ruelles et impasses situées entre le parcours Tabia/Casbah et le parcours Souk El Ghezel/Zekak El Blate

Dans cette partie de la ville se trouve le palais du dernier Bey ayant régné avant l'invasion française (Kser Ahmed Bey). On y trouve également trois des plus importantes mosquées de la ville : la mosquée Djamâa Souk El Ghezel, la mosquée Djamaâ El Djouar et

²⁶ Détruite au cours des premières années de la colonisation française. Elle fut remplacée par une caserne militaire.

la mosquée Djamaâ El Djouza. Parmi les principales ruelles situées entre les deux parcours, Tabia/Casbah et Souk El Ghezal/Zekak El Blate, on peut citer (Figure 6-8) :

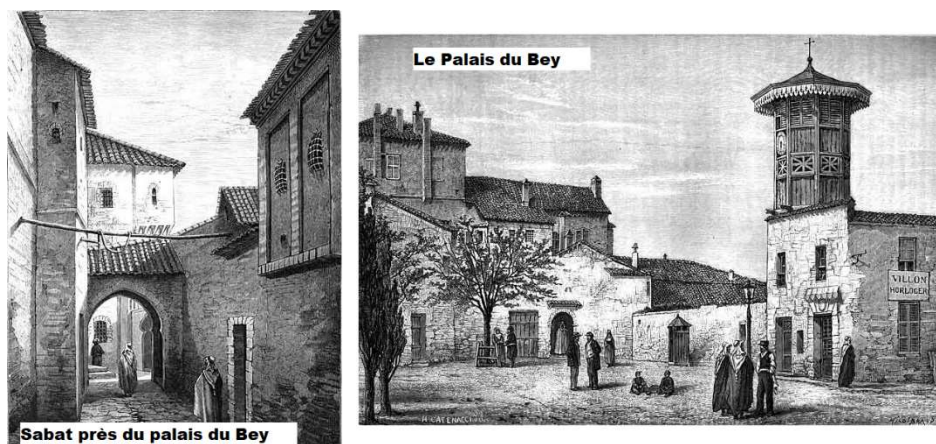


Figure 6- 8 : Ruelles et impasses situées entre le parcours Tabia/Casbah et le parcours Souk El Ghezal/Zekak El Blate.

Source : Féraud, 1877.

- Zenket (ou Sabat) El Henancha : Passe par le Sabat du même nom. Elle relie El Moukef, situé sur le parcours Souk El Ghzel/Zekak El Blate, au parcours Tabia/Casbah. Aujourd’hui, cette rue est connue sous le nom de Rue des Frères Belkhodja.
- Une ruelle qui démarre au niveau de Djamaâ Souk El Rezel se divise en deux branches : d’un côté, elle passe par Rouss Ed Douamess, Sidi Fergane et rejoint le parcours Tabia/Casbah au niveau de Redir Bou Elrarat ; de l’autre côté, elle rejoint Ed Derb où se trouve le palais d’Ahmed Bey.
- Une ruelle partant du parcours au niveau de la Zaouïas Ben Djelloul passe par Houmet Souari²⁷, Sidi Nesrouche et Hammame El Soltane, et aboutit au parcours Tabia/Souika, à l’intersection menant vers Sidi Mouferedj.
- Mahlet El Amamra : (Quartier des Amamra, actuellement Rue Kherab Said, selon Mercier (1879), la partie inférieure de la rue du 26e de Ligne.) Cette rue démarre au niveau de Zekak El Blate, se dirige vers l’ouest en passant par Zenket Dar Khouchmi, Dar El Abbadi, et Dar Ben Zekri, pour aboutir à Koubet Bachir au niveau du parcours Tabia/Casbah.

²⁷ Aujourd’hui Rue De La Palestine.

- Une autre ruelle part du parcours près de Zenket Brahim Khoudja, passe par Zenket Sidi El Hacem et Dar El Beskri, et rejoint la ruelle précédente près de Dar El Abbadi, pour continuer jusqu'au parcours Tabia/Casbah vers l'ouest.
- Une dernière ruelle démarre du parcours en face de Djamaâ El Djaouza, monte vers l'ouest à travers Zenket Dar Brahim Khoudja et Sidi Kenniche, pour aboutir à Bab El Casbah. Aujourd'hui, elle est connue sous le nom de Rue Amar Stayfi.

Les deux grands parcours se rejoignent au niveau de Souk El Acer, où se tient un marché.

Parmi les impasses les plus importantes, on peut citer :

- Impasse vers Hadjret El Bir: signifiant "la pierre du puits", aujourd'hui appelée impasse Didouche Mourad, (donne aujourd'hui sur la Place Trevenue August).
- Impasse vers Djamaâ El Djourar : aujourd'hui Rue Djelouah Ahmed.
- Impasse vers Rouss Ed Douamess.
- Ed Derb : où se trouve le palais d'Ahmed Bey.
- Zenket Dar Ben Djelloul : Cette impasse donne sur la rue de la Palestine. Selon Mercier (1879), elle débouche sur la maison des Ben Djelloul, autrefois occupée par Hammam El Soltane. Cette maison, appelée Dar Oum El Noun²⁸, était une ancienne propriété d'Ahmed Bey, construite par Ahmed Bey El Kollî²⁹. Elle fut ensuite occupée par l'Hôtel de la Subdivision durant les premières années de l'occupation française.
- Impasse vers Sidi Yahia El Fecili : conduit vers le lieu de prière de Sidi Yahia El Fecili.
- Zenket Dar El Khouachemi : impasse se trouvant dans la rue du 26° de Ligne, plus bas que celle de Dar El Abadi. Donne aujourd'hui sur la rue Kherab Said.
- Zenket Dar El Abadi : donne également sur la rue Kherab Said. Selon Mercier (1879), elle se situait à l'époque française dans une impasse de la rue du 26° de Ligne, en contrebas de la rue du Tribunal,

²⁸ D'après le Recueil des notices et mémoires de la Société archéologique du département de Constantine. Algérie, n.p, volume 11-12 1867, p 7.

²⁹ D'après le Recueil des notices et mémoires de la Société archéologique du département de Constantine. Algérie, n.p, 1893. Volume 27- 28, p 356.

- Zenket Dar Ben Zekri : cette impasse porte aujourd'hui le nom de « Rue El Maki Ben Badis ».
- Zenket Sidi Bouannaba (de la Casbah) : Cette impasse donne aujourd'hui sur la rue Kherab Saïd, qui tire son nom de la Zaouïa Sidi Bouannaba, désormais disparue.
- Impasse vers Sidi El Hedjam : située dans la rue Caraman, entre la rue Desmoyens et une impasse. La mosquée qui y existait a disparu.
- Zenket Sidi El Hacem : Actuellement connue sous le nom de Rue des Frères Ben Madani, cette impasse mène à une rue secondaire sinueuse qui reliait autrefois le parcours Tabia/Casbah au parcours Souk El Ghezal.
- Impasse vers Sidi Kenniche : située dans la partie inférieure de la rue Madier (Rue Amar Stayfi).
- Zenket Dar Braham Khoudja : se trouvait à l'angle de la rue Madier (aujourd'hui Rue Amar Stayfi) et de la place de l'Asile (aujourd'hui rue 19 Mai 1956).

Ruelles et impasses situées entre le parcours Souk El Ghezal/Zekak El Blate et le parcours Soukier central

Ces ruelles traversent de nombreux souks, organisés par corps de métier. On y trouve également « Dar El Bey », que Mercier décrit en 1879 comme un vaste ensemble de bâtiments ayant servi de palais pour les beys et de caserne, avec une façade donnant sur la rue Caraman (aujourd'hui rue Didouche Mourad). C'est aussi dans cette partie de la ville que se situe le quartier Charaâ. Parmi les principales ruelles repérées entre les deux parcours, on peut citer (Figure 6-9) :

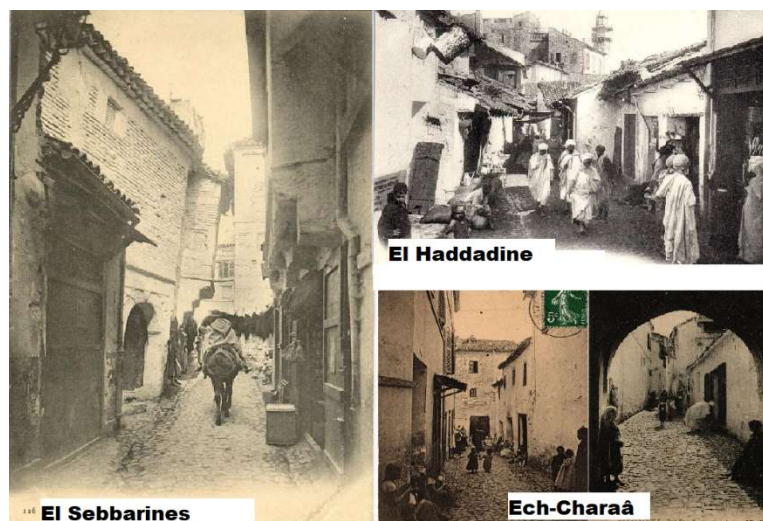


Figure 6-9 : Anciennes ruelles situées entre le parcours Souk El Ghezal/ Zekak El Blate et le parcours Soukier.

Source photos: Cartes postales anciennes.

- Ruelle à travers Dar El Bey : Elle s'oriente vers l'ouest, traversant le quartier des Sebaguine (les teinturiers), passe par le Sabat Bach Agha, et aboutit au Sabat Dar El Bey, situé sur le chemin reliant le Souk El Ghezal à Zekak El Blate.
- Ech Chbaghliine (Les fabricants de chaussures pour femmes) : Cette ruelle commerçante relie le parcours Soukier au parcours Souk El Ghezal/Zekak El Blate, à l'endroit où se trouve Djamaâ Souk El Ghezal. Elle est aujourd'hui connue sous le nom de Rue Khelifi Abderahman.
- El Sagha (les bijoutiers) : Cette ruelle commerçante part du parcours central du Souk et mène jusqu'à Souk El Ghezal. Elle se divise en deux parties à l'intersection de Souk El Ghezal, qui correspondent aujourd'hui aux rues 24 Avril et Ben Amira Mouloud.
- El Kezzarine (les passementiers) : Aujourd'hui connue sous le nom de rue Kamel Beloucif, cette rue commence au niveau du parcours du Souk, traverse le Hammam Ben Djelloul, et rejoint le parcours précédent à l'intersection de Zekak El Blate.
- Zenket Mekais : Autrefois à la fois une ruelle et une impasse, elle s'ouvrait aux deux extrémités sur Rahbet El Souf, en se ramifiant à partir de la première section du parcours Soukier central. Une partie de cette ruelle a été intégrée lors de la création de la nouvelle rue, qui est aujourd'hui connue sous le nom de rue Benseghir Abdelwahab.

- Une ruelle part de la place Rahbet Es Souf, passe par Mekâad El Hout, puis rejoint le parcours précédent de deux manières : soit en se dirigeant vers l'ouest à travers Sidi Fatah Allah, Sidi El Houari, et en rejoignant le parcours de Souk El Ghezal au niveau de Djamaâ El Djaouza (ou en tournant vers le nord en direction de Mekâad El Zouaoua vers Souk El Acerr), soit en continuant tout droit en passant par le quartier Charaâ à travers Kouchet El Djebes, Sla Rebbi Messaoud, Sidi Mimoun, et Sidi Abdelmalek.
- Une ruelle débute du parcours du souk à hauteur de Rahbet Es Souf, traverse El Hara El Hamera, et passe par la Zaouia Sidi Abderrahmane, où elle rejoint les deux parcours précédents.
- Une ruelle prend son départ à Sidi Djeliss, s'étend vers l'ouest en passant par Zenket Halmouche, et finit par rejoindre les deux parcours précédents au niveau de la Zaouia de Sidi Abderrahmane.

Parmi les principales impasses, on peut identifier :

- Zenket Ben Zghib (ou Ben Zeguib) : C'était un chemin qui traversait le quartier El Hara El Hamra, probablement situé à l'entrée de la rue du Troisième Bataillon d'Afrique (aujourd'hui Rue des Frères Dakhmouche).
- Mekâad El Zouaoua (le siège des Zouaoua) : Aujourd'hui connue sous le nom de Rue des Frères Mentouri, cette rue monte de la rue de France vers Souk El Asser.
- Zenket Salah Bey : Une impasse située au bout de la rue 19 Mai 1956, sous la voûte, près de Souk El Asser. Elle doit son nom à la maison "Dar Salah Bey" qui s'y trouve et s'ouvre sur le parcours.
- Zenket Sidi El Derar : cette impasse mène au parcours central de Soukier via sa première branche et débouche directement sur Souk El Khelk. Elle est située à proximité du marché des Haddadine. Son nom provient de la Zaouia Sidi Dardar, sur laquelle l'impasse s'ouvre.
- Impasse Djamaâ Al Akhdar : elle mène directement à Djamaâ Al Akhdar depuis Souk El Kebir, situé entre El Haddadine et Rahbet Es Souf.
- Zenket Ben Titeh : une impasse faisant face à Mekâad el Zouaoua, située dans une ruelle secondaire qui reliait Djamaâ El Djaouza à la Zaouia Sidi Fath Allah.

- Zenket Beghla (de la mule) : impasse située dans le quartier Charaâ, près de la Zaouia Telemçani. Aujourd'hui connue sous le nom d'Impasse Prud'hommes, elle débouche sur la rue Tatache Belkacem.

Ruelles et impasses situées entre le parcours Soukier central et le parcours Souika

Dans cette zone se trouvaient plusieurs zaouïas importantes, telles que la Zaouïa El Hanafia, Sidi Nemdil, Sidi Abderrahmane El Karaoui, Sidi Moghref, Sidi Djeliss, etc. Elle comprend également des mosquées remarquables comme Arbain Cherif, Rahbet Es Souf et la grande mosquée « El Djamaâ El Kebir ». On y trouvait l'ancien palais d'Ahmed Bey El Kouli, transformé par la suite en caserne pour les janissaires ainsi que les deux plus importantes Rahbas de la ville : Rahbet El Djemal et Rahbet El Souf. Parmi les principales ruelles identifiées entre les deux parcours, on peut citer (Figure 6-10) :

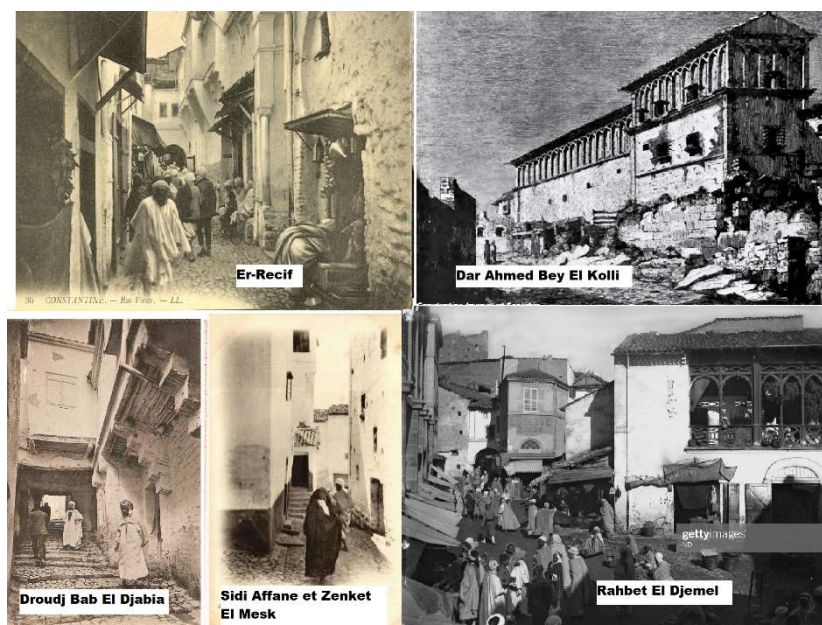


Figure 6- 10 : Anciennes ruelles situées entre le parcours Soukier central et le parcours Souika.

Source photos: Cartes postales anciennes.

- Une ruelle qui part du parcours Souika et traverse Zenket Droudj Bab El-Djabia, caractérisée par un long escalier. Elle passe par Sidi Ben Ala Enass et la Zaouia Ben Oudina, avant d'atteindre la place Rahbet El Djemal, où elle se divise en deux branches, toutes deux menant dans la même direction vers le parcours Soukier, près de l'entrée de la ville (Bab El Oued). La première branche passe par Sidi Amor El Ouazzane, tandis que la seconde emprunte le chemin de Sidi Abderrahmane El Karaoui et Dar Houssein Bey.

- Une ruelle part du parcours Souika, en face de Zenket El Amamra, et traverse Sidi Moghref, Zenket El Saida Hafsa (aujourd'hui rue Abdellah Bey), et Sabat Draâ El Seid. Elle passe par Rahbet El Djemal, en traversant Dar Hussein Bey et Sidi Abderrahmane El Karaoui, pour rejoindre finalement le parcours central. Cette ruelle est également accessible via Zenket El Khara (ou Zenket El Mesk, aujourd'hui rue Bourourece Tayeb), qui débute à hauteur de Sabat Bouchibi.
- Une ruelle³⁰ débutant sur le parcours principal, face à la Zaouïa Sidi Mohammed En Nedjar, traverse Zekak El-Milyin (la rue des Miliens), puis Zenket Sidi Bou Annaba, El Mouilha³¹, El Djamaâ El Kebir, et Hammam Ben Naâman. Elle rejoint ensuite la ruelle précédente au niveau de Sabat Draâ Es Sied, pour finalement aboutir au parcours Soukier.
- Une ruelle qui débute au parcours Souika, passe par Sidi Nemdil et El Betha, puis se dirige vers le nord-ouest en traversant El Djamaâ El Kebir et la Zaouïa El Hanafia, pour rejoindre le parcours Soukier au niveau de Sidi Abderrahmane El Menatki. Cette ruelle est connectée à la précédente par une voie qui traverse la face sud de Djamaâ El Kebir.
- Une ruelle partant du parcours Souika monte vers l'ouest en passant par les deux issues de Sidi Hidane, traverse Sabat Ben Fellous (aujourd'hui disparu) et Er Recif, pour finalement rejoindre le parcours central du Soukier.
- Une ruelle commence à Dar Zaouch et traverse Mila Sghira, aujourd'hui connue sous le nom de Rue Bourssas Nouar. Elle passe par Sidi Kais, Dar Tchaker Bey, et la Zaouia El Taibia (Sidi Mehammed Ben Maimoune), puis rejoint le parcours central du Soukier au niveau de Souk Er Rekkakine (le marché des parcheminiers).
- Zenket Ben Dali Moussa ou Droudj El Remmah : La rue Dali-Moussa, souvent appelée à tort Ali-Moussa (aujourd'hui Les Frères Cherak). Cette ruelle part du parcours Souika, au niveau de Frane Barrou, passe par les Zaouïas Sidi Remmah et Sidi Iasmine, et rejoint Djamaâ Rahbet El Souf, situé dans le

³⁰ Elle se divise en plusieurs impasses et relie plusieurs monuments tels que la mosquée de Sidi Bou Annaba et Kouchet Ben Nouioua, Dar Ben Bdjaoui, Dar Skafli, Hammam Ben Naâman. Elle mène aussi vers Rahbet El Djemal puis le parcours Soukier principal. Rue des Zouaves à l'époque française, aujourd'hui Sellahi Taher.

³¹ D'après Mercier (1879), la petite source salée se trouvait rue des Zouaves, en contrebas de la rue Damon, où existait, semble-t-il, une source salée.

parcours central du Soukier. De cette même ruelle, on peut se diriger vers l'est pour rejoindre le parcours Souika, au niveau de Sidi Djeliss, en passant par Zenket El Hadi Said³².

- Zenket Sidi Nemdil : Cette ruelle relie le quartier El Batha au parcours Souika. Aujourd'hui, elle est connue sous le nom de Rue Sidi Nemdil.
- Zenket Sidi Abd Elhadi : Située dans le quartier Houmet El Batha, cette ruelle tire son nom de la Zaouia Sidi Abdelhadi (aujourd'hui disparue). Elle est actuellement connue sous le nom de Rue Ben Rachi Mouhamed.

Parmi les principales impasses, on peut identifier :

- Zenket Dar Ben Dali : Aujourd'hui connue sous le nom de Rue Abdellah Bey, cette impasse abrite la maison Ben Badis.
- Zenket Dar Bou Chatabiya : Impasse située à El Batha, dans le quartier de Bab El Djabia. Elle se ramifie à partir d'une rue secondaire qui relie le parcours Souika au parcours Soukier.
- Sabat Ben Fellous : Situé entre Sidi Hidane et Sidi M'hammed Azouaou. Il se trouvait au bout de la rue Rouaud (aujourd'hui Rue Hadj Aïssa Brahim). Ce passage a aujourd'hui disparu.
- Zenket Dar Bou Khoubza (de la maison de Bou- Khoubza): impasse se ramifiant de la deuxième tranche du parcours Soukier central située près de la Zaouïa Sidi M'hammed Ben Mimoun et en face du quartier des Menuisiers (El Nedjarine).
- Zenket Dar Ben Kenak (de la maison Ben-Kenak) : Impasse qui se ramifie à partir du parcours Souika, située entre Dar Zaouech et Djamaâ Rabain Cherif. Connue sous le nom de Rue Perrégaux à l'époque française, elle se trouvait entre la rue de Mila Sghira et la rue Arbain Cherif. Aujourd'hui, elle porte le nom de Rue Ben Badis.
- Zenket Arbain Charif : Impasse qui se ramifie vers le haut à partir du parcours Souika. Elle tire son nom de la mosquée Arbain Charif. Aujourd'hui, elle est connue sous le nom de Rue et Impasse des Frères Diabi.
- Zenket Ben Tarzi : Actuellement connue sous le nom d'Impasse Ben Souiki, elle donne sur la place Sidi Djeliss.

³² Actuelle rue Ben Delloul Abdel Madjid.

- Zenket Bach Tarzi : Aujourd'hui appelée Impasse Bachterzi (anciennement Ben-Tarzi). Cette impasse se trouve sous la place Rabhet Es Souf, à proximité de Djamaâ Rahbet Es Souf.

Ruelles et impasses situées au-dessus du parcours Souika

La zone située au-dessus du parcours Souika est caractérisée par une pente assez prononcée, qui devient de plus en plus accentuée en se dirigeant vers la frontière sud-est de la ville. Cette zone est principalement résidentielle. On y trouve également plusieurs zaouïas, telles que Sidi Offance, Sidi Abd El Moumen, Sidi Mohammed En Nedjar, et Sidi Brahim Bou Maiza, ainsi que de grandes mosquées, notamment Djamaâ Rabain Cherif et Sidi Rached. Parmi les principales ruelles situées au-dessus du parcours, on peut mentionner (Figure 6-11) :



Figure 6- 11 : Anciennes ruelles situées sous le parcours Souika.

Source photos: Cartes postales anciennes.

- Une ruelle qui commence dans le parcours Souika, près de la porte El Djabia, en direction opposée à Zenket Droudj Bab El Djabia. Elle descend en traversant Zenket Ben El-Ghazali et Zenket El-Zerzaiha (La Glissade). Cette ruelle, à forte pente, mène au quartier et sanctuaire Sidi Rached, en passant par Kherbet Tira et Dar Grine. Aujourd'hui, elle est connue sous le nom de Rue Baba Hanini Mouhmed et Boulevard de l'Ouest, respectivement.
- Une ruelle qui commence au niveau de Zenket Sidi Affan³³ traverse la mosquée Sidi Affan, d'où elle tire son nom, avant de se diriger vers Kouchet

³³ Aujourd'hui rue Benzegouta Mohammed.

El Ziete en passant par Dar El Daikha. Elle continue ensuite vers Sidi Narrache et Zenket Khalifa³⁴ pour finalement rejoindre Sidi Rached. Cette ruelle est reliée à la précédente par Sabat El Khalifa.

- Une ruelle qui débute au niveau de Zenket Sidi Bezar descend vers le sud à partir de Sabat Bouchibi³⁵. Elle traverse Sidi Ali Tandji, Akouass Ben Najda (Les Arceaux de Ben-Nedjda), et El Kous (l'Arc) pour atteindre la frontière sud-est de la ville.
- Une ruelle qui commence au niveau de Sidi Abd El Moumen descend vers l'est en passant par Sidi Bou Abdellah Cherif, où elle se divise en deux branches. L'une poursuit son chemin en traversant Sidi Khezer et Bir El Menahel³⁶, tandis que l'autre passe par Houmet Tebbala, menant toutes deux à la frontière de la ville.
- Al-Zallaiqa (La Glissante) : Située à l'entrée de la rue Rhumel, près du quartier El-Chott, cette rue a été nommée ainsi en raison de sa forte pente. Elle est aujourd'hui connue sous le nom de Rue Mejdoub Chekarli.
- El Merma : Selon Mercier (1879), ce nom signifie "L'endroit où l'on jette." Il s'agit d'une échancrure située sur le bord du ravin, en dessous du quartier El Chott, où l'on déversait les ordures. Elle était également connue sous le nom de Merma-El-Azbal (des fumiers).
- Souk Ech Chott : (marché du Chott). Situé à l'angle de l'actuelle rue Larbi Ben M'hidi, tout près de Sidi Hidane et du ravin.
- Zenket Sari : Impasse provenant du parcours Souika, située en face de la mosquée Rabain Cherif. Elle se ramifie vers le ravin sous l'actuelle rue Larbi Ben M'hidi. Connue sous le nom de rue Cerhy à l'époque française, elle est aujourd'hui appelée rue Merimeche Rabah.
- Zenket Ali Haichour : ruelle rectifiée à l'époque française. Elle conduisait vers la frontière sud-est de la ville.

³⁴(Dar El Khalifa), d'après Pagand (1989), correspond à la deuxième tranche de la rue Morland, aujourd'hui appelée rue Benzegoutta Med.

³⁵ Rue "Bedeau " à l'époque coloniale. Aujourd'hui Rue Bekhouche Abdelslam.

³⁶ La rue des Corneilles (le puits des ruchers), qui, d'après Mercier (1879), était vulgairement appelée Bine El Menahel. Ce nom s'appliquait au trajet suivant : au bas de la rue de l'Arc (Bab El Djabia), on entrait dans la rue des Corneilles, que l'on suivait jusqu'à la rencontre de la rue des Tanneurs, puis l'on remontait la rue des Tanneurs jusqu'à l'angle de la ruelle qui la liait à la rue de l'Arc. Tout cet espace portait le nom de Bir El Menahel.

- Ruelle menant vers Sidi Brahim Ben Maiza : Rectifiée à l'époque coloniale, elle se divisait en deux parties qui s'étendaient jusqu'à l'extrémité de la ville. Elle est aujourd'hui connue sous le nom de rue Maillot.
- Zenket El Rouamel (des marchands de sable) : Située en dessous de l'actuelle rue Larbi Ben M'hidi, elle se ramifie depuis le parcours principal de Souika en direction du ravin. Cette ruelle se trouve dans les quartiers El Kantra et Haoumet Sidi Bou Maâza. Elle porte aujourd'hui le nom de rue Djamila Ben M'hidi.
- Une ruelle qui passe par Zaouïa El Terbiet et El Medjen, rectifiée à l'époque coloniale.
- Zenket Ben Zeggouta : Ruelle située dans le quartier El Kantara, à proximité de la porte Bab El Kantara. Elle rejoint le parcours de Souika et s'étend vers la frontière sud-est de la ville.

Parmi les principales impasses de cette zone de la ville, on peut identifier :

- Zenket Ahedji Bakir (L'impasse d'Ahtchi - Bakir) : Cette impasse se ramifie depuis le parcours de Souika, descendant vers le ravin, au-dessus de Frane Barrou. Aujourd'hui connue sous le nom d'impasse Sidi Boumaâza, elle a été rectifiée à l'époque française.
- Zenket El Dardaf : Impasse directement reliée au parcours de Souika, elle tire son nom de sa forte pente. Aujourd'hui, elle est connue sous le nom de rue Mellah Slimane.
- Zenket El-Ammara : Importante ruelle située dans le quartier de Bab El Djabia, issue du parcours de Souika et s'étendant vers le sud. Aujourd'hui appelée rue des Cousins Kheroauaz, elle portait le nom de rue Motylinski à l'époque coloniale.
- Zenket Cheikh El Arab (ou Ben Gana) : Ruelle qui mène vers le ravin, partant de la rue Zellaïka, où se trouve Terbiat Ben Gana
- Sabat Ben El Hamlaoui : Située à Bab El Djabia, dans la Basse Souika, cette ruelle était connue sous le nom de rue de l'Alma, au-dessus de la rue Sidi Bou Rarda (Bab El Djabia). Aujourd'hui appelée rue Ahalla Ahmed, elle relie Zenket Khalifa (ou bas Zenket Sidi Offane) à Zenket Sidi Bezar.

- Zenket Akoues Ben Nedjda : Aussi appelée impasse El Menahel selon Pagand (1989). Cette impasse se trouve dans le quartier Bir El Menahel, au niveau de l'actuelle rue Bekhouche Abdesslam.

6.4 Transformations des parcours pendant l'époque coloniale française à travers les différentes opérations urbaines

Quatre étapes majeures résument les transformations spatiales de la ville entre 1837 et 1962. La première étape correspond à l'occupation militaire, caractérisée par l'appropriation des zones stratégiques et des biens de l'ancien régime par les colons. La deuxième commence avec l'instauration de l'administration civile et l'ordonnance Valée de 1844, qui divise la ville en deux secteurs: l'un européen, l'autre arabe. La troisième période, probablement la plus marquante pour la ville et ses parcours anciens, débute en 1850 avec les travaux d'alignement et de nivellement des rues, ainsi que le lancement des grands projets de percements urbains, entraînant d'importantes transformations. Cette phase est suivie par de nouveaux travaux d'alignement et de nivellement en 1877.

Ces transformations, qui ont remodelé le paysage et la structure de la ville, n'ont pas seulement bouleversé son organisation spatiale, mais ont également laissé une empreinte durable sur ses parcours historiques. Aujourd'hui, le résultat de ces changements constitue l'essence même du visage de la ville moderne.

6.4.1 Occupation militaire de la ville

Après la prise de la ville, les militaires français entreprirent sa fortification, d'autant plus qu'Ahmed Bey poursuivait sa résistance dans la région. L'une des premières actions fut la restauration du mur d'enceinte, endommagé à l'endroit où une brèche avait été ouverte, jusqu'à l'emplacement de la porte Bab El Djedid³⁷. Selon Eichelbrenner (1985), cette restauration suivit le même tracé qu'avant 1837.

La fortification des portes restantes devint également une priorité, car celles-ci constituaient non seulement les points d'accès à la ville, mais aussi le point de départ des principales rues (Boufenara, Kh., 2009).

Selon Eichelbrenner (1985), le gouverneur général Valée, en fonction de 1837 à 1840, souhaitait que Constantine reste une ville arabe. Il interdit donc aux Européens de s'y

³⁷ Parmi les travaux, l'installation de mâchicoulis sur encorbellement pour surveiller le pied du mur, accompagnée de l'agrandissement du chemin de ronde, dans le mémoire militaire de 1838 cité par Boufenara, K. (2009).

installer, à l'exception des industriels travaillant pour l'armée. Peu de transformations furent effectuées durant cette période, et les expropriations furent également proscrites afin de maintenir la population arabe sur place. Il est important de souligner qu'à cette époque, la résolution des problèmes urbains n'était pas une priorité pour l'armée française. L'objectif principal était de sécuriser la ville, de répondre aux besoins de l'armée et de maintenir la population locale sous surveillance.

Outre l'occupation ponctuelle de quelques bâtiments à des fins militaires, notamment la Casbah, le palais du bey, la caserne des Janissaires et d'autres biens beylicaux, les modifications les plus significatives touchèrent les points d'accès aux principaux parcours de la ville. Ainsi, la porte principale "Bab El Oued", qui donnait accès aux parcours Tabia/Casbah, Souk El Ghezel/Zekak El Blate, et au parcours Soukier central, fut détruite en 1837 lors de la prise de la ville. La porte Bab El Djedid devint alors l'accès principal à la ville (+source). La porte Bab El Djabia, donnant accès au quartier arabe à travers le parcours Souika, resta intacte à cette époque. Selon Carteron (1866) : « La porte Gébia est une espèce de porte humide et sale, mais c'est l'entrée qui a conservé le plus son caractère étranger. Elle donne accès au quartier arabe. ».

Les débuts des parcours précoloniaux étaient étroits. Selon Eichelbrenner (1985), l'entrée de la ville se composait de maisons séparées par des ruelles tortueuses menant au mur d'enceinte. L'armée française jugea nécessaire de dégager cet espace et de créer une petite place d'armes, baptisée « place Némours ». Cette place, alors exiguë, était en grande partie entourée de bâtiments militaires.

Selon Pagand (1889), en 1841, pour des raisons militaires, il devint impératif de rendre carrossable le parcours Tabia/Casbah, qui menait à la Casbah depuis Bab El Djedid, en passant par Dar Khalifa et la mosquée Djamâa Sidi Yahia El Fesili. Cette rue fut réaménagée avec une légère modification de son tracé traditionnel. Ce projet s'accompagna également du remodelage des façades traditionnelles bordant le parcours. Ce fut le seul parcours ancien à être modifié durant cette première période, marquant ainsi la première transformation importante du tracé de la ville.

6.4.2 Ordonnance Valée et partage de la ville

Selon Eichelbrenner (1985), l'année 1844 fut marquée par l'avènement de l'administration civile et la promulgation de l'ordonnance du 9 juin 1844, qui établissait la séparation de la ville en deux parties. La partie haute, comprenant les quartiers de la Casbah,

Tabia, Zkak Lablate, etc., fut désignée comme quartier européen. Au sud, se trouvait l'autre partie de la ville, qualifiée d'« indigène », comprenant des quartiers tels que Rahbat-Essouf, Sidi-Djeliss, Souk El Ghzel, El Djezarine, R'Sif et Souika. L'ancien parcours traditionnel Souk El Ghezel/Zekak El Blate, qui desservait le palais du Bey en passant par Souk El Ghezel et Zekak El Blat jusqu'à Souk El Acer, constituait la limite provisoire entre les deux quartiers. Il sera ensuite modifié et prendra le nom de « rue de France ».

Ainsi, les deux parcours, Tabia/Casbah et Souk El Ghzel/Zkak El Blate, se retrouvèrent dans la partie européenne. On commença par adapter le parcours Tabia/Casbah, car il menait à la Casbah, et il était nécessaire de l'aménager pour permettre le passage des troupes armées et des véhicules. La Casbah fut entièrement réaménagée : toutes les constructions à l'intérieur furent détruites pour laisser place à une forteresse comprenant des casernes d'infanterie et d'artillerie, ainsi que la prison militaire de la citadelle. Un grand nombre de demeures, telles que Dar Sairi, Diar Ben Koutchouk Ali, et Dar Braham Khoudja, furent détruites, cette dernière pour faire place au Tribunal militaire.

Quant à la partie arabe, qui englobait les deux autres parcours (le parcours Soukier central et le parcours Souika), conserva sa structure traditionnelle ainsi que son intégrité urbaine, avec tous ses éléments artistiques (Kbous, Sabats, encorbellements, etc.) et urbains (Rahba, souks, zaouïas, etc.). D'après Mercier (1903), bien que des chrétiens y résidaient en assez grand nombre, ce quartier restait compact et ne fut modifié et morcelé que plus tard avec l'ouverture complète de la rue de France, puis de la rue Nationale.

En 1845, la porte Bab El Djedid fut condamnée et ses structures furent réutilisées comme magasin pour la commune. La même année, la porte Valée (ou porte de la Brèche) remplaça Bab El Djedid. Elle était orientée de la même manière que l'ancienne porte Bab El Oued, qui, selon Carteron (1866), ressemblait à une sorte d'arc de triomphe à deux arches. Les deux autres portes, El Djabia et El Kantara, étaient réservées aux piétons et aux cavaliers (voir figure). La porte Valée resta longtemps le seul accès carrossable à la ville, de sa construction en 1845 jusqu'à sa suppression en 1881. D'après Piesse (1862) : « la porte Valée est l'entrée principale de Constantine, comme le fut de tout temps Bab El Oued, dont elle occupe à peu près l'emplacement. » (Figure 6-12).



Figure 6- 12 : Porte Valée.

Source : Cartes anciennes, modifié par l'auteure.

6.4.3 Plan d'alignement de 1850 : Ouverture des grandes voies et métamorphose des parcours anciens

Selon Belabed-Sahraoui (2007), en 1850, un premier plan d'alignement et de nivellement de la ville fut élaboré. Ce plan proposait l'ouverture de nouvelles voies, notamment la rue de France, à l'emplacement de l'ancien parcours Souk El Ghezal/Zekak El Blate, ainsi que le percement des rues Desmoyen, Cahoreau et Varna. Il prévoyait également l'alignement et le nivellement des rues Damrémont, Grand, du 26ème de Ligne, de la Tour, Leblanc, Rouand et Perregaux.

Les ruelles traditionnelles qui s'étendaient de part et d'autre des deux parcours situés dans la partie réservée aux Européens ont été rectifiées. Selon Mercier (1903), la première opération consista en la création de la rue Desmoyen, adjacente au palais du bey. Cette rue, qui partait de Houmet Souari, initialement constituée de deux impasses, reliait les deux parcours de la zone européenne. Cette opération nécessita la démolition de plusieurs immeubles.

Le parcours Tabia/Casbah prit le nom de rue Damrémont et rue Basse-Damrémont, et fut rectifié entre 1850 et 1855, toujours selon Mercier (1903). Il fut ensuite raccordé à la place Nemours, située au sud. Parmi les principaux travaux ayant accompagné la modification du parcours Tabia/Casbah, on note la suppression de Rahbet El Bled. Dar Khalifa, longtemps utilisée comme "Trésor", fut également démolie. La rue d'Aumale, actuellement rue Djelouah Ahmed, fut percée au niveau de Redir Bou El Rarate (à peu près à l'emplacement de la place Khemisti Mohamed). Le quartier Tabia a peu à peu disparu, tout comme les mosquées Djama Khelil, Sidi-Yahia El Fecili et Sidi Moufferredj, cédant la place aux rues Basse-Damrémont et Damrémont (actuelle rue Bouatoura Meriem).

Les travaux d'ouverture de la rue de France, sur l'emplacement de l'ancien parcours Souk El Ghezel/El Blate, débutèrent en 1852 (Mercier, 1903). L'objectif du traçage de cette rue était d'établir une liaison directe entre la place de la Brèche (place Nemours à l'époque) et la porte El Kantara. Au cours des travaux, il apparut qu'il était impossible de réaliser cette liaison, car la porte et le quartier El Kantara se trouvaient à un niveau beaucoup trop bas. C'est pourquoi il fut décidé, des années plus tard, de réaliser la rue Nationale (ou rue Impériale), qui, elle, assura la liaison souhaitée³⁸.

Selon Eichelbrenner (1985), il fut finalement décidé de donner à la nouvelle voie un tracé parallèle à celui de la rue Damrémont, suivant une ligne droite à travers les vieux quartiers jusqu'au ravin. La liaison avec le pont d'El-Kantara fut provisoirement assurée par des ruelles transversales.

Deux types d'interventions affectèrent l'ancien parcours qui allait être remplacé par la rue de France : rectification et alignement avec des constructions européennes jusqu'à la mosquée Souk El Ghezel. À partir de cette mosquée, le parcours ne fut plus suivi, et une ligne droite fut tracée jusqu'à l'extrémité de la ville. Le parcours traditionnel principal, devenu secondaire, fut légèrement rectifié et continua plus au nord pour rejoindre Souk El Acer.

Parmi les principaux travaux qui accompagnèrent la modification du parcours Souk El Ghezel/Zekak El Blate, on note la suppression de Souk El Moukouf et la transformation de Souk El Acer, qui prit le nom de « place Négrier ». La mosquée Souk El Ghzel fut transformée en cathédrale. Le quartier d'El-Blâte, qui longeait Djama-el-Djouza (ou Sidi Ahmed El Zerroug), fut détruit, et Djama-el-Djouza fut remplacée par une école. La place Souk-el-Acer fut également modifiée, et Souk El Djamaâ fut transformé en collège (actuel lycée Redha Houhou).

Le plan de 1850 préconisait le nivellement et l'alignement du parcours Souika sans apporter de grandes modifications. Il prévoyait également la modification et l'élargissement des anciennes places de la ville pour en améliorer l'accessibilité. La place des Chameaux (Rahbet El Djemel) fut aplanie et bordée de constructions. La place du Caravansérail, ou place Négrier (Souk El Acer), fut dégagée et accueillit la construction du palais de justice en 1864. Rahbet-Es-Souf fut transformée en 1860, avec la construction d'un marché aux

³⁸ Cette dernière est devenue indispensable avec l'avènement du chemin de fer qu'il fallait relier avec le Halle aux Grains situé dans la place de la Brèche (ou place Nemours).

légumes occupant le centre. En 1857, commencèrent les travaux de régularisation de la place du Palais.

Quant à la porte El Kantara, vers laquelle convergeaient les principaux anciens parcours de la ville, elle fut supprimée en 1861, année du début des travaux de réfection sur le pont El Kantara. Ces travaux s'achevèrent en 1862. Une nouvelle porte fut construite en 1867, à l'emplacement de l'ancienne Bab El Kantara.

6.4.4 Percement de la rue Nationale et deuxième plan d'alignement et de nivellement

En 1865, à la suite de la visite de Napoléon III, plusieurs décisions concernant la ville furent prises. La plus importante fut celle du percement, entre 1868 et 1870, de la rue Nationale, devenue rue Georges Clémenceau³⁹. Ce percement, empiétant sur la partie arabe, entraîna des transformations irréversibles.

Il s'agit de la percée la plus significative de la ville, avec une largeur de 10 mètres, destinée à assurer la communication routière entre la halle aux grains (au sud) et la gare ferroviaire (au nord-est). Cette rue traverse deux quartiers de la zone arabe, issus de la répartition de 1844. Elle passe en ligne droite à travers le quartier de Bab El Djabia, où elle croise, en formant un coude, l'ancien parcours Souika, près de l'ancien Souk El Chott. C'est à cet endroit que furent érigés la place Paul Molière et la Médersa coloniale, construite en 1909, avant de poursuivre tout droit vers le pont El Kantara, traversant le quartier de Bab El Kantara.

L'ouverture de la rue Nationale entraîna la destruction de nombreux édifices. La grande mosquée, la plus ancienne de Constantine, vit sa façade entièrement refaite. Selon Pagand (1989), ce percement provoqua une déstructuration spatiale dans toute la partie de la ville située entre la limite de l'ancienne partition (la rue de France) et la nouvelle rue (la rue Nationale), avec de graves conséquences socio-professionnelles, car il touchait en plein cœur la zone traditionnelle des activités.

La place de la Brèche continua à se former : en 1866, le square Valée fut inauguré. En 1867, le marché qui se tenait dans une vaste baraque en bois fut supprimé pour permettre la construction du marché aux légumes sur l'esplanade. La tour romaine (Bordj Assous), bien visible depuis la place Nemours (ou place de la Brèche), fut démolie en 1867.

³⁹ Appelée à l'origine rue Impériale ensuite rue George Clemenceau.

En 1877, un deuxième plan général d'alignement et de nivellement de la ville de Constantine fut approuvé par le conseil municipal. Il proposait de finaliser les alignements ; de nombreuses démolitions étaient programmées dans les îlots traditionnels, transformant de manière spectaculaire le quartier arabe (Belabed-Sahraoui (2007). Selon Pagand (1989), avec ces opérations d'alignement, l'apparition de façades d'immeubles européens sur les voies traditionnelles rectifiées s'étala sur une longue période, jusqu'à la fin des années 1930, entraînant, au passage, la disparition de boutiques traditionnelles dans des rues jusque-là préservées. Ainsi, le parcours Souika fut rectifié, et des voies carrossables firent leur apparition (Figure).

Le grignotage de la médina se poursuivit, même à l'intérieur de la zone réservée aux Arabes, par des démolitions ponctuelles de maisons pour cause de vétusté, remplacées par des immeubles destinés à loger plusieurs familles (Belabed-Sahraoui, 1988). Parmi les grandes destructions de cette période, on note celle de la caserne des janissaires, remplacée en 1883 par le théâtre. En 1881, le quartier Dar El-Bey, un quartier arabe pittoresque situé entre le parcours Tabia/Casbah et le parcours Souk El Ghezal/Zekak El Blate, fut détruit et remplacé, en 1883, par de nouvelles et grandes maisons. En 1886, la rue Nouvelle Dar El Bey (renommée rue Casanova en 1907) fut percée. En 1888, les alignements se poursuivirent dans la partie arabe avec les rues Combes, Bleue et Sérign, et le raccordement de la rue Nouvelle Dar El Bey à la rue Caraman. En 1890, l'achèvement de la rue Thiers permit de relier la rue de France au pont El Kantara.

La porte Bab El Djabia, qui ouvrait vers le quartier arabe et l'ancien parcours Souika, fut démolie en 1886 (Arnolet, 1903), suite aux travaux d'alignement et de nivellement de 1877.

Ces opérations furent accompagnées par la construction de plusieurs bâtiments publics : la préfecture (1885), la mairie (1902), et en 1909, l'inauguration de la nouvelle Médersa située sur la place Perrégaux (devenue place Molière en 1915). l'hôtel des postes en 1917. D'autres immeubles publics furent édifiés autour de la place Damrémont (banques, poste) et sur la place Nemours, dans le cadre de la décision communale d'embellissement de la ville, qui se poursuivit jusqu'en 1910.

L'entrée de la ville changea complètement avec la suppression, en mars 1881, de la porte Valée. En avril de la même année, le mur d'enceinte fut détruit de part et d'autre de la porte, et la place Valée fut aménagée. En 1906, la partie restante du mur d'enceinte fut

démolie pour permettre la construction de l'hôtel des postes, à partir de 1908, en même temps que l'immeuble du Crédit Foncier, élevé sur l'emplacement de l'ancien marché. En 1923, l'ancienne maison mauresque "Dar El Khalifa", longtemps occupée par le Trésor et la Poste, fut démolie. À sa place, l'immeuble de la Banque de l'Algérie fut construit en 1926. En 1950, la place de la Brèche prit son aspect définitif après un siècle de transformations (Eichelbrenner, 1985).

À l'aube du XXe siècle, la ville devint insuffisante en surface. En pleine expansion, ses faubourgs s'étendaient toujours plus loin à la recherche d'espace. Cependant, en raison de sa géographie particulière, il était difficile de relier la vieille ville à ses extensions. Il fallut donc construire des ponts. En 1912 furent inaugurés le pont de Sidi Rached et la passerelle Sidi M'Cid, ainsi que la passerelle Perrégaux (aujourd'hui passerelle Mellah-Slimane), une passerelle piétonne construite entre 1917 et 1925.

6.5 Etat actuel des parcours historiques précoloniaux

Les opérations urbaines coloniales et l'effondrement des anciens quartiers ont entraîné la disparition de vastes segments de rues. Ce qui reste aujourd'hui constitue les artères patrimoniales précoloniales de la ville. Les parcours les plus emblématiques de la ville actuelle résultent des transformations coloniales qui ont façonné son paysage. L'étude menée dans ce chapitre, fondée sur des faits historiques et une comparaison entre la carte actuelle et celle de 1837, a été enrichie par une vérification sur le terrain. Cette approche nous a permis d'identifier les traces encore visibles de ces anciens parcours (Figure 6-13).

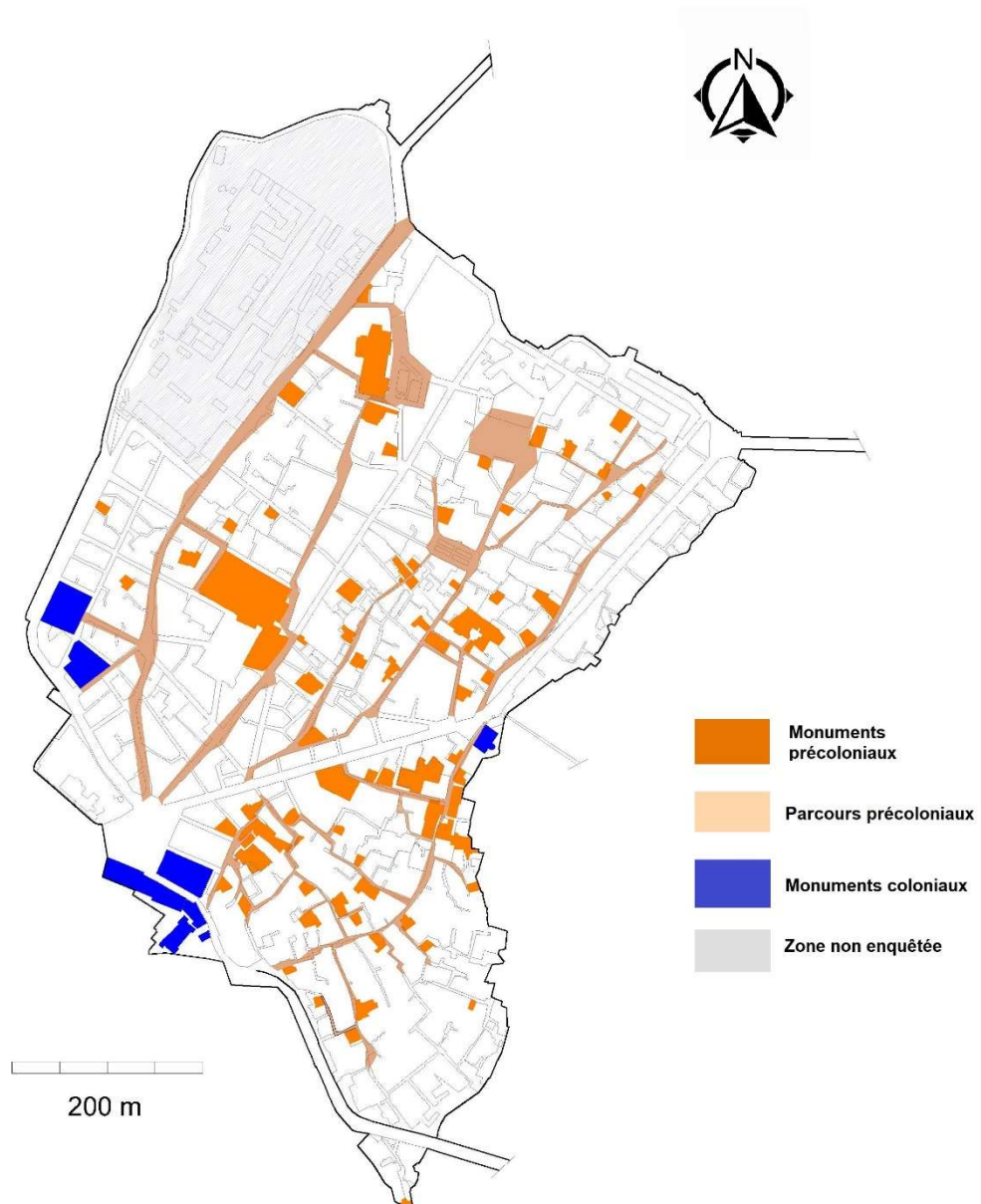


Figure 6- 13 : Repérage des parcours historiques précoloniaux menant aux principaux monuments de l'époque précoloniale.

Source carte PPSMVSS, 2012, modifiée par l'auteure.

6.5.1 Parcours Tabia/ Casbah

La voie principale reliant la porte Bab Djedid au quartier de la Casbah a connu d'importantes transformations. Depuis la colonisation, cette rue a été rectifiée et élargie, s'éloignant considérablement de son tracé précolonial. Bordée d'immeubles européens, elle reflète peu l'héritage architectural d'avant la colonisation.

Le seul monument historique encore présent sur ce parcours est l'ancienne citadelle, « La Casbah », transformée en caserne militaire durant la période coloniale. Depuis cette voie, il est possible d'accéder à l'ancienne préfecture coloniale via la rue Djelouah Ahmed.

De plus, plusieurs monuments remarquables sont accessibles depuis cet itinéraire, notamment le palais du Bey, la mosquée et la médersa de Sidi El Kettani, ainsi que Souk El Acer. Certains édifices résidentiels possèdent également une valeur historique, comme la maison située au n°26 de la rue de la Palestine, connue sous le nom de Dar Bendjelloul (ou Hammam Es-Soltan), que l'on dit avoir appartenu à Salah Bey. Une autre demeure d'intérêt est celle du n°18, rue Kherab Said, appelée Dar Ingliz Bey.

6.5.2 Parcours Souk El Ghezel/ Zekak El Blate

La deuxième voie, reliant la porte Bab El Oued au quartier Souk El Acer en passant par le marché Souk El Ghezel, a subi de profondes transformations depuis la colonisation. Le premier tronçon a été élargi et remplacé par une rue de style occidental, connue aujourd'hui sous le nom de rue Didouche Mourad. Cette section abrite peu d'édifices précoloniaux, mais elle revêt une importance particulière, car elle dessert plusieurs monuments emblématiques, tels que l'ancien palais du Bey, la mosquée Souk El Ghezel et la zaouïa Sidi Kemmouche.

En arrivant au niveau du palais du Bey et en empruntant la rue 19 Mai 1956, on retrouve un tracé plus proche de l'itinéraire d'origine. Ce deuxième tronçon, bien que légèrement rectifié, est la seule portion restante du parcours ancien. Il conserve quelques demeures précoloniales, dont la maison de Salah Bey, située au n°36.

Ce chemin mène à Souk El Acer, où se trouvent son marché, sa mosquée et sa médersa, témoins d'un riche patrimoine historique.

6.5.3 Parcours Soukier central

L'axe central reliant Bab El Oued à Bab El Kantara, autrefois cœur économique, culturel et commercial de la ville précoloniale, a perdu une grande partie de son patrimoine architectural. Bien qu'il conserve encore plusieurs édifices historiques, son attractivité a été reléguée au profil des deux grandes artères coloniales voisines : l'ancienne rue Nationale (rue Larbi Ben M'Hidi) et l'axe Didouche Mourad/ rue 19 juin.

Le début du parcours ancien a été amputé par la démolition du quartier de Dar El Bey à l'époque coloniale. Aujourd'hui, on peut y accéder depuis la rue Larbi Ben M'Hidi par les

rues Hadj Aïssa Brahim, Moulay Mohamed, Zwawi L'Annabi, etc. Il est également accessible depuis la rue du 19 juin via les rues Khelifi Abderahmane, Ben Amira Mouloud, Kamel Beloucif, Benseghir Abdelwahab, etc.

Malgré la préservation de certains éléments de son caractère originel, cette voie a perdu sa diversité artisanale. Seules quelques corporations subsistent, principalement les bijoutiers et les bouchers.

Parmi les monuments emblématiques jalonnant ce parcours, on retrouve plusieurs Zaouïas, telles que El Tidjania El Aoulia, Hansala, Sidi El Drar, El Taibia, Sidi Djeliss, Haousa w Barno, Ben Abderrahmane et Bachtarzi. Une grande mosquée et sa médersa, Sidi Lakhdar, témoignent également de l'importance spirituelle du lieu.

On y trouve aussi d'anciens hammams, dont Aouchet, Bougouffa, Degoudj et Benacef (aujourd'hui transformé en bazar), ainsi que des places emblématiques comme Rahbet Es-Souf et Sidi Djeliss. Le parcours est également ponctué de Fondouks tels qu'Ez-Ziate et Bachtarzi, ainsi que de Derbs et de demeures à forte valeur patrimoniale, parmi lesquelles Dar Bencharif et Dar Benchikou (situées dans le Derb Bencharif), Dar Engliz Bey (connue sous le nom de Dar Baba Hnini) et Dar Mebarki.

6.5.4 Parcours Souika

La voie traversant la partie basse de la ville se compose de deux tronçons. Le premier, aujourd'hui connu sous le nom de rue Mellah Slimane, commence à la place Bab El Djabia et mène jusqu'à la Medersa coloniale. Parmi tous les itinéraires de la ville, c'est celui qui a le mieux conservé son authenticité, ayant été relativement épargné par les destructions coloniales.

Cette voie divise la partie basse de la ville en deux et abrite un grand nombre de monuments précoloniaux. Elle débute à la place Bab El Djabia, où la porte a disparu lors de la construction du pont Sidi Rached. En progressant sur cet axe principal et ses ramifications, on rencontre de nombreux édifices religieux :

Mosquées et zaouias : Djamaâ Lekbir, Sidi Affane, Sidi Rached, Sidi Meghref, Sidi Bouabdellah Cherif, Sidi Abdelmoumen, Sidi Med En-Nedjar, El Tidjania El Soufla, Zaouia Taiba, Sidi Bouannaba, Saïda Hafsa, Abdelrahmane El Koraouia.

Hammams : Sidi Rached, Belebdjaoui, Ben Tebbal, Belhadj, El Telata, El Batha, Ben Naâmane, Ben Charif, ainsi que le hammam de Rahbet El Djemel.

Fondouks (essentiellement situés à Rahbet Es-Souf) : Bendjbellah, Ben Hammadi, Ben Abbass, Ben Charif, Barama, etc.

Demeures et Derbs d'une grande valeur historique et artistique : Dar Daikha, Dar Bahri, Dar Ben Badis, Dar Gaid El Rahba, Dar Cheikh El Arab, Derb Ben Cheikh Lefgoun (qui abrite Dar Diaf), Dar Bentobal, etc.

Le parcours mène également à Rahbet El Djemel et dessert plusieurs monuments emblématiques, tels qu'une ancienne tannerie, un vieux moulin traditionnel, Darih des Belebdjaoui et l'Institut Ben Badis.

Le deuxième tronçon, issu du parcours principal précoloniale, débute à la Medersa coloniale et emprunte la rue Abdelhamid Ben Badis. Tout au long de son tracé, il traverse plusieurs monuments historiques, dont Djamaâ Rabain Cherif, hammam El Medersa, hammam Boulebzaïm et l'imprimerie Ben Badis.

6.6 Conclusion

Ce chapitre a permis de retracer les parcours historiques précoloniaux de la vieille ville de Constantine, en mettant en lumière leur organisation, leur évolution et les transformations profondes qu'ils ont subies au fil des siècles, notamment durant la période coloniale. L'étude a révélé que ces parcours, structurés de manière hiérarchisée, reflétaient une logique urbaine complexe, marquée par une distinction claire entre espaces publics et privés, ainsi que par une répartition fonctionnelle des activités économiques, religieuses et résidentielles. Les rues principales, les ruelles secondaires et les impasses formaient un réseau cohérent, adapté aux besoins sociaux, culturels et religieux de la société de l'époque.

Cependant, les bouleversements introduits par la colonisation française ont profondément altéré cette organisation. Les grands travaux d'urbanisation, tels que les percements de rues, les alignements et les nivellements, ont entraîné la destruction de quartiers entiers, la disparition de monuments historiques et la fragmentation du tissu urbain traditionnel. Les parcours précoloniaux, autrefois structurants, ont été modifiés, voire effacés, au profit d'une urbanisation moderne qui a privilégié la circulation et l'expansion de la ville européenne. Ces transformations ont non seulement changé la physionomie de la ville, mais ont également affecté son identité culturelle et patrimoniale.

Malgré ces mutations, certaines parties de la vieille ville ont conservé des traces de leur passé précolonial. Les parcours identifiés, principalement le parcours Soukier central et

le parcours Souika, témoignent encore aujourd'hui de la richesse historique et architecturale de Constantine. Ces vestiges, bien que fragmentés, constituent un patrimoine précieux qui mérite d'être préservé et valorisé.

Cette analyse des parcours historiques précoloniaux permet de poser les fondements nécessaires pour aborder, dans le chapitre suivant, la question de la fréquentation touristique de ces lieux historiques. Cette étude du système viaire et des dynamiques de transformation nous permettra d'évaluer l'impact du tourisme sur ces parcours traditionnels et de formuler des recommandations pour une meilleure gestion de ces lieux, alliant préservation patrimoniale et développement touristique.

7 CHAPITRE VII : FREQUENTATION TOURISTIQUE DES PARCOURS HISTORIQUES : APPROCHE HISTORIQUE ET ENQUETE DE TERRAIN

7.1 Introduction

Ce chapitre s'attache à analyser la fréquentation touristique des parcours historiques, en combinant une approche historique et une enquête de terrain. L'étude historique vise à comprendre, dans un premier temps, la fréquentation des visiteurs étrangers des parcours précoloniaux. Il s'agit d'explorer ces itinéraires dans leur configuration d'origine, tout en identifiant les facteurs qui influençaient leur fréquentation. Dans un second temps, l'accent est mis sur l'époque coloniale française, période durant laquelle la ville a connu d'importantes transformations urbaines et architecturales, affectant ses ruelles et monuments. Pour ce faire, une analyse approfondie des récits de voyage et des guides touristiques de l'époque a permis de mettre en lumière les parcours et les monuments les plus prisés par les visiteurs à cette période, dans un contexte où le visage de la ville avait été profondément remodelé.

Par ailleurs, une revue des parcours touristiques proposés pour la vieille ville de Constantine depuis l'indépendance a été effectuée. Cette étude inclut notamment ceux définis dans le Plan Permanent de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Secteur Sauvegardé de Constantine (PPSMVSS), ainsi que ceux proposés à l'occasion de l'événement CCCA 2015 (Constantine Capitale de la Culture Arabe 2015).

Dans le cadre de l'analyse de la fréquentation touristique actuelle des parcours historiques, nous avons opté pour une enquête de terrain basée sur l'observation neutre et la méthode du "*snail trailing*" (suivi des piétons). Cette approche a permis d'étudier les itinéraires empruntés par les touristes aujourd'hui. Afin de mieux comprendre ces comportements, nous avons distingué deux grandes catégories de visiteurs : les touristes guidés (individuels ou en groupe) et les touristes non guidés (individuels). Cette distinction nous offre une perspective sur l'impact de l'absence de guide sur les itinéraires empruntés, notamment en termes de lisibilité de la vieille ville pour un visiteur étranger. Cela permet également d'explorer les corrélations possibles entre l'état actuel de la ville – marqué par les transformations de l'époque coloniale et l'absence d'une mise en tourisme structurée – et les choix d'itinéraires des visiteurs.

7.2 Fréquentation de la ville et de ses parcours à l'époque ottomane

7.2.1 L'organisation hiérarchique des rues : un élément structurant du réseau viaire ancien impactant les déplacements des visiteurs étrangers

Comme nous l'avons évoqué précédemment, l'urbanisme traditionnel arabo-islamique, caractéristique de la ville de Constantine à l'époque précoloniale, se distingue par un système viaire hiérarchique qui organise les espaces en fonction de leur usage et de leur fréquentation. Le tracé urbain précolonial repose sur une gradation des espaces, allant des lieux publics (rues principales, rahbats, places publiques traditionnelles et souks) aux espaces semi-publics (ruelles ou rues secondaires, *zenkas*, *zekaks*, etc.), pour aboutir finalement aux espaces privés (impasses ou *derbs* qui desservent les habitations). Ce système sépare clairement les parcours publics, ouverts aux étrangers, des parcours privés, exclusivement réservés aux habitants.

La hiérarchie urbaine des rues et ruelles, instaurée à l'époque ottomane, constitue en réalité un système défensif "invisible" destiné à limiter l'intrusion des étrangers dans les espaces privatifs. Ce dispositif oriente subtilement leur comportement en rendant les déplacements complexes en dehors des itinéraires qui leur sont assignés. En conséquence, les visiteurs, souvent par précaution, privilégient les larges artères commerçantes, animées et proches des portes principales, plutôt que les ruelles secondaires, sinueuses et éloignées des points de sortie.

L'organisation des voies permettait également aux habitants, familiers des lieux, de se déplacer aisément et discrètement d'une zone résidentielle à une autre, évitant ainsi de croiser les étrangers qui fréquentaient principalement les zones commerciales. Selon Benabbas-Kaghouché (2010), le plan précolonial de la ville de Constantine était conçu également de manière à ce que les portes de la ville desservent distinctement les quartiers résidentiels et commerciaux : « En analysant un plan de l'époque turque, d'un premier coup d'œil, on remarque qu'à partir des portes, on peut accéder aux zones résidentielles sans passer par la zone d'activité. » Cette configuration était naturellement accessible uniquement aux habitants connaissant bien la ville, leur permettant de contourner les axes principaux animés en empruntant les ruelles labyrinthiques des quartiers résidentiels pour rejoindre leur domicile.

L'espace résidentiel est protégé, situé en retrait des artères commerçantes, dans un réseau de rues secondaires et d'impasses tortueuses où l'étranger n'est pas toujours le

bienvenu. Selon Correia et Muath (2015), les rues résidentielles jouent le rôle de dispositifs visant à maintenir l'ordre social, en répondant au besoin d'intimité et d'exclusion. Elles offrent des espaces propices aux interactions entre voisins et fournissent des zones sécurisées.

7.2.2 Une fréquentation piétonne étroitement liée à la présence ou à l'absence de commerces

L'espace public commercial s'étend à partir des portes de la ville, débouchant sur les parcours commerçants. Un flux important de visiteurs franchissait ces portes quotidiennement, et une animation importante caractérisait les accès à la ville. Pagand (1989) souligne l'importance de la fréquentation commerciale des marchés situés aux portes de la ville à cette époque : « Nous verrons en analysant la morphologie urbaine, la présence d'un marché extérieur, aux portes et à l'entrée même de la ville, une structure de boutiques et fondouks où se dédoublent certaines activités que l'on retrouve également à l'intérieur de la ville ». Ces marchés extramuros ont été installés à cet emplacement stratégique pour tirer parti de la forte affluence en ces lieux, tout en soutenant le commerce intérieur. Ils permettaient également de faciliter les échanges et transactions sans perturber le bon fonctionnement de la ville ni la tranquillité de ses habitants.

Pagand (1989) souligne également l'importance commerciale de la ville précoloniale et la forte présence de Souks et marchés : « Alors que partout ailleurs les marchés sont hebdomadaires (Sétif, Tébessa, etc.) ou bihebdomadaires (Mila), il existe à Constantine cinq marchés quotidien et un marché du Vendredi (Souk El Djoumouâa). » (Figure 7-1).

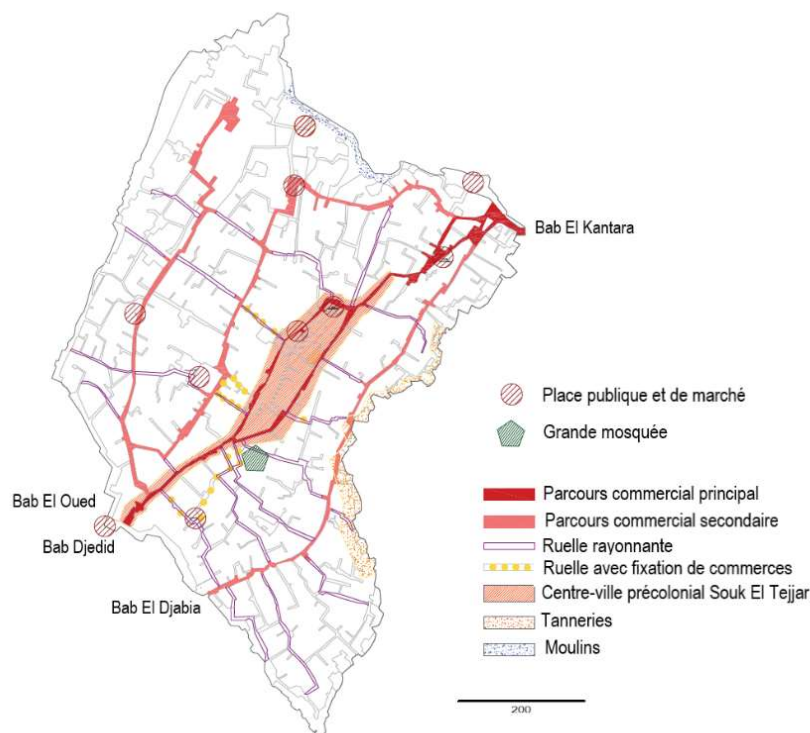


Figure 7- 1 : Système des voies et distribution des commerces en 1837.

Source carte : Mercier (1879), Pagand (1989), modifiée par l'auteure, 2021.

La carte précédente (Figure 7-1) montre un réseau sinueux, curviligne et courbé qui conduit vers une navigation difficile pour les personnes étrangères. Les rues les plus fréquentées sont celles qui contiennent le plus de commerces et d'équipements. Le taux de fréquentation piétonne à cette époque était étroitement lié à la présence (ou absence) d'activités commerciales, économiques, culturelles et culturelles. Le dimensionnement des voies renforce cette réalité : plus on quitte la rue principale plus la largeur diminue, le taux de fréquentation baisse et l'intimité de l'espace augmente.

Sur la même carte (illustration 1), on peut distinguer un réseau secondaire qui se greffe sur le primaire pour relier les rues principales entre elles. Ce réseau semi-public est plus ou moins irrégulier et tortueux : s'incline, se rétrécit ou s'élargit d'un parcours à un autre. Il se caractérise par un taux de fréquentation commerciale moins élevé que celui de la rue principale et aboutit généralement à des impasses. Ces derniers forment la plus petite ramification du réseau traditionnel.

7.2.3 Parcours central : artère commerciale principale à forte fréquentation

À l'intérieur de la ville, le visiteur étranger interprète ce qu'il voit directement dans le site en utilisant les paramètres locaux relatifs à la configuration urbaine (Hillier, 1993). Cette

dernière détermine le déplacement des personnes qui, selon (Hillier et Iida, 2005), ont tendance à emprunter la rue centrale sans prendre en considération les éléments attracteurs (tels que les commerces et les équipements).

Ces données théoriques confirment les données historiques fournies par Pagand (1989). Selon lesquelles, le réseau commercial se concentrait sur la voie principale centrale de la ville précoloniale qui joint *Bab El Oued* à *Bab El Kantara* et que cette voie était la plus fréquentée de tout le rocher : « le centre formait le marché des commerçants (*Souk El Tejjar*),

composé d'échoppes et d'ateliers qui se tenaient côte à côte et se développaient parfois sur les venelles qui desservait la voie principale⁴⁰». La voie centrale desservait, en plus des commerces, le plus grand nombre de monuments de toute la ville précoloniale. Elle réunissait d'après le même auteur, outre les activités économiques, une grande part des activités culturelles : « C'est le cœur de la médina, la zone où se cristallise l'essentiel de son animation, où on produit et échange, vend et achète, où on prie, enseigne et apprend ». L'auteur rajoute que cette partie de la ville est le centre de la ville précoloniale dont le noyau n'est autre que la grande mosquée « *Djamâa Lekbir* ».

Dans cette optique, on peut résumer la navigation pédestre de cette époque dans la carte suivante (Figure 7-2) :

⁴⁰ On tient à préciser que certaines activités artisanales ont été exclues de ce réseau économique central, étant polluantes (les tanneries le long du ravin à l'Est), qui ou ont besoin d'espaces adaptés (les moulins à vents au Nord).

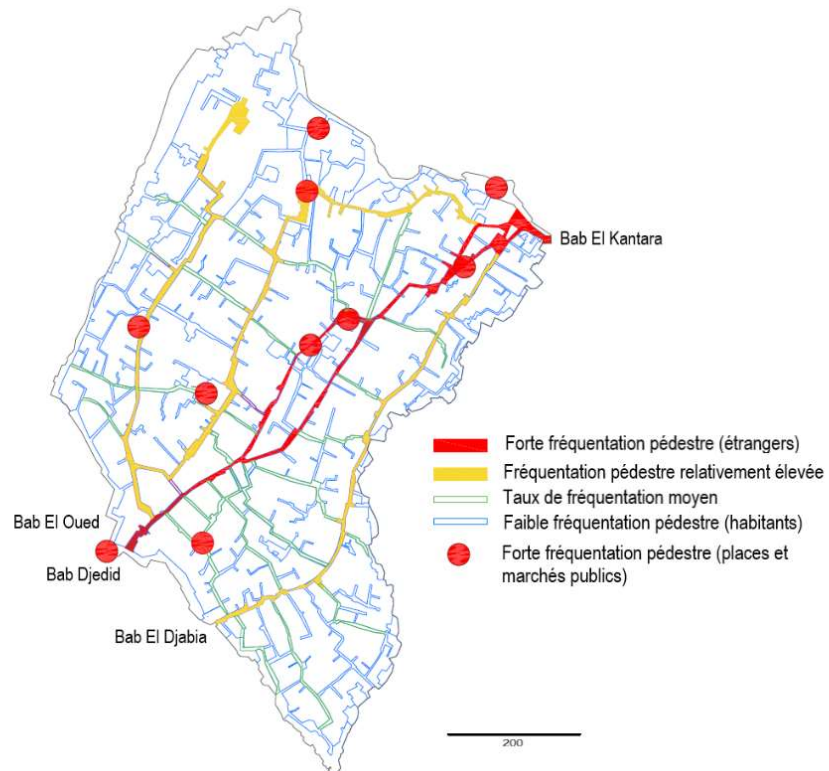


Figure 7- 2 : Navigation pédestre en 1837.

Source carte : Mercier (1879), Pagand, 1989, modifiée par l'auteur, 2021.

7.3 Fréquentation touristique des parcours traditionnels à l'époque coloniale française

7.3.1 Fréquentation de la ville et des anciens parcours par les habitants face aux transformations coloniales

Malgré les nombreuses opérations menées dans la ville pendant la période coloniale, un événement majeur a marqué son organisation et sa fréquentation : la période des grands percements. Selon Pagand (1989), « les processus de transformation de la médina se sont centrés autour du principal d'entre eux : le percement des grands axes ». Il existe en effet un avant et un après ces percées, qui ont profondément modifié l'espace urbain et influencé la circulation piétonne. On peut ainsi distinguer deux phases principales : celle avant les grands percements et celle qui a suivi.

Nous éviterons ici de nous attarder sur la fréquentation des habitants, qui ne constitue pas notre sujet d'étude, mais tenterons de la décrire brièvement pour mieux comprendre l'évolution des parcours urbains et de la fréquentation de la ville par ses habitants d'origine et par les Européens, en lien avec les transformations spatiales. Pour ce faire, nous nous

appuierons sur plusieurs études, notamment celles de Piesse (1862), Régis (1880), Eichelbrenner (1985), Pagand (1989) et, plus récemment, Fezzai (2018).

Période précédant les grands percements : Bipartition de la ville et séparation des fréquentations entre Arabes et Européens

En se référant aux informations collectées dans le chapitre précédent, nous constatons que, sur le plan spatial, avant 1850, il n'y avait pas encore de transformation significative de la ville et de ses parcours anciens. Ce qui a plutôt été observé, c'est un changement dans la fréquentation des espaces, avec une distinction nette entre les parcours de la partie haute, réservée aux Européens, et ceux de la partie basse, où résidaient principalement les Algériens. Cette séparation s'est accentuée à la suite de l'ordonnance Valée de 1844.

La zone européenne était exclusivement réservée aux colons et caractérisée par une forte présence de piétons européens. En revanche, dans la zone arabe, où la population locale était confinée, la fréquentation piétonne était majoritairement constituée d'Algériens, circulant dans les espaces traditionnels avec une animation presque identique à celle d'avant 1837. Cela se traduisait par une forte activité commerciale dans les parcours principaux, les places publiques, les souks et autour des mosquées, ainsi que par le retranchement des habitations et des espaces privés.

Le parcours « Souika », par exemple, restait particulièrement animé, notamment autour de la porte de El Djebia, qui donnait accès au quartier arabe à partir de ce que les Français appelaient le quartier des « Beni Ramassés ». Régis (1880) confirme cette animation : « Nous rentrons à la ville par la porte El Gebïa, en jetant, en passant, un regard curieux sur le campement où règne une grande animation. Le quartier de Constantine que nous traversons d'abord, pour rentrer chez nous, est complètement arabe et extraordinairement peuplé. (...) Une foule compacte s'y meut incessamment, et il est facile de voir qu'elle est presque entièrement composée d'indigènes étrangers à la ville. En se rapprochant de la rue Nationale, on arrive cependant dans des rues plus calmes, où le commerce est absent. » (Figure 7-3).



Figure 7- 3 : Accès de la ville du côté de Bab El Djebia et quartier des Béni ramasés.

Source : Photographie ancienne, 1870.

Cependant, avant l'aménagement complet de la place de la Brèche et la fin des grands percements, la foule, principalement composée d'Européens, avait tendance à se concentrer dans deux endroits principaux : le Square et la Place du Palais. Selon Eichelbrenner (1985), qui décrit l'animation de la ville en 1880 : « Les Européens, comme les Arabes, sortent tous après leur dîner pour se promener soit au square, soit sur la place du Palais où, deux fois par semaine, la musique militaire vient jouer. » L'ancienne place du Palais (rebaptisée au début du XXe siècle place du Maréchal Foch) était, selon Eichelbrenner (1985), « l'endroit le plus animé de la ville depuis sa prise en 1837 et jusqu'en 1880 ». Piesse (1862), précise que « la place du Palais était alors le centre du quartier européen ». Bourde (1880) rajoute : « Le soir, quand il y a musique sur la place du Gouvernement, il arrive parfois qu'il faut jouer des coudes pour continuer à circuler. Et c'est la grande place de la ville. L'espace est parcimonieusement mesuré aux promeneurs ». En ce qui concerne le Square⁴¹, Régis (1880) confirme qu'il était le lieu de repos de tous les habitants de la ville : « Ceux qui n'ont rien à faire vont se promener ou s'asseoir dans le jardin public, qui a reçu le nom trop moderne de Square. ».

Fin XIXe siècle à l'indépendance : Achèvement des travaux de percement et émergence du commerce européen

⁴¹ Le square (ou Square Valée) était considéré comme l'extension de la place Nemours (ou de la Brèche) créée en dehors de l'enceinte de la ville.

D'après Pagand (1989), à Constantine, l'urbanisation européenne atteint son apogée à la fin du XIXe siècle, notamment entre les années 1850 et 1860, modifiant profondément l'apparence de la ville. Une fois les travaux d'aménagement urbain achevés, la population occupe les nouveaux espaces, en particulier la Place de la Brèche et la rue de France. Comme l'indique Eichelbrenner (1985) : « À partir de 1880, la foule commence à se diriger vers la Place de la Brèche et la rue de France ».

La Place de la Brèche continue de prendre de l'importance, notamment avec l'ouverture de la rue nationale en 1870. Elle devient ainsi le point de convergence des principales artères de la ville. Selon Mohamed et Yasmina Foura (2003) : « La place devient le centre civique et administratif de la ville, avec le palais de justice (symbole de la justice et de l'égalité), le théâtre (symbole de la liberté d'expression), la poste, la banque, etc. ».

Cependant, Pagand (1989) note que, malgré la construction de grands équipements autour de la Place de la Brèche, celle-ci n'était pas le centre européen de la ville. Elle apparaissait plutôt comme une charnière, un lieu de rencontre des différentes communautés : arabe, européenne et juive. Pagand ajoute que c'est dans la partie haute de la ville, située à l'ouest, que se trouve le centre administratif, culturel et commercial des Européens jusqu'en 1962, organisé autour de la place Damrémont (avec la mairie, la poste, la banque, etc.). Il souligne : « L'importance des implantations européennes et des équipements dans la partie Ouest du Rocher maintient cet espace comme la zone administrative et culturelle des Européens jusqu'à la veille de l'indépendance. Leur zone commerciale y est également liée. ».

Les grandes percées urbaines, quant à elles, gagnent en attraction grâce au développement du commerce européen et à l'implantation de magasins à vitrines le long des rues, en particulier dans l'ancienne rue de France (ou rue Caraman, actuelle rue Didouche Mourad), qui devient, avec la rue Nationale, l'artère la plus vivante de la ville. Selon Eichelbrenner (1985) : « Étroitement protégée des intempéries, longée de part et d'autre par de grandes vitrines éclairées le soir, la rue Caraman restera pendant plus de cinquante ans un lieu de prédilection pour les Constantinois, qui s'y donnaient rendez-vous à la sortie du travail et le dimanche. Toutes les rues qui l'entourent formaient avec elle un quartier spécifiquement commerçant, dans lequel l'habillement occupait une place de choix. ».

Les quartiers fréquentés spécifiquement par les musulmans se situent autour de la Grande Mosquée, tandis que les Israélites occupent leurs propres espaces commerciaux,

administratifs et culturels près de la Casbah (Pagand, 1989). Régis (1880) précise que les Arabes ont tendance à privilégier la rue Nationale par rapport aux autres rues : « Les Arabes les moins riches jouissent tranquillement du mouvement dans la rue la plus fréquentée de Constantine (la rue Nationale) », ceci est probablement dû à sa position centrale au sein du tissu urbain traditionnel et de la présence de la Grande Mosquée.

En ce qui concerne les grands parcours traditionnels, seuls deux d'entre eux subsistent encore, et sont de caractère commercial prédominant : une partie du parcours Soukier central et une portion du parcours Souika. L'artisanat et le commerce, autrefois prospères dans ces parcours, ont été durement frappés depuis le début de l'occupation française⁴². Malgré cette décadence des métiers, les marchés arabes continuent d'attirer une foule nombreuse. Régis (1880) décrit l'animation qui régnait place de Rahbet Es-Souf, rebaptisée « Place des Galettes » à l'époque coloniale, et qui faisait partie du parcours Soukier central : « La plupart des ruelles aboutissent à la place des Galettes. Là, des scènes de mœurs arabes se déroulent sous les yeux des passants.... Une animation continue règne dans ce quartier. ».

En nous basant sur les informations précédentes concernant la fréquentation des anciens parcours par les habitants, nous pouvons faire les constats suivants :

- La rue Damrémont, ancien parcours Tabia/Casbah, située dans la partie européenne, est davantage fréquentée par les Européens que par les Arabes.
- La rue de France et la rue Caraman (ancien parcours Souks El Ghezal / Zekak Leblat) étaient, à cette époque, des rues commerçantes très fréquentées par toutes les communautés.
- La rue Perrégaux, ancien parcours Souika, est particulièrement fréquentée par les Arabes.
- Des parties de l'ancien parcours Soukier central, tels que Rahbet Es-Souf, étaient considérées, avec la rue Perrégaux (parcours Souika), comme les rues arabes les plus fréquentées de toute la ville par les arabes.

⁴² Selon Berque (1930) cité par Pagand (1989) : « cette décadence entamée avec les premières années de la colonisation était accomplie dès 1880 avec des corporations déjà déstructurées et des métiers fortement dégradés ». Pagand (1989) confirme que la décadence de l'artisanat traditionnel a eu plusieurs causes parmi lesquelles il note la substitution du produit européen au produit traditionnel ; la paupérisation du monde rural et pastoral, qui fournit les matières premières aux artisans et alimente les marchés de la ville, les transformations urbaines en restructurant partiellement l'espace traditionnel qui va conduire à la décadence de certaines branches de l'artisanat, départ des artisans locaux, éclatement des Souks et éparpillement des artisans.

7.3.2 Fréquentation touristique de la ville et de ses parcours anciens à l'époque coloniale, d'après les récits et les guides de voyage

Les récits de voyage et les guides touristiques sont nos principales sources pour identifier les itinéraires empruntés par les touristes durant l'époque coloniale. Ils nous permettent de retracer les parcours empruntés par les voyageurs dans le cadre des récits de voyage ou proposés à la visite dans le cas des guides touristiques.

Les documents que nous avons sélectionnés portent sur les périodes clés qui ont façonné la ville pendant la colonisation française. Or, comme pour la navigation des habitants, les grands travaux d'aménagement ont aussi influencé les trajets touristiques. Nous pouvons ainsi distinguer deux phases : celle d'avant les grands percements en particulier celui de la rue Nationale qui débute en 1865, et celle qui a suivi ces percements et a donné la configuration actuelle de la ville.

Sans chercher à fournir une analyse complète de tous les guides de voyage et récits parus à l'époque coloniale, nous avons choisi de synthétiser les ouvrages majeurs, en privilégiant ceux qui décrivent les parcours touristiques et les monuments de la ville. Pour la première période, précédant les grands travaux d'aménagement urbain, deux ouvrages se distinguent par leur description des parcours anciens : celui de Cherbonneau, publié en 1857, et celui de Piesse, paru en 1862. Nous nous appuyons également sur d'autres sources significatives, telles que Quétin (1847) et le récit de Rozet et Carette (1856).

En ce qui concerne la deuxième période, nous avons analysé les ouvrages de Bourde (1880) et Piesse (1882), mais avons trouvé des descriptions plus détaillées des parcours dans les guides de Penin et Bessoule (1902), Arripe (1922), Monmarché (1923), ainsi que Ricard et Parisot (1950). Ces deux derniers ouvrages, issus des célèbres *Guides Bleus*, se distinguent particulièrement par la richesse de leurs descriptions des itinéraires touristiques de la ville.

Guides et récits publiés avant les grands travaux d'aménagement de la ville

En 1847, Quétin publie le *Guide du voyageur en Algérie*. Bien qu'il ne propose aucun itinéraire, la description des constructions arabes dans cet ouvrage reflétait un rejet de la culture locale. : « ... Elle ressemble à toutes celles des États barbaresques, c'est-à-dire sans fenêtres extérieures, avec des portes basses, ce qui leur donne l'aspect de prisons. ». Quétin (1847), met l'accent sur les monuments antiques présents en ville à cette époque : « Le monument sans contredit le plus intéressant et en même temps le mieux conservé de Constantine est le beau pont romain construit sur le Rummel. ». Il ajoute également : « Les

traces de constructions romaines restées sur le sol de la ville méritent l'attention des voyageurs et prouvent que ces constructions ont dû être colossales. ».

En 1856, un récit intitulé "*L'Univers, Algérie*" a été publié par les capitaines du génie Rozet et Carette. Dans cet ouvrage, comme dans le Guide de Quétin, les auteurs se concentrent exclusivement sur les vestiges de l'empire romain le long des itinéraires empruntés : « Les monuments romains que l'on retrouve à Constantine sont dignes de son antique renom. (...). Après avoir franchi le seuil de la porte Valée, ouvrage des Français, nous pouvons passer soit sous l'arc de triomphe dont l'arcade complète subsiste encore avec ses pilastres corinthiens et ses piédestaux de colonnes, soit le Tétrapylon, édifices quadrangulaires qui forment la jonction de la rue Combes et de la rue Vieux. (...). Enfin, après avoir descendu les pentes roides de la ville, nous voici sur le pont d'El-Kantara, (...) Au premier abord le pont d'El-Kantara semble dû entièrement à l'architecture moderne. (...), mais il suffit d'abaisser les regards vers le fond du ravin pour reconnaître dans les piédroits inférieurs qui soutiennent cet imposant édifice l'élément caractéristique de l'architecture romaine, la pierre de taille. ».

Plus tard, d'éminents orientalistes entreprennent de documenter et de décrire la ville arabe et ses monuments. En 1857, Cherbonneau, dans son récit *Constantine et ses antiquités*, effectue le voyage avant le percement de la rue nationale. Tout comme Carette et Rozet, il accède à la ville par sa porte principale (la porte Valée) et emprunte le souk central, décrivant, comme ses prédécesseurs, les vestiges romains : « Franchissons maintenant le seuil de la porte Valée, ouvrage des Français, et suivons la rue Combes qui coupe la ville en deux parties. Nous passerons d'abord sous le Tétrapyle. ». L'auteur se dirige vers le quartier El Batha à partir du parcours Soukier, là, il accorde de l'importance aux quartiers arabes et cite des lieux rarement mentionnés dans les récits de l'époque, tels que la zaouïa des Ben Lefgoun et Dar El Bey : « ... puis nous rencontrerons sur la droite, la mosquée principale "El-Djamaâ El-Kbir" et la zaouïa des Ben-Lefgoun, (...). Djama' el-Kbir est sise entre la place dite El Betha, le marché aux cuirs et l'hôtel des Mines. (...). Non loin de là et sur la gauche, se trouvent les derniers vestiges de Dar-El-bey, l'ancien palais des gouverneurs. (...) ».

En 1862, Louis Piesse, spécialiste de l'Algérie chez Hachette et collaborateur permanent d'Adolphe Joanne, rédige *Itinéraire historique et descriptif de l'Algérie*. Cette édition du Guide Joanne était, parmi tous ceux publiés à l'époque, celle qui accordait le plus d'attention à la ville arabe, en détaillant ses parcours et ses monuments. Ce guide a été publié

avant le percement de la rue nationale et de la rue de France mais après la rectification du parcours Tabia/ Casbah devenu rue Damrémont et la bipartition de la ville en deux quartiers séparés par la rue Caraman qui n'est autre que la première tranche de l'ancien parcours Souk El Ghezal/Zekak El Blate rectifiée. L'auteur décrit les principales rues françaises : « Les principales rues françaises sont la rue Damrémont, isolant à l'Est, une partie de la kasba ; la rue Caraman, allant de la place de Nemours à la mosquée de Salah- bey et limitant les quartiers français et indigène ; la rue du Palais, entre les places de Nemours et du Palais ; la rue Cahoreau, partant de la rue Combes et finissant rue Leblanc. ».

Piessé décrit les deux parcours traditionnels qui existaient à cette époque : la rue Perregaux et la rue Combes. Ces derniers correspondent aux deux parcours traditionnels restants après la bipartition de la ville : le parcours Souika et le parcours Soukier, respectivement : « La plus longue rue arabe est la rue Perrégaux ; elle commence à la porte Ed-Djabia et aboutit à la place d'El-Kantra. ». En ce qui concerne la rue Combes, il ajoute : « ... et la rue Combes; cette dernière, qui va de la place de Nemours à la place des Galettes ou Rabah-Es-Souf, est une des plus curieuses à visiter dans la vieille Constantine. (...). Une rue étroite, très-longue, allant en descendant, à partir de la place de Nemours, bordée de petites boutiques de marchands d'étoffes, mزابis, juifs ou arabes, de maréchaux ferrants, de cordonniers, de selliers, de brodeurs, de cafetiers. (...). Plus loin, quand la rue est à ciel ouvert, on aperçoit les minarets de la grande mosquée et de la mosquée Sidi el -Akhrdar. C'est dans la même rue, au coin de la rue Cahoreau, que l'on voit le tétrastyle, monument formé de quatre arcades. ».

Le guide décrit quelques demeures qui selon lui : « offrent les types de l'architecture privée à Constantine » : l'ancienne maison de Salah Bey, transformée en pensionnat ; la maison des Ben Lefgoun près d'El Betha ; ainsi qu'une autre maison appartenant aux Ben Lefgoun dite "Dar El Mena". Il cite ensuite Dar el bey, rue Caraman ; l'hôtel du Trésor et des Postes, rue des Postes (qui occupait l'ancienne Dar Khalifa) et la sous-intendance militaire située place Négrier.

Parmi les monuments religieux, l'auteur mentionne : la mosquée Souk-El Rezel, qui, à cette époque, était devenue l'église de Notre-Dame des Sept Douleurs ; Djamaâ El Kebir, Djamaâ Sidi El Akhdar, La Medersa de Sidi el Akhdar, Djama Sidi El-Kettani, La medersa de Sidi El- Kettani et la zaouïa de Sidi Abd El Moumen.

Le Guide mentionne également plusieurs monuments religieux disparus : Djamaâ Abd Er- Rahman El Mnateki, rue Vieux ; la Zaouïa des Ben Lefgoun, rue Vieux ; la Zaouïa de Naamane, rue 26 de ligne ; la Zaouïa de Ben- Djelloul, rue Sérigny ; Djamaâ Rahbah Es-Souf, abattue en 1850, Djamaâ Sidi Maklouf dans le quartier Tâbia (transformé) ; Mesdjeb Sidi Seffar devenue une crèche ; et la Zaouïa de Sidi Yahia El Focili transformée en habitation.

Parmi les édifices publics, l'auteur mentionne deux palais convertis en bâtiments militaires : le palais d'Ahmed Bey et le palais de Dar El Bey. Ce dernier a été détruit seulement quelques années après la parution du guide : « Dar El Bey, la maison du bey, a été bâtie par Hussein ben bou Hanek, successeur de Salah, de 1793 à 1795, et lui a servi de demeure ainsi qu'aux autres beys jusqu'à Hadj Ahmed. ». Quant au palais d'Hadj Ahmed : « Le palais comprend aujourd'hui l'installation du général commandant la division. ». Il mentionne également quelques bâtiments militaires installés dans d'anciens édifices arabes : « La kasba renferme, comme on l'a dit plus haut, un arsenal, une manutention, un hôpital militaire, et trois casernes. Les autres casernes sont : Dar-yenkcheria, m'ta-rahbah- ed-jemel, la caserne des janissaires de la place des Chameaux, occupée par le 3^e régiment des tirailleurs indigènes, plus connus sous le nom de turcos; la caserne des spahis, rues Fontanilhes et Perrégaux ».

Or, la tendance propagandiste n'a pas disparu des guides et récits de voyages. En 1865, Fillias rédige le *Nouveau Guide général du Voyageur en Algérie* pour les Guides "Frères Garnier". Il souligne la division entre les quartiers européens modernes et les quartiers arabes et juives appauvries : « La ville se divise en deux parties nettement tranchées : d'un côté, les habitations françaises, des rues larges et propres, des cafés élégants, de riches magasins et des places spacieuses ; de l'autre, de sombres maisons où pullulent les Arabes et les Juifs, des rues étroites et sales et de misérables boutiques. ». Fillias (1865), mentionne les monuments institutionnels majeurs qui rappellent la présence militaire et l'ordre colonial : « Les établissements les plus remarquables sont : le palais du général, commandant la division, l'hôtel de la préfecture, l'église, le musée, les principales mosquées arabes et les casernes. ».

Guides et récits publiés après l'achèvement des travaux de percement des rues

En 1880, Bourde publie son récit *À travers l'Algérie : souvenirs de l'excursion parlementaire*, rédigé après le percement de la rue nationale. L'auteur y décrit l'ancien

parcours Soukier : « Pour s'initier aux menus détails de la vie indigène, rien ne vaut une visite au quartier marchand. ». L'auteur poursuit sa visite dans la partie basse de la ville : « Sur les derniers gradins du roc dont le Rummel rongé le pied se sont établis des tanneurs. Avec les peaux qui sèchent au soleil. ».

En 1882, Piesse rédige un guide intitulé *Itinéraire de l'Algérie, de Tunis et de Tanger*. Dans cette nouvelle édition des guides Joanne, l'auteur évoque l'impact négatif du percement de la rue Nationale sur la ville arabe : « Le percement de cette nouvelle rue, la plus grande de Constantine, et d'autres moins importantes, tend à faire disparaître le cachet original et à peu près unique en son genre de l'ancienne ville arabe. ».

Dans cette nouvelle édition du guide, Piesse mentionne les boulevards de la ville, parcours touristiques par excellence : « Les boulevards sont au nombre de quatre : le boulevard de l'Ouest, commençant près de la rue Sauzay pour finir à la pointe de Sidi Rached; le boulevard du Sud, allant de Sidi Rached à El-Kantra, et dominant le Roumel; le boulevard de l'Est, allant d'El-Kantra à la Kasba, et, enfin, le boulevard du Nord, commençant au sud de la Kasba pour finir près de la rue Sauzay. ».

En 1902, Penin et Bessoule rédigent le *Guide de Constantine*. Les auteurs expliquent leur objectif : offrir aux touristes arrivant à Constantine un moyen de se repérer dans la ville en utilisant uniquement leur guide. Le premier circuit touristique proposé dans l'ouvrage commence à partir de la place de la Brèche. Il fait le tour de la partie haute de la ville et revient à son point de départ, la place de la Brèche. Le circuit emprunte d'abord le boulevard qui longe la ville du côté ouest jusqu'à la caserne de la Casbah : « Prenant le boulevard de l'Ouest, à l'angle du magasin à orge (bâtiment de l'administration militaire), nous arrivons devant l'hôtel de ville, d'une construction toute récente. Un peu plus loin, suivant le même boulevard, le touriste remarquera la masse imposante de la Préfecture du département. Continuant sa promenade jusqu'à l'extrémité de ce boulevard qui, à partir de l'hôtel de ville, a pris la dénomination de boulevard du Nord, il se trouvera au pied de la Casbah qui renferme les régiments du 3^e tirailleurs algériens et du 3^e zouaves. (...). C'est le point le plus élevé de Constantine. ». La deuxième partie du parcours s'étend du bâtiment de la Casbah à Souk El Acer (place du Caravansérail à l'époque coloniale) : « De la casbah, nous suivons la rue Damrémont jusqu'au lycée de garçons et nous arrivons à la rue Thiers au bas de laquelle, à droite, est située la synagogue. (...). On y accédait près du lycée, et, après des détours nombreux, on débouchait, par une pente rapide, à l'extrémité de la rue Perrégaux, (...)

Remontant la rue Thiers, nous prenons, un peu après la synagogue, la rue Grand qui traverse une partie du quartier israélite et qui nous conduit à la rue de France en face le Commissariat de police du 2^e arrondissement : Passant devant ce Commissariat nous aboutissons à la place du Caravansérail sur laquelle sont situés les tribunaux civils et de commerce et, à côté, à gauche, la Méderça. (...) ». Le troisième tronçon du parcours débute à la place de Souk El Acer (place du Caravansérail) et se dirige vers la place de la Brèche, point d'arrivée et également de départ du parcours : « De la place du Caravansérail on rejoint la rue de France par la rue Négrier (...). Quittant la rue Négrier, nous reprenons la rue de France pour nous arrêter devant la cathédrale, (...). Après avoir gravi l'escalier qui aboutit à l'entrée de la cathédrale, le touriste se trouvera sur la place du Palais (...). Au fond de cette place est le Palais de la Division, habité par le Général commandant les troupes du département. (...). Près le Crédit foncier se trouve l'hôtel des Postes et Télégraphes, (...). Partant de la poste, traversant la place d'Orléans et suivant la rue Basse-Damrémont, en laissant à gauche la rue d'Aumale, nous passons devant le Trésor, maison mauresque assez intéressante. Au bas de la rue, nous nous retrouvons place de la Brèche, point de notre départ, après avoir accompli la visite de toute la partie haute de la ville ».

Le deuxième parcours part de la place de la Brèche et explore les parties moyenne et basse de la ville. Son premier tronçon commence à la place de la Brèche et aboutit à la place de Rahbet Es-Souf (ici le marché des galettes) : « Repartons et descendons la rue Nationale. Sur la droite, indiquée par son haut minaret, se trouve la grande mosquée « Djemaâ-el- Kebir ». (...). Un peu avant d'arriver au carrefour Perrégaux, nous prenons sur la gauche la rue Jules Favre qui nous conduit au centre d'une petite place où rayonnent trois rues (...). Sur la droite aboutit la rue Vieux. Un peu plus haut et au pied de l'escalier qu'on aperçoit de l'angle de la rue Vieux débouche, toujours sur la droite, la rue Bleue. En haut de l'escalier, sur les côtés duquel sont installées des échoppes, on arrive dans la rue Combes. (...). En prenant l'une des trois rues et en suivant à droite, le touriste verra les mêmes industries et aboutira sur la place du « marché des galettes » où ne se tiennent que des vendeurs indigènes. ». La deuxième partie du parcours s'étend de Rahbet Es-Souf à la place de la Brèche. D'après le guide, ce quartier arabe est le plus intéressant à visiter : « Descendant la rue Ali-Moussa, (...), nous tombons rue Perrégaux. (...). Remontant la rue Nationale jusqu'au carrefour Perrégaux, nous avons, sur notre gauche, à l'extrémité de la barrière en bois qui sépare le Rhumel de la voie publique, (...). Nous accédons alors à la deuxième partie de la rue Perrégaux. (...). Nous sommes dans le quartier essentiellement arabe. La sécurité y est

absolue. La rue que nous avons prise forme l'artère principale de ce quartier et elle va nous conduire jusqu'à la porte Djebbia. Sur la gauche, le touriste remarquera de petites ruelles en pente qui, toutes, aboutissent à des tanneries installées le long du Rhumel. Toutes les rues situées sur la droite permettront au visiteur de rejoindre la rue Nationale. (...). Nous voici arrivés à une courte distance de la porte Djebbia. Ici, la rue Perrégaux s'élargit et forme une petite place où aboutit la rue de l'Echelle, sur la droite. (...). La porte Djebbia n'a rien de curieux par elle-même. Elle a été restaurée tout dernièrement et, à part quelques inscriptions romaines aux trois quarts effacés, rien ne nous paraît devoir attirer l'attention du touriste. (...). Il ne nous reste plus qu'à gravir l'escalier situé au pied de cette porte, pour rejoindre la place de la Brèche après avoir côtoyé les remparts et le théâtre municipal. ».

En 1922, Arripe publie un guide intitulé *Le tourisme à Constantine*. Sans mentionner de trajectoires spécifiques, le guide encourage le touriste à découvrir les deux parcours : le parcours Soukier central et le parcours Souika : « La rue du 23^e de Ligne, la rue Bleue, la rue Sérigny, la rue Sidi-Lakdar, la rue Vieux, la place des Galettes, la rue Rabier, la rue des Abyssins, la rue et la place Sidi-Djellis et enfin la rue Cavaignac sont extrêmement curieuses. (...). Les rues Bleue et Sérigny sont plus pittoresques. (...). Après avoir jeté un coup d'œil sur la mosquée de Sidi-Lakdar, le touriste s'engagera sous les voûtes qui aboutissent, par la rue Vieux, à la place des Galettes, centre d'une vraie Cour des Miracles. (...). Un peu plus loin, avant d'arriver à la rue Thiers, il remarquera de nombreuses maisons de ces pourvues d'avant-corps. La vue est de nature à l'intéresser. (...), tout au moins à la place Molière où il s'arrêterait, s'il n'était pas fatigué. Il s'engagerait dans la rue Perrégaux, par dessous le pont qui donne accès à la porte principale de la Médersa. Tous les corps de métiers sont représentés dans cette dernière voie, essentiellement pittoresque et dont le point terminus est la porte Djebbia. ».

En 1923, le *Guide Bleu Illustré*, anciennement connu sous le nom de *Guide Joanne*, a été publié sous la direction de Monmarché. Le guide précise que la place Nemours (Place de la Brèche) est le point de départ de la plupart des parcours touristiques vers la ville accessible par trois voies principales: « Elle sera le point de départ de la plupart des touristes ; de là divergent en éventail les trois voies principales : à droite, la rue Nationale ; au milieu, la rue Caraman, prolongée par la rue de France ; à gauche, la rue Brunache que prolonge la rue Damrémont (de France ; à gauche, la rue Brunache que prolonge la rue Damrémont) ».

Le parcours commence à la place de la Brèche et se termine au pont de Sidi M'cid. Il débute dans la partie basse de la ville, en passant par le quartier de Souika. Depuis la place de la Brèche, il descend vers la rue Perrégaux (Souika), traverse le mausolée de Sidi Rached, puis remonte vers la rue Nationale : « De la place Nemours, une ruelle en escalier s'ouvrant entre le théâtre et la poste conduit à la porte El Djabia, (...).la rue Perrégaux, artère maîtresse de ces quartiers bas, qui servira de fil conducteur pour y retrouver son chemin. (...). On pourrait également descendre de la rue Nationale à la rue Perrégaux, soit par la rue Abdallah Bey, soit par la rue des Zouaves; dans cette dernière sont les principales zaouïas des sectes religieuses, notamment des Aïssaouas. (...) Les touristes, que des rues en très forte pente n'effraieront pas, pousseront de la rue Perrégaux jusqu'au marabout de Sidi Rached (...). Ils prendront par la rue Morland ou par la rue de l'Arc, d'où ils rejoindront la rue Morland, en prenant à droite par la rue de L'Alma qui les conduira à la rue Sidi Rached (...). En suivant la rue Perrégaux vers le nord, on retrouvera la rue Nationale; au carrefour, médersa de style mauresque. À droite de la place Molière. ».

Le parcours se poursuit dans la partie centrale de la ville, débutant par la rue Nationale. Il remonte ensuite vers Rahbet Es-Souf, puis traverse les quartiers de Charaâ, Sidi Djeliss et Sidi El Kitani : « On traversera la rue Nationale pour visiter en contre-haut d'autres quartiers indigènes, desservis par les rues Combe et Vieux, sur lesquelles s'embranchent de multiples ruelles, ainsi que le quartier juif. La mosquée de Sidi Lahkdar est dans la rue Combe. (...). En continuant par la rue Combe, on arrive à la place Rahbet Es-Souf ou place des Galettes, au nord-est de laquelle s'étend le quartier juif ou Charaâ, (...). Dans ce quartier se trouve, à proximité de la place des Galettes (prendre à droite de la rue Vieux), l'école Sidi Djellis, (...). La synagogue principale est rue Thiers, non loin de l'extrémité de la rue Vieux. À gauche, la rue Thiers aboutit au boulevard de Belgique qui domine le ravin du Rummel, (...). À l'angle du boulevard et de la rue de France s'élève le lycée de garçons. (...). La mosquée de Salah Bey, aussi connue sous le nom de Djama Sidi El-Kettani, possède deux entrées : l'une donnant sur la place, l'autre sur une rue à gauche. (...). L'ancienne médersa de Sidi El Kettani, à droite de la mosquée, a également été fondée par Salah Bey, qui y est enterré, ainsi que plusieurs membres de sa famille (...). Au nord de la place Négrier se trouve la synagogue. ».

La visite se poursuit ensuite depuis la place du palais vers la partie haute de la ville, les bâtiments de la Casbah et le pont de Sidi M'cid : « En se dirigeant vers le sud-ouest par la rue Chevalier, on atteint le carrefour formé par cette rue et les rues de France et Caraman.

À droite se dresse la cathédrale (...) anciennement mosquée du Souk El Rhezel, (...). Le palais de Hadj Ahmed, également appelé palais de la Division, occupe tout un côté de la place du Palais. Depuis la place du Palais, en se dirigeant vers l'ouest par la rue Sassy, on atteint la rue Damrémont, qui longe les murs des vastes bâtiments de la Kasba, dans lesquels le génie a encastré quelques inscriptions antiques (...). La rue Damrémont aboutit au boulevard de Belgique à l'extrémité duquel se trouve le beau pont suspendu de Sidi Mecid. ».

En 1950, Ricard et Parisot publient le Guide bleu : (Algérie-Tunisie). D'après ce guide, la ville était alors traversée par quatre grandes artères, partant toutes de la place de la Brèche, et formant les quatre principaux parcours touristiques de la ville : « la cité proprement dite est parcourue par quatre artères principales, orientées vers le Nord-Est. qui prennent naissance sur la place de la Brèche. ».

Ricard et Parisot commencent par décrire le premier parcours, qui traverse la rue Nationale (ou rue Georges-Clemenceau), depuis la place de la Brèche jusqu'au pont El Kantara : « La rue Georges-Clemenceau, qui traverse des quartiers indigènes, lesquels ont conservé, notamment ceux de droite, une très grande originalité. À droite, les rues Abdallah Bey (où se trouvent les principales zaouïas) et Morland, puis les rues des Zouaves et Bedeau sont très pittoresques : elles se poursuivent en contrebas et au-delà des piles du pont de Sidi Rached jusqu'au marabout de Sidi Rached, (...). À l'entrée des gorges de l'oued Rhumel, traces d'un rempart antique et sources d'eaux thermales. ». Décrivant toujours la rue Nationale : « À noter, rue Georges-Clemenceau : n° 20, la grande Mosquée ; n° 28, l'école Paul-Bert (filles musulmanes), (...); n° 54, sur la place Molière, la médersa, de style néo-mauresque. (...). Au milieu de la rue George Clemenceau s'ouvre la place Paul Molière, où prend naissance, à droite, la rue Saïd Ben Tchicou (ancienne rue Perrégaux), artère maîtresse qui traverse l'un des quartiers les plus curieux de la ville basse, passe devant une mosquée et un bain maure, et aboutit sur l'avenue Viviani ». La rue mène au pont El Kantara. : « À l'extrémité de la rue se trouvent le pont d'El Kantara et l'une des entrées de chemin des touristes. ».

Le guide poursuit ensuite avec la description du deuxième parcours, celui de la rue Caraman, qui s'étend de la place de la Brèche jusqu'au quartier Charaâ : « La rue Caraman, prolongée par la rue du Sergent-Paul Atlan, très commerçante, aux abords de laquelle se trouvent la Cathédrale, le palais Hadj Ahmed, la mosquée de Sidi Lakhdar, la mosquée de

Salah Bey, ou de Sidi El Kettani. (...). En continuant par la rue Combes, on arrive à la Rahbet Es-Souf, ou place Toussaint Pinelli, au nord-est, de laquelle s'étend le quartier Charaâ. ».

Le troisième parcours correspond à la rue Damrémont, qui débute à la place de la Brèche, à l'angle de la rue Brunache (ou rue Sauzai), et se termine au pont Sidi M'Cid : « la rue Brunache (ou la rue Sauzai) et le prolongement de la première, la rue Damrémont, qui longe à gauche les murs des vastes bâtiments de la Kasbah, dans laquelle le Génie a encastré de nombreuses inscriptions antiques. (...). La rue Damrémont aboutit au boulevard de Belgique, qui domine le ravin du Rummel et à l'extrémité duquel se trouve le beau pont suspendu de Sidi M'Cid. ».

Le quatrième parcours débute à la place de la Brèche, traverse les deux boulevards de la ville et se termine au pont El Kantara : « Le quatrième parcours est le boulevard Joly de Brésillon, établi en corniche, et d'où l'on domine le paysage grandiose formé par la large vallée du Rummel, (...). C'est là que se trouve l'hôtel de ville. (...). Faisant ensuite au boulevard Joly de Brésillon, toujours en corniche, puis en tunnel sous l'angle le plus saillant, le boulevard de l'Abime, contourne la Kasbah. (...) on passe devant la grotte dites des Pigeons, (...). A quelques mètres de la grotte, (...), se trouve l'ascenseur de Sidi M'Cid (...). Un peu plus loin se trouve le pont de Sidi M'Cid. ».

Analyse de la fréquentation touristique de la ville et des parcours traditionnels à l'époque coloniale à travers les guides et récits de voyage

Dans un premier temps, il convient de rappeler que deux grandes orientations coexistaient dans les guides et récits touristiques de l'époque coloniale. La première, de nature « propagandiste » et dominante au début de la colonisation, mettait en avant les vestiges antiques et l'action civilisatrice de la France. La seconde, portée par les orientalistes en quête d'exotisme, se concentrait sur la mise en valeur touristique des médinas.

Avant les grands percements, les parcours urbains étaient relativement clairs, bien qu'ils aient été peu documentés. Cependant, dès le début de la colonisation, les guides et récits de voyage reflétaient un parti pris idéologique visant à légitimer la présence française en Algérie. Selon Bella (2018), ils s'appuyaient sur l'héritage romain pour justifier cette présence, mettant en avant les ruines antiques comme un atout touristique.

En 1847, Quétin, se basant sur des sources militaires, concentre son attention sur les vestiges romains, négligeant les monuments arabes. Une approche similaire se retrouve dans

le récit des capitaines Rozet et Carette (1856), qui décrivent Constantine à travers ses ruines antiques, sans mentionner les édifices arabo-islamiques. Ces auteurs cherchaient moins à faire connaître la ville arabe et ses anciennes rues qu'à la marginaliser, en mettant en valeur l'héritage romain. En 1865, Fillias souligne la séparation entre les quartiers européens modernes et les quartiers arabes et juifs appauvris, ne mentionnant que les grands monuments institutionnels symbolisant la présence militaire et l'ordre colonial.

La seconde position, portée par les orientalistes, apparaît dans le récit de Cherbonneau (1857), publié avant l'achèvement des grands travaux de percement de la ville, notamment celui de la rue Nationale. Il décrit une partie du parcours Soukier central et ses monuments arabes. Le guide de Piesse (1862), faisant partie des guides Joanne, mentionne les deux parcours traditionnels de l'époque : la rue Perregaux et la rue Combes, correspondant respectivement aux parcours : Souika et Soukier. Piesse cite également les principales voies françaises ayant remplacé ces anciens tracés : la rue Damrémont (ancien parcours Tabia/Casbah à l'Est) et la rue Caraman (remplaçant Souk El Ghezal/Zekak El Blate), ainsi que des rues moins importantes comme celles du Palais et Cahoreau, insérées au sein des îlots traditionnels.

Après l'achèvement des grandes percées, en particulier celle de la rue Nationale, on parle moins des vestiges antiques présents dans la ville, probablement parce qu'un grand nombre d'entre eux ont été supprimés pour laisser place aux nouvelles rues et édifices européens. L'intérêt se porte davantage sur les quartiers arabes marchands, comme l'illustre Bourde (1880), qui visite l'ancien parcours Soukier. Arripe (1922), sans citer de trajectoires précises, invite le touriste à visiter les deux parcours : Soukier central et Souika. Penin et Bessoule (1902) proposent deux circuits pour la ville, qui débutent et se terminent à la Place de la Brèche : le premier explore la partie haute de la ville, tandis que le second couvre les parties moyenne et basse. Le guide passe en revue les parcours traditionnels, mais ne mentionne pas les monuments traditionnels. Les monuments cités sont principalement coloniaux : le théâtre municipal, le marché couvert, la Préfecture, l'hôtel de ville, le lycée de garçons, la synagogue, etc., ou bien des monuments traditionnels reconvertis en équipements au service de l'administration militaire : la caserne de la Casbah, la cathédrale (ancienne mosquée Souk El Ghezal), le Trésor (ancienne Dar El Khalifa), le Palais de la Division (ancien palais du bey), etc. Seuls trois monuments arabes sont cités : la Medersa de Salah Bey, la grande mosquée Djemaâ El Kebir et les tanneries.

Le Guide Bleu Illustré, rédigé par Monmarché (1923), propose un long parcours qui fait le tour de la ville, de la place de la Brèche au pont de Sidi M’Cid. Ce parcours commence par la partie basse de la ville et son principal itinéraire (le parcours Souika), puis remonte vers le parcours Soukier, Rahbet Es-Souf, Souk El Acer, avant de déboucher sur la Place du Palais. Le dernier tronçon débute à la Place du Palais et mène au pont de Sidi M’Cid.

On constate qu’après l’achèvement des grands percements, l’accent est souvent mis sur les nouvelles rues, désormais considérées comme les principaux axes touristiques de la ville. De plus, le point de départ de ces itinéraires se situe presque toujours autour de la Place de la Brèche. Ricard et Parisot (1950), dans leur Guide Bleu (Algérie-Tunisie), désignent les trois rues issues des grands percements comme les principaux parcours touristiques de la ville : la rue nationale, qui mène au pont El Kantara et dessert les quartiers arabes bas ainsi que le parcours Souika ; la rue Caraman, qui s’étend de la place de la Brèche jusqu’au quartier Charaâ ; et la rue Damrémont, qui part de la place de la Brèche, à partir de la rue Brunache (rue Sauzai), et aboutit au pont Sidi M’Cid. Ils ajoutent un quatrième parcours, qui traverse la place de la Brèche, le boulevard Joly de Brésilion et le boulevard de l’Abime, pour déboucher sur le pont de Sidi M’Cid. Dans l’édition de 1882 des guides Joanne, Piesse évoque les quatre boulevards coloniaux qui contournent la ville, qu’il considère comme des parcours touristiques par excellence : le boulevard de l’Ouest, le boulevard du Sud, le boulevard de l’Est et le boulevard du Nord.

Tous ces auteurs ont en commun d’avoir été accompagnés de guides locaux et de militaires. Ils ont eu recours à des documents du génie et, qu’ils soient orientalistes ou propagandistes, se sont alignés idéologiquement avec la colonisation. Les parcours mentionnés ne reflètent en aucun cas les trajets des touristes, qui, indifférents à toute orientation politique et non guidés, interprétaient les paramètres spatiaux afin de retrouver leur chemin, traversant les anciens parcours pour rejoindre les monuments traditionnels, sans bien connaître le site. En l’absence d’objectivité dans la transmission des informations à cette époque et sans véritable enquête de terrain, nous ne pouvons déduire les trajectoires des touristes non guidés, mais seulement les parcours proposés pour la visite.

7.4 Parcours touristiques proposés pour la vieille ville de Constantine depuis l'indépendance

7.4.1 Parcours touristiques proposés par les différents projets pour la vieille ville de Constantine

Au niveau de la wilaya de Constantine, le Plan d'Aménagement de la Wilaya (PAW) datant des années 1990 envisageait la restauration du Chemin des Touristes, mais ce projet est resté sans suite. En 1994, un Plan d'Occupation des Sols (POS) pour la basse Souika a été proposé par des étudiants en architecture de l'Institut d'Architecture et d'Urbanisme et approuvé par le conseil communal. Ce POS proposait l'aménagement d'une promenade suivant l'ancien sentier touristique, située en bordure de la falaise. Il suivait le tracé des gorges où se trouvaient les jardins romains (Benabbas-Kaghouche, 2010). Il envisageait également la valorisation de l'artisanat et la création d'un centre artisanal et touristique à la basse Souika. Cependant, le projet n'a pas été réalisé. (Figure 7-4).



Figure 7- 4 : Proposition POS 1994 : Création d'une promenade touristique.

Source : Benabbas-Kaghouche (2010).

En 2011, le Plan Présidentiel de Modernisation de la Métropole de Constantine (PPMMC) recommande la réhabilitation du sentier touristique longeant les gorges du Rhumel, en l'intégrant à un circuit touristique. Ce projet demeure, à ce jour, en suspens.

En 2007, le Plan de Sauvegarde a été le premier à recommander des parcours touristiques pour la partie basse de la ville (quartier Souika), en plus d'un itinéraire naturel longeant le ravin et du Chemin des touristes :

- Création d'un parcours touristique au niveau de la Souika haute et intégrer les édifices à valeur historique et de mémoire dans ce circuit touristique.
- Création d'une promenade au bord du ravin en y intégrant des équipements à caractère ludique.
- Valorisation de la rue Mellah Slimane et création d'un circuit touristique le long de la rue en intégrant les maisons à valeur architecturale et les édifices à valeur historiques sur les principales pénétrantes.
- Valorisation du mausolée de Sidi Rached dans le cadre d'un circuit touristique.
- Réhabilitation du chemin des touristes.

Ces opérations étaient selon le plan de 2007 argumentées par :

- La mise en valeur des vestiges éventuellement découverts, après sondages et fouilles, dans le cadre d'un musée à ciel ouvert.
- La mise en valeur du pan de la muraille antique qui reste du côté du mausolée Sidi Rached.
- Restitution symboliquement de l'ancienne porte Bab El Djabia.
- Injection d'équipements culturels et touristiques visant à revaloriser la Souika basse, aujourd'hui marginalisée (maisons d'hôtes, musée, centre des archives de la vieille ville, bibliothèque, galerie d'exposition, etc.) selon les prescriptions données pour les reconstructions.

7.4.2 Parcours proposés par le Plan Permanent de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Secteur Sauvegardé de Constantine (PPSMVSS)

En 2011, le Plan Permanent de Sauvegarde et de Mise en Valeur de la Vieille Ville de Constantine (PPSMVSS) a identifié sept parcours historiques à valoriser au sein du secteur sauvegardé. Ces parcours englobent des monuments et des sites historiques qui ont contribué à façonner l'identité culturelle de la ville. Le PPSMVSS recommande que ces itinéraires soient mis en valeur en tant que témoins des différentes époques de l'histoire de Constantine, par le biais de circuits touristiques et d'aménagements spécifiques.

Premier parcours : Lieux relatifs à la mémoire de Salah Bey

Ce premier parcours inclut les biens et monuments restants relatifs au règne de Salah Bey (1771-1792.) :

- Sa mosquée « Sidi al Kitani », noyau symbolique, construite sur l'emplacement d'un ancien tombeau de saint.
- Ses deux Médersas : la principale « El Ketania » (1775), construite près de la mosquée du même nom et celle attenante à Djamaa Lakhdar (1779).
- Il doit intégrer au moins ses deux maisons : celle située près de Maq'ad Zwawa signalée dans le *Sijill Salah Bey* et la petite maison (qui jouxte sa nouvelle demeure) signalée par Mercier (1879).
- Souk El Acer : le marché quotidien tant prisé par les constantinois, a succédé à Souk El Djamaâ et garde une partie de sa mémoire.
- L'ancien emplacement de Fondouk Qîsârîlî : disparu, mais facilement localisable. C'est celui que le Bey fit construire, avec ses dépendances en boutiques et en écuries.
- Le caveau de la famille de Salah Bey : qu'on retrouve à l'intérieur de la Medersa.

Le plan permanent préconise la valorisation de ce parcours patrimonial et sa préservation en maintenant ces édifices en activité, ce qui constitue la meilleure garantie pour leur pérennité. Il attire l'attention sur l'actuel "Dar El Imam", qui englobe la médersa de Salah Bey et le consistoire israélite de l'époque coloniale. Le plan précise que : « Le lieu nécessite des soins spécifiques en tant que patrimoine destiné aux visites culturelles et touristiques ». Il propose également l'ouverture des monuments aux touristes : « Il serait pertinent d'envisager une reconstitution (en images, maquette ou version virtuelle) des salles d'études, de prière, ainsi que des chambres des professeurs et des étudiants, et du plan originel de la médersa, qui serviront à l'illustration des visites guidées. ». Le plan mentionne également l'ancien quartier juif « Hawmat Shara Al Yahûd » ou « Shara », adjacent à l'ancien quartier administratif de Salah Bey, dont certains attribuent la création.

Deuxième parcours : Derb Ben Lefgoune

À l'époque de la régence des Beys, la puissance religieuse était détenue par la famille Ben Lefgoune, représentée par son chef, Sidi Abd El Kerim, nommé par les Turcs Emir Er-Rekeb. Dans ce contexte, le plan permanent suggère de mettre en valeur les monuments liés à l'histoire des Ben Lefgoune dans le cadre de la valorisation historique de la vieille ville de

Constantine et de les intégrer dans un circuit touristique qui illustrerait une facette de l'histoire turque de Constantine :

- La grande mosquée : existe toujours. Elle est classée monument historique ;
- La mosquée Sidi Chekfa : petite mosquée qui offre aujourd'hui l'image d'une construction à moitié effondrée ;
- La medersa : appartenant également à cette noble famille, elle n'est aujourd'hui que des décombres ;
- La demeure des Bencheikh Lefgoun : ou Derb Bencheikh Lefgoun.

Troisième parcours: Les lieux de mémoire du Cheikh Ben Badis

Selon le PPSMVSS, la famille Benbadis est profondément enracinée dans l'histoire de la ville, reconnue pour son engagement dans les activités liées au savoir. Abdelhamid Benbadis, tout au long de sa vie, tout comme ses prédécesseurs, a dispensé un enseignement de qualité, permettant aux élèves assidus d'intégrer des institutions prestigieuses telles que la Zitouna ou Al-Azhar. Le plan a mis en évidence plusieurs lieux où le Allama a vécu et transmis son savoir, notamment :

- La grande mosquée : Abdelhamid Benbadis a donné ses premiers cours et ses premiers enseignements, en 1912, dans la Grande mosquée de Constantine (Djamaâ Al Kabir) Quelques mois seulement avant que l'administration coloniale lui interdise ses nouvelles activités ;
- Djamaâ Lakhadar : Il donna ses cours à Djamaâ Lakhdar qu'il en fera sa « médersa » jusqu'à sa mort en 1940. Sa préférence pour la mosquée Al Akhdar s'explique peut-être qu'elle fut à cette époque la seule mosquée d'envergure située au centre-ville à quelques mètres de la Grande Mosquée. Elle était relativement à l'abri de l'égide coloniale comme ce fut le cas de La Mosquée Sidi al Kettani ;
- Mosquée Sidi Qamouche : (Près de Souk Al Ghzal) : Propriété de la famille Benbadis depuis longtemps, c'est l'une des plus vieilles mosquées de la ville (remonterait au XIV ou au XVe siècle). Situé à l'angle de la Rue du 19 Juin et de la rue Mouloud Amira ;
- Medersa sidi Boumaâza (1930) : située à Arbaïn Cherif (actuelle rue Benbadis N°26). C'est une vieille mosquée citée parmi les toponymes de la ville depuis le XVIIIe siècle au moins. Elle fut entre 1922 et 1927 la première école libre

pour l'enseignement primaire arabe et la première à s'être consacrée à l'enseignement des filles. Également lieu de prière, elle est devenue une annexe aux enseignements de Djama Lakhdar ;

- Mosquée Sidi Abd Al Mumin : Mosquée très ancienne, située à Souika, où se déroulaient les prières ainsi que l'enseignement du Coran. Benbadis, accompagné de plusieurs de ses disciples tels qu'Abdal Qader al Medjawi, Salah Ben Labed, Ahmad Al Habibatni, entre autres, y donna des cours ;
- *Madrasat Al Tarbia wa al Taalim al Islamia* : Créée en 1930, l'école qui se trouve encore aujourd'hui à Arbaïn Cherif (actuelle rue Benbadis) symbolise l'activité d'enseignement primaire de son fondateur « El Cheikh Benbadis ». Née de l'association « Al Tarbia wa al Taalim al Islamia », nouveau nom que prend l'association de Bienfaisance Musulmane créée en 1917 dont le siège était à Foudouk Azzayt sis à El Recif (rue Rouag Saïd). La nouvelle association prend siège dans la rue Ali Moussa. Elle fonctionnera jusqu'en 1957 date de sa fermeture sur décision des autorités coloniales. L'école comptait plusieurs annexes, dont l'une située dans le quartier El Djazzarîne ;
- L'imprimerie Musulmane Algérienne, 37 rue Alexis Lambert, Constantine (Arbaïn Cherif) : C'est grâce à son autonomie en matière d'imprimerie que l'association des Oulama, présidée par Benbadis a pu mouvoir ces activités culturelles par la publication régulière de revues et journaux, malgré les difficultés techniques, financières et juridiques de l'époque ;
- Club de l'Union (Nadi Al Ettihad) : Créé le 1 juillet 1932, ses fondateurs sont des élus, dont Zubayr, le frère de Abdelhamid Benbadis. Il était présidé par le docteur Muhammad Salah Benjelloul. En Avril 1933, le Club élit domicile dans l'immeuble qui fait face à Bab al Quantara, sur la placette. Benbadis en a fait un lieu de réunion ;
- L'Université Populaire (Centre culturel Abdelhamid Benbadis) : a souvent été le lieu des grandes rencontres politiques et associatives ;
- Cimetière familial : La famille Benbadis a un coin de cimetière privé où repose Abdelhamid Benbadis.

Quatrième parcours : Visite du palais du Bey

Selon le PPSMVSS, le palais du Bey est l'un des repères incontournables de l'histoire de Constantine et de l'Algérie en général. Il abrite aujourd'hui le Musée national des arts et

traditions populaires. Le plan préconise la valorisation du Palais et son intégration dans un circuit touristique.

Cinquième parcours : Mellah Slimane, la rue structurante de la Souika

La rue Mellah Slimane a toujours été la rue structurante de la Souika. C'est le témoin vivant des différentes civilisations ayant stratifié l'histoire de Constantine depuis l'antiquité. Elle est dotée de deux principaux accès et deux places : la place Bab El Djabia située à l'entrée du pont Sidi Rached et la place El Ajabi sise sur la rue Nationale. Elle relie entre eux deux célèbres ponts : le pont Sidi Rached et la passerelle Perrégaux.

Selon le plan de sauvegarde, cette rue abrite des maisons d'une grande valeur architecturale, illustrée par des éléments distinctifs propres à chaque typologie, tels que "Dar Gaid Rahba" et "Dar Cheikh El Arab". Elle renferme également des monuments, des rues et des demeures qui lui confèrent un potentiel touristique notable : « La mosquée Sidi Abdelmoumen et la mosquée Tijania Soufla, datant du règne turc, les hammams de la même époque, la médersa, chef-d'œuvre de l'architecture néo-mauresque coloniale, le moulin, dont la réputation historique s'étend à toute la ville, et la tannerie, l'une des plus anciennes du monde, à laquelle mène l'une des pénétrantes de la rue. D'autres pénétrantes sont tout aussi intéressantes, puisqu'elles mènent au mausolée de Sidi Rached, aux jardins surplombant le ravin, qui méritent d'être restaurés, ainsi qu'à l'une des maisons les plus célèbres de la vieille ville, celle de la fille du Bey, surnommée pour l'occasion "Dar Eddaikha". ».

Sixième parcours : Souk Etedjar, le cœur de la vieille cité Constantinoise

Le plan permanent insiste sur le devoir de sauvegarder ce tronçon de la ville dont la revalorisation « permettrait de resituer un parcours antique » et de « pérenniser des activités traditionnelles qui ont toujours fait partie du paysage urbain de la ville, et qui ne pourraient que se développer sous l'effet d'une touche touristique ».

La mise en tourisme de cette partie de la ville se fera (toujours d'après le PPSMVSS) par la restitution et la réinjection des métiers disparus afin de développer la vente de produits artisanaux : « dont la dinanderie et la mercerie, qui ont toujours fait la fierté de la ville de Constantine. ».

Septième parcours : Du boulevard de l'abîme au chemin des touristes, un voyage au fond du ravin

Ces deux parcours que le PPSMVSS a jumelé pour n'en former qu'un, faisaient et font toujours rêver les randonneurs. Le premier (le boulevard de l'abîme) est un parcours à circulation mécanique et piétonnière taillé dans le roc à l'époque française et perché à une hauteur vertigineuse. Quant au Chemin des touristes c'est un sentier accroché à la paroi de l'imposante muraille rocheuse. C'est l'une des curiosités naturelles les plus captivantes de la ville.

7.4.3 Parcours touristiques proposés par l'évènement Constantine capitale arabe CCCA 2015

Selon Soualah et Benabbas-Kaghouché (2017), des circuits touristiques ont été proposés par le laboratoire L.A.U.T.E.S⁴³ pour la direction du tourisme et de l'artisanat. Mais le commissariat de la manifestation n'a pas intégré ces propositions à défaut de sa budgétisation. Les rues et ruelles faisant partie du programme de réhabilitation étaient entre autres :

- La Rue Benzgouta Med, Rue Mellah Slimane (partie 1) ;
- La Rue Salhi Taher ;
- La Rue Hamlaoui (partie1), Rue les frères Barama, rue frères Ahcen ;
- La Rue Mellah Slimane (partie2) ;
- La Rue Kaddid Salah, rue Tlili Said, Rue Hamlaoui (partie2) ;
- La Rue Kamel Beloussif, Rue Soufi Mustafa ;
- Rue Bastandji Med, rue Meriem Bouatoura, Rue Abdallah Bouhroum (partie1), Rue Hamlaoui (partie3) ;
- La rue Ali Moussa, rue frères Cherak, rue Bendelloul, rue Bitat Maamar, rue Belabed Tahar ;
- La Rue Abdelhamid Ben Badis, Rue Bourssas Nouar, rue Rouague Said ;
- La rue les frères Arafa, rue des frères Dakhmouch, rue Dhili Mohamed, rue Abdelhamid Ben Yamina, rue El Ouahab Bachir ;
- La rue frères Mentouri, rue Ben Chaalal Ismail, rue 19 mai1954, rue Amar Staïfi, rue Kherab Said, rue Moghnani, rue Abdalah Bouhroum (partie2) ;
- Impasse Bechetarzi.

⁴³ Laboratoire de l'Architecture à l'Urbanisme Espace Technique Et Société

7.5 Fréquentation touristique actuelle des parcours historiques : Enquête par observation

Notre enquête s'est déroulée d'avril 2015 à décembre 2024 auprès de cinq groupes de touristes, accompagnés d'un guide touristique qui suivaient des parcours bien définis, et de douze touristes individuels. Parmi les touristes individuels, sept ont fait appel aux services d'un guide, tandis que cinq ont indiqué s'être informés sur leur destination et ont préféré se fier aux cartes et à leur propre interprétation de l'espace. Pour tous les cas étudiés, il s'agissait de leur première visite à Constantine.

Nous avons constitué notre échantillon de touristes en groupe grâce à la collaboration d'un guide formé par l'OGEBC (Office National de Gestion et d'Exploitation des Biens Culturels Protégés) de Constantine. Cet organisme a assuré la formation de plusieurs guides touristiques, spécialement pour accompagner les délégations étrangères, notamment celles invitées à la manifestation « Constantine, Capitale de la Culture Arabe 2015 ». Ces visites guidées ont ensuite été mises à la disposition de tous les visiteurs de la ville qui sollicitaient leurs services. En ce qui concerne les touristes individuels, nous les avons sélectionnés en collaboration avec des agences de voyage. Ceux qui ont opté pour un accompagnement ont été guidés par un guide de l'OGEBC, qui leur a proposé le même programme de visite que celui des groupes.

7.5.1 Profils des touristes enquêtés

Avant de commencer l'enquête, nous avons collecté les profils des touristes étudiés. Les groupes étaient composés de deux à cinq personnes ; trois groupes provenaient d'une même destination (Espagne, France et Tunisie). Les deux autres groupes étaient des délégations étrangères de plusieurs nationalités. L'âge des sujets variait de 37 à 65 ans. La motivation principale de ces groupes de touristes était le tourisme, bien que certains étaient venus aussi pour des raisons professionnelles (Tableau 7-1).

Tableau 7- 1 : Profil des touristes en groupe.

Groupe	Provenance	Nombre	Tranche d'âge	Motivation
Groupe 1	Espagne	3	45-56 ans	Tourisme et travail
Groupe 2	Tunisie	3	40-52 ans	Tourisme
Groupe 3	France	2	50-65 ans	Tourisme
Groupe 4	Italie et France	4	37-57 ans	Tourisme et travail
Groupe 5	Égypte et Tunisie	5	37-60 ans	Tourisme et travail

Source : Auteure, 2019.

Les touristes individuels étaient venus d'Espagne, de France, de Tunisie, d'Italie, et il y avait même des Algériens qui visitaient Constantine pour la première fois. L'âge moyen des sujets étudiés était de 42 ans. Leur motivation principale était le tourisme, quoique certains étaient venus également pour le travail. Certains touristes individuels possédaient quelques connaissances du site et ont choisi de ne pas être guidés (Tableau 7-2).

Tableau 7- 2 : Profil des touristes individuels

Origine géographique	Motivation : tourisme et travail	Motivation : tourisme	Touristes guidés	Touristes non guidés	Âge des sujets
Espagne	1	1	2	-	35, 52, 60
France	1	1	2	-	40, 50
Tunisie	2	1	2	1	25, 27, 32, 35
Italie	1	-	1	-	45, 52
Algérie	-	4	-	4	25, 35, 50, 62

Source : Auteure, 2019.

Les guides touristiques proposent trois parcours distincts qui partent d'un même point pour les deux catégories de touristes (groupes de touristes guidés et touristes individuels guidés). Les touristes individuels non guidés choisiront d'emprunter d'autres parcours.

7.5.2 Déroulement de l'enquête

Comme indiqué dans la section méthodologie, nous avons recours au "snail trailing" (ou suivi des piétons) pour mener notre enquête sur le terrain. Cette technique nous a offert la possibilité de recueillir des données qualitatives en suivant et en analysant les trajectoires des touristes à partir d'un point prédéfini. Elle apparaît comme la méthode la plus appropriée pour observer les déplacements touristiques le long des parcours historiques de notre site d'étude.

En suivant les recommandations de Van Nes et Yamu (2021) relatives à ce type d'enquête, nous avons respecté le protocole suivant :

Nous avons préparé la carte de notre site, délimité la zone d'enquête, et précisé les emplacements spécifiques pour le suivi des piétons, ainsi que les points de départ et d'arrivée.

Nous avons enregistré les chemins empruntés par les piétons à partir du point de départ choisi par le guide touristique (dans le cas des touristes guidés) ou par les touristes individuels non

guidés. Pour les deux cas, le point de départ était la Place de la Brèche (actuellement Place 1er Novembre).

Les traces des piétons ont été enregistrées jusqu'à ce qu'ils quittent la zone d'observation ou s'arrêtent pour toute activité d'une durée supérieure à deux minutes. Le suivi des piétons et l'enregistrement de leurs déplacements ont été effectués discrètement, sans influencer l'orientation spatiale des touristes, afin de garantir la validité des résultats de la recherche.

Une fois toutes les traces collectées, nous les avons rapportées sur AutoCAD pour un traitement ultérieur et une analyse spatiale.

7.5.3 Parcours proposés aux touristes guidés

Les points de rencontre et de départ des parcours proposés (pour les touristes en groupe et les sept touristes individuels) se situent sur l'ancienne place de la Brèche. Les guides ont expliqué que ce choix découlait de plusieurs facteurs, notamment la grande visibilité de cet endroit, la présence d'importants points de repère tels que la grande poste et le théâtre, ainsi que la proximité d'hôtels comme le Novotel et l'Ibis, où certains visiteurs séjournaient. De plus, l'accès à la vieille ville depuis ce point est facile et pratique. Les parcours proposés débouchent tous sur les ponts de la ville.

Le premier parcours est le plus fréquemment proposé par les guides. Les visiteurs suivent l'ancienne rue de France (actuelle rue 19 juin 1956), pour se diriger directement vers le palais du Bey, où la majeure partie de leur visite a lieu. Ensuite, ils sont conduits vers le pont Sidi M'cid, qui se trouve à la limite du site, en empruntant à nouveau la même rue.

Le deuxième parcours démarre de la place de la Brèche, traverse le Boulevard Zighoud Youcef (ex Boulevard de l'Abîme) et débouche sur le pont Sidi M'cid. Dans certaines visites, ces deux parcours sont jumelés au niveau du pont Sidi M'cid. En effet, les touristes suivent l'itinéraire suivant : place de la Brèche, palais, rue de France, pont Sidi M'cid, Boulevard Zighoud Youcef, pour revenir au point de départ (La Place de la Brèche).

Le troisième parcours proposé traverse la place de la Brèche, la rue Larbi Ben Mhidi, le pont Mellah Slimane, le pont Bab El Kantara, avant de revenir vers la place de la Brèche en empruntant le même chemin. La durée de la visite est d'environ deux heures, mais peut varier en fonction des souhaits des visiteurs et des conditions locales.

Ces trois parcours s'articulent autour d'un monument (le palais du Bey) et des ponts de la ville, lieux touristiques les plus médiatisés de la vieille ville de Constantine. Cependant, il arrive que les touristes veuillent prolonger leur expérience touristique et accéder à la médina. Dans ce cas, le guide propose des itinéraires supplémentaires en fonction du temps disponible pour la visite, entre autres, le prolongement du premier parcours vers les places traditionnelles Rahbet El Souf et Sidi Djeliss, ou encore le prolongement du troisième parcours vers le quartier Souika et éventuellement le pont Sidi Rached.

Le Tableau 7-3 résume les informations concernant les parcours proposés aux touristes guidés.

Tableau 7- 3 : Parcours touristiques proposés par les guides touristiques.

Parcours	Description
Parcours 1	Place de la Brèche – rue de France (19 juin 1956) jusqu'au palais du Bey – pont Sidi M'cid
Parcours 2	Place de la Brèche – boulevard de l'Abîme jusqu'au pont Sidi M'cid
Parcours 3	Place de la Brèche – rue Larbi Ben Mhidi – pont Mellah Slimane – pont Bab El Kantara
Prolongement du parcours 1	Parcours 1 prolongé vers les places traditionnelles Rahbet El Souf et Sidi Djeliss
Prolongement du parcours 3	Parcours 3 prolongé vers le quartier de la Souika et le pont Sidi Rached

Source : Auteure, 2019.

Les groupes 2 et 3 ont prolongé leur parcours. Le groupe 2 a été guidé vers l'extension du premier parcours, qui inclut les places traditionnelles Rahbet El Souf et Sidi Djeliss. Quant au groupe 3, il a décidé de prolonger sa visite jusqu'au quartier de la Souika et d'atteindre le pont Sidi Rached, à partir du troisième parcours (Tableau 7-4).

Tableau 7- 4 : Parcours empruntés par les différents groupes de touristes.

Groupe	Parcours
Groupe 1	Parcours 1 + parcours 2
Groupe 2	Parcours 1 + parcours 2 + parcours 3 + prolongement du parcours 1
Groupe 3	Parcours 1 + parcours 2 + prolongement du parcours 1 + parcours 3
Groupe 4	Parcours 1 + parcours 2
Groupe 5	Parcours 1 + parcours 2 + parcours 3

Source : Auteure, 2019.

Les touristes individuels guidés ont choisi leur parcours comme indiqué dans le Tableau 7-5.

Tableau 7- 5 : Parcours empruntés par les touristes individuels guidés.

Parcours	Nombre touristes
Parcours 1 + parcours 2	2
Parcours 1 + parcours 2 + prolongement du parcours 1 + parcours 3 + prolongement du parcours 3	2
Parcours 1 + parcours 2 + parcours 3	3

Source : Auteure, 2019.

Tous les touristes individuels guidés ont combiné plusieurs parcours. Deux d'entre eux, contraints par le temps, ont choisi uniquement deux parcours, en effectuant un circuit complet qui part de la place 1er Novembre et y revient, en empruntant le parcours 1 et le parcours 2. Trois touristes ont opté pour les principaux parcours proposés (parcours 1 + parcours 2 + parcours 3). Les deux autres, disposant de plus de temps pour leur visite, ont décidé d'étendre leur parcours au-delà des trois principaux, en prolongeant leur visite jusqu'aux ruelles précoloniales.

Les résultats de l'observation *snail trailing* des touristes guidés ont été rapportés sur la carte suivante: (Figure 7-5)

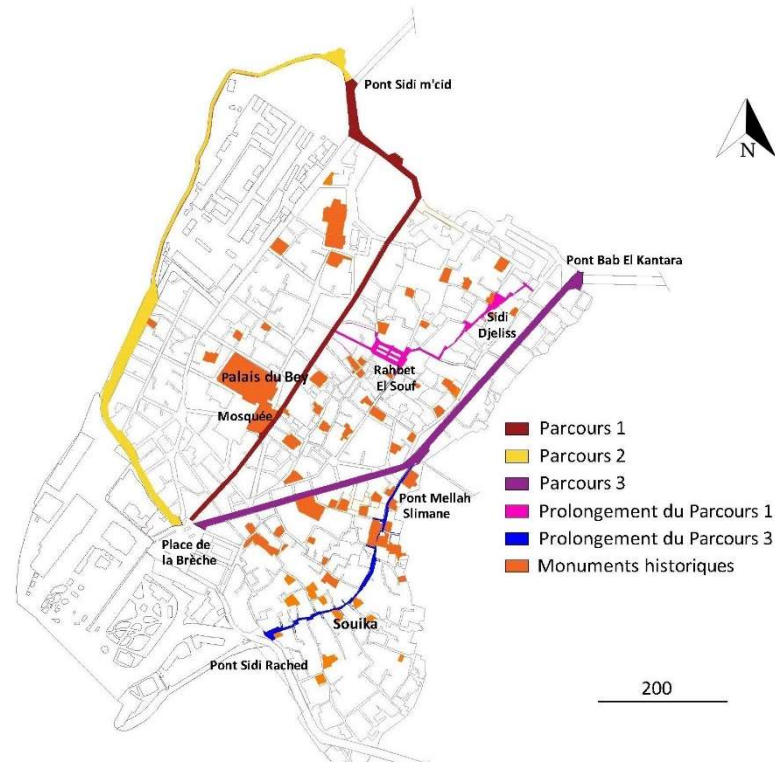


Figure 7- 5 : Parcours empruntés par les touristes guidés (individuels et en groupe).

Source carte : PPSMVSS Constantine 2012, modifiée par l'auteure, 2019.

7.5.4 Parcours empruntés par les touristes individuels non guidés

Les touristes individuels non guidés, ayant des connaissances préalables, ont tous souhaité visiter le palais et les ponts. Ils ont emprunté la rue du 19 Juin pour rejoindre le palais du Bey, la rue Larbi Ben M'hidi pour atteindre le pont de Bab El Kantara, et le boulevard Zighoud Youcef pour se rendre au pont de Sidi M'cid. Aucun touriste n'a visité la vieille ville ni le pont de Sidi Rached.

Ces touristes ont rencontré des difficultés d'orientation dans le site. Ils ont emprunté les chemins les plus ouverts, telles les grandes rues et les places publiques, évitant de la sorte les ruelles sinueuses de la vieille ville, ce qui les a empêchées certainement de visiter les monuments historiques les plus importants de la médina.

Les résultats de l'observation *snail trailing* des touristes individuels non guidés ont été rapportés sur la carte suivante: (Figure 7-6)

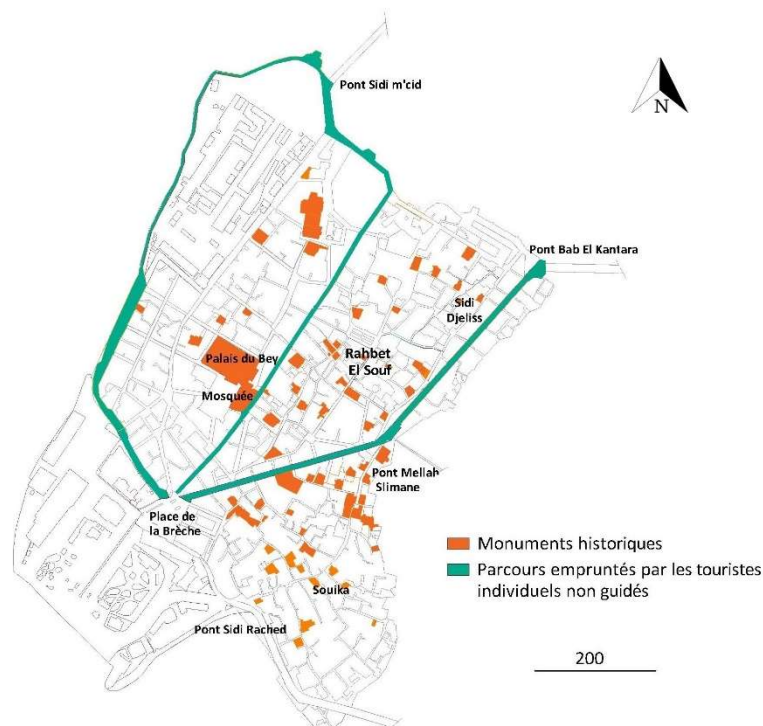


Figure 7- 6 : Parcours empruntés par les touristes individuels non guidés.

Source carte : PPSMVSS Constantine 2012, modifiée par l'auteure, 2019.

Les groupes de touristes se fiaient généralement à leur guide pour se déplacer sur le site. Cependant, il arrivait que certains consultent leurs applications et cartes pour mieux comprendre leur environnement. Il est important de noter que le public ne dispose pas d'information sur les parcours et les itinéraires touristiques à suivre, en particulier les parcours traditionnels anciens. Les renseignements disponibles sur les monuments et les parcours de la vieille ville de Constantine sont souvent insuffisants. Les monuments précoloniaux ne sont pas bien médiatisés ; ceux qui le sont davantage sont le palais et quelques monuments de l'époque coloniale tels les ponts, le théâtre, etc.

7.5.5 Discussion

Cette enquête par observation a permis de mettre en lumière plusieurs aspects de la fréquentation touristique des parcours historiques de la vieille ville de Constantine. Elle a permis de dresser un portrait détaillé de la fréquentation actuelle, tout en soulignant plusieurs enjeux liés à l'orientation, à l'accessibilité de l'information et à la valorisation du patrimoine de la ville.

Les données recueillies montrent que les touristes guidés suivent généralement les itinéraires définis par les guides, qui privilégient des sites emblématiques tels que le palais du Bey et les ponts historiques. Ces parcours, bien que structurés et populaires, concentrent l'attention sur des monuments spécifiques, souvent médiatisés, tout en excluant d'autres éléments du patrimoine, notamment ceux liés à l'architecture précoloniale. Ainsi, une part importante de la richesse historique de la vieille ville de Constantine demeure méconnue des visiteurs. L'enquête a également révélé une tendance des touristes guidés à prolonger leurs visites et à explorer davantage d'endroits en ville, au-delà des principaux parcours proposés par le guide.

Les touristes individuels non guidés, quant à eux, ont rencontré des difficultés d'orientation, mettant en évidence un manque d'informations claires et accessibles sur les parcours traditionnels. Ces résultats soulignent la nécessité de renforcer la médiation touristique et d'améliorer l'accessibilité des informations sur les sites historiques, afin d'enrichir l'expérience des visiteurs et de valoriser davantage le patrimoine de Constantine.

Les touristes sans guide ont fréquemment opté pour des parcours plus simples, empruntant des rues principales et évitant les ruelles étroites de la médina. Cette tendance met en lumière une difficulté d'orientation, due à l'absence de signalétique claire et d'informations facilement accessibles concernant les parcours historiques, ce qui a empêché certains visiteurs de découvrir la totalité du site. Bien que certains aient cherché à se repérer en utilisant cartes et applications mobiles, ils ont rencontré des obstacles, notamment le manque de repères et de parcours bien balisés pour atteindre les monuments précoloniaux.

Les résultats de l'observation par "*snail trailing*" montrent également que, malgré l'utilisation de nouvelles technologies comme les applications mobiles, les visiteurs restent largement dépendants des guides pour découvrir les principaux sites touristiques. Toutefois, l'absence d'informations systématiques sur les parcours historiques traditionnels, associée à une médiatisation insuffisante des monuments précoloniaux, limite l'expérience touristique et entrave la compréhension complète du patrimoine historique de la ville. Les informations disponibles sur les sites touristiques, souvent insuffisantes et fragmentées, aggravent cette situation. De plus, l'absence de parcours bien définis pour les visiteurs non accompagnés entraîne une fragmentation de l'expérience touristique et une dévalorisation de certains sites historiques.

7.6 Conclusion

L'étude de la fréquentation des parcours historiques a mis en évidence une évolution importante de l'utilisation de la ville et de ses différents parcours au fil des époques. Pendant la période ottomane, un réseau de voies hiérarchisées, caractéristique de l'urbanisme arabo-islamique, organisait l'espace en fonction de son usage et de sa fréquentation. La ville était structurée de manière à séparer nettement les parcours publics, ouverts aux étrangers, des parcours privés, réservés uniquement aux habitants.

Les changements opérés durant la colonisation, notamment les grands travaux d'urbanisme, ont profondément transformé l'espace urbain et influencé la circulation des populations locales et des touristes. Les nouveaux axes de circulation ont attiré davantage de visiteurs par rapport aux parcours traditionnels, qui, bien qu'encore populaires, ont conservé un certain attrait, notamment grâce à la présence continue de commerces.

Les récits et les guides de voyage de l'époque véhiculaient une vision idéologique visant à justifier la présence française en Algérie. Les auteurs de ces écrits, souvent accompagnés de guides locaux ou de militaires, ne représentaient pas fidèlement les itinéraires censés être empruntés par les touristes. En raison de l'absence d'objectivité dans la transmission des informations et de l'absence d'enquêtes systématiques de terrain, il n'est pas possible de déduire les itinéraires des touristes non accompagnés, mais uniquement ceux qui étaient proposés à l'époque dans le cadre des visites guidées.

Les parcours proposés par les différents plans et programmes restent, pour l'essentiel, dans un stade d'étude. En particulier, ceux mis en avant par le PPSMVSS ne couvrent qu'une très petite fraction des monuments et sites à visiter, sans tenir compte de l'ensemble des possibilités touristiques existantes. De plus, ces parcours manquent d'aménagements appropriés qui permettraient de faciliter l'expérience des visiteurs. Lorsqu'on parle d'aménagement de parcours touristiques, il s'agit non seulement de prévoir les itinéraires, mais aussi d'ajouter des infrastructures d'accompagnement tout au long du trajet (signalisation, espaces de repos, informations culturelles, etc.). Ce type d'approche, pourtant essentiel pour garantir une expérience fluide et agréable, fait défaut dans les parcours proposés, tant par le PPSMVSS que par les autres programmes en place.

L'enquête par observation a permis de dresser un état des lieux détaillé de la fréquentation touristique actuelle, tout en soulignant les problèmes liés à l'orientation spatiale, à l'accessibilité de l'information et à la mise en valeur du patrimoine. Les données

collectées montrent que les parcours recommandés par les guides se concentrent sur des monuments spécifiques, souvent largement médiatisés, tout en négligeant certains aspects du patrimoine, notamment ceux relatifs à l'architecture précoloniale. Ainsi, une grande partie de la vieille ville de Constantine reste ignorée des visiteurs.

Les touristes non accompagnés ont rencontré des difficultés d'orientation spatiale, mettant en lumière le manque d'informations claires et accessibles sur les parcours historiques. Ces résultats soulignent l'importance de renforcer la médiation touristique et d'améliorer l'accès à l'information pour offrir une expérience plus complète et valoriser le patrimoine de Constantine.

Les observations réalisées à l'aide de la méthode "*snail trailing*" révèlent que l'absence d'informations sur les parcours historiques traditionnels et la faible visibilité des monuments et parcours précoloniaux limitent l'expérience touristique. Il devient donc crucial d'améliorer l'orientation dans la ville, de renforcer la médiation touristique et d'élargir la promotion du patrimoine. Cela permettra d'offrir une expérience plus enrichissante et complète, tout en valorisant davantage les parcours historiques précoloniaux. Les résultats de cette analyse seront approfondis et confirmés grâce à l'utilisation des outils de la *Space Syntax*, qui seront explorés dans le chapitre suivant.

8 CHAPITRE VIII : ANALYSE DE LA FREQUENTATION TOURISTIQUE DU SITE D'ETUDE À TRAVERS LA METHODE DE LA *SPACE SYNTAX*

8.1 Introduction

Au cours de ce chapitre, nous avons mené une analyse quantitative en appliquant la méthode *Space Syntax* afin d'évaluer numériquement plusieurs mesures de premier ordre, notamment la connectivité, l'intégration métrique, l'intégration topologique (globale et locale), le choix (global et local), ainsi que le contrôle et la contrôlabilité. Cette approche a été complétée par des mesures syntaxiques de second ordre, telles que l'intelligibilité et la synergie.

L'analyse porte sur deux périodes ayant marqué l'évolution du paysage urbain de la vieille ville de Constantine : la période précoloniale et la période postcoloniale. Pour cela, nous avons étudié deux cartes : la carte précoloniale de 1837, publiée par Mercier (1903), et la carte actuelle issue du PPSMVSS de la vieille ville de Constantine (2012). L'examen de la carte de 1837 s'est concentré sur les anciens chemins précoloniaux desservant les monuments historiques arabo-islamiques. Quant à la carte actuelle, l'analyse a porté sur le tracé général de la ville, en tenant compte des ajouts et transformations réalisés durant la période coloniale, qui constituent les seules modifications notables du site.

Enfin, ce chapitre se conclura par une synthèse des résultats obtenus, qui seront ensuite mis en corrélation avec les conclusions de l'étude qualitative menée précédemment.

8.2 Modélisation du site d'étude

L'analyse portera sur les deux cartes représentant les deux périodes étudiées : la carte précoloniale de 1837 de Mercier et la carte de l'état actuel (PPSMVSS vieille ville de Constantine 2012). En utilisant le logiciel AutoCAD, nous avons repassé tous les chemins se trouvant à l'intérieur de l'aire d'étude (des principaux aux impasses) ne négligeant de la sorte aucun changement topologique. Nous avons délibérément isolé le quartier militaire (Casbah) sur la carte actuelle, puisque toute enquête y est impossible et que l'accès y est interdit aux touristes. Ensuite, nous avons importé ces cartes vers le logiciel DepthmapX® (version 0.8.0 édité sous licence publique générale) en format DXF (Drawing eXchange Format) afin de générer les cartes axiales.

8.3 Génération des cartes axiales des deux périodes

La carte axiale est composée des lignes droites les plus longues et les moins nombreuses possibles présentes dans l'espace urbain (Hillier, 1993). Du fait de la complexité des calculs requis pour étudier notre site qui s'étend sur une vaste surface, l'ordinateur est chargé de déterminer nos cartes axiales en calculant la relation de chaque espace avec tous les autres espaces. Cette démarche nous a permis de comprendre l'impact de l'environnement bâti sur le comportement des touristes à l'intérieur des parcours touristiques historiques que comporte notre zone d'étude.

Les lignes axiales de notre site correspondants aux deux phases étudiées sont conçues à partir du réseau routier. Au total, 419 lignes axiales ont été générées par le logiciel pour la carte de 1837 contre 597 pour la carte actuelle (Figure 8-1).



Figure 8- 1 : Les lignes axiales (Node Count) de l'air d'étude en 1837 et aujourd'hui.

Source : Auteure

Les résultats numériques issus de l'analyse des deux cartes axiales sont générés sous forme de carte (*map*) où la gamme de couleurs dégradées indique les valeurs des mesures syntaxiques étudiées pour les différentes lignes axiales. Une première carte appelée *all-line map* (ou carte de toutes les lignes) est produite et celle-ci est ensuite réduite en une *fewest-line map* (carte à lignes minimales) pour faire ressortir les calculs nécessaires.

Après le calcul des propriétés syntaxiques, Depthmap génère automatiquement une grille de lignes superposées sur le plan étudié, créant un graphe. Le logiciel permet de distinguer les lignes axiales intégrées et ségréguées, connectées et déconnectées, grâce à une gradation de couleurs s'étendant du bleu pour les valeurs basses jusqu'au rouge pour les valeurs élevées, indiquant respectivement les zones les plus ségréguées ou les plus intégrées, ainsi que les zones les plus fréquentées ou les moins fréquentées par les touristes aujourd'hui (et par les visiteurs étrangers à l'époque précoloniale).

8.4 Analyse de la connectivité

Les cartes axiales (*all-line maps*) des deux périodes étudiées montrent un grand changement dans les valeurs de connectivité (Figure 8-2). En réduisant le nombre des lignes (*fewest-line maps*), on obtient les mesures de connectivité (Tableau 8-1; Figure 8-3).

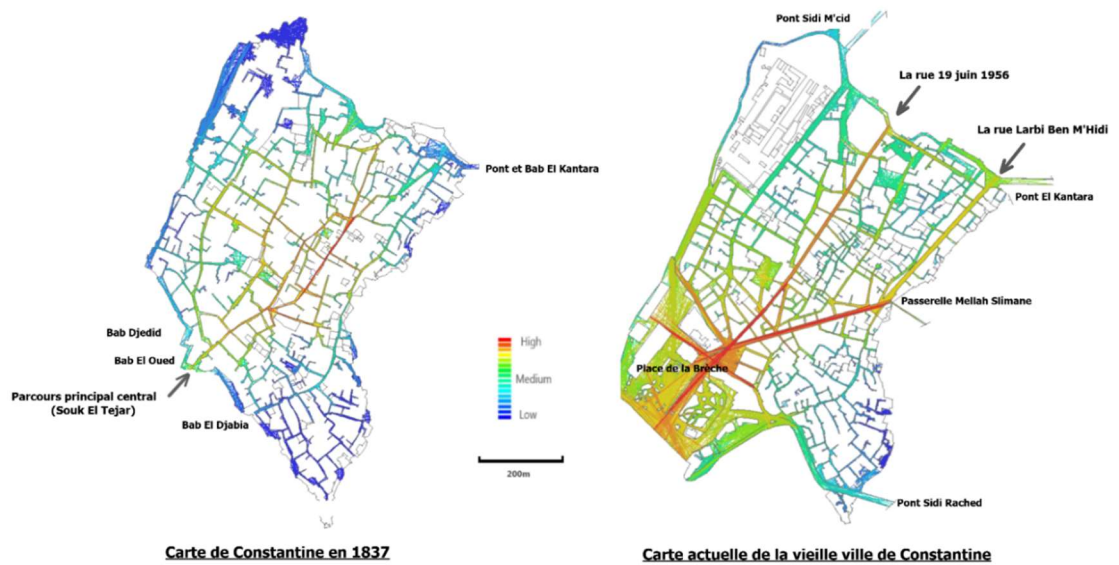


Figure 8- 2 : Cartes axiales (*all-line maps*) connectivité des deux périodes: 1837 et actuelle.

Source: Auteure

Tableau 8- 1 : Mesures de connectivité des deux cartes analysées : celle de 1837 et la carte actuelle.

Connectivité	Minimum	Moyenne	Maximum
1837	1	3.185	10
Carte actuelle	1	4.017	27

Source : Auteure

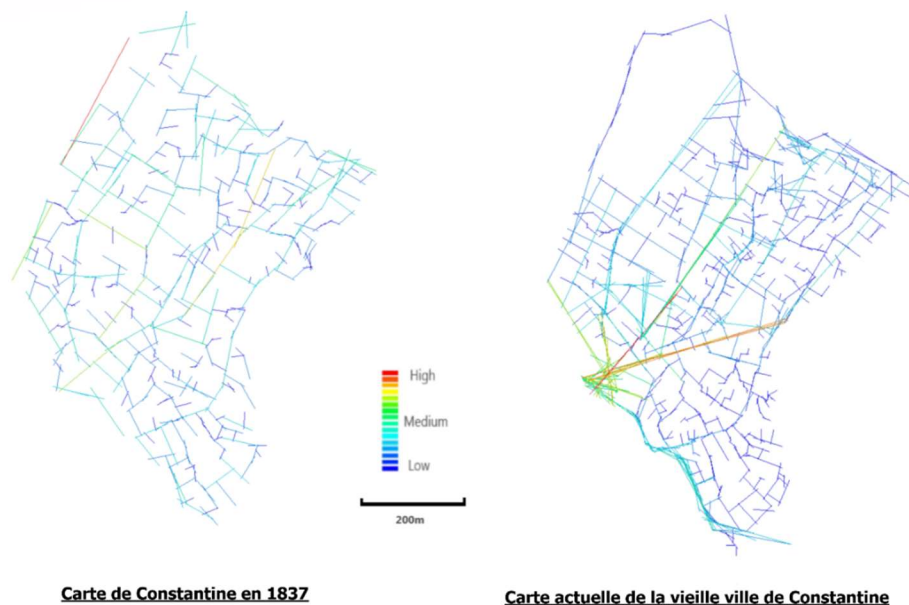


Figure 8- 3 : Cartes axiales (Fewest-line maps) connectivité des deux périodes: 1837 et actuelle.

Source: Auteure

La carte axiale générée à partir de celle de 1837 montre que la plupart des espaces de la ville présentent de faibles valeurs de connectivité. Les quatre principaux parcours sont les plus intégrés de toute la ville, en particulier l’ancien parcours commercial central (parcours Soukier), qui traversait la ville de Bab El Oued à Bab El Kantara, avec une valeur maximale de 10, observée au niveau de la place Sidi Djeliss, puis de 9 au niveau de la branche du parcours traversant Djamaâ Lekbir. Cette même valeur de connectivité (9) a également été relevée sur le parcours Souk El Ghezal/Zekak El Blate, au niveau de la mosquée Souk El Ghezal, tout près du palais d’Ahmed Bey.

Le parcours Souika, situé dans la partie basse de la ville, présente une valeur moyenne de 6, qui augmente à l’approche de la porte El Kantara. Enfin, le parcours supérieur Tabia/Casbah affiche une valeur d’intégration inférieure à 6. Les quartiers périphériques enregistrent des valeurs plus faibles, descendant jusqu’à 1. Le Tableau 8-2 résume les valeurs de connectivité mesurées sur la carte de 1837.

Tableau 8- 2 : Valeurs de connectivité mesurées sur la carte de 1837.

Parcours / Quartier	Valeur de connectivité
Parcours Soukier central	10
Parcours Souk El Ghezal / Zekak El Blate	8 - 9
Parcours Souika	6

Parcours Tabia /Casbah	<6
Quartiers périphériques et impasses	4 à 1

Source : Auteure

La carte axiale générée à partir de la carte actuelle montre que les espaces ayant subi des transformations spatiales coloniales (élargissement, rectification, alignement) sont plus connectés qu'en 1837. Les valeurs les plus élevées ont été observées au niveau des premiers tronçons des artères coloniales (rue 19 Juin 1956 et rue Larbi Ben M'Hidi), ainsi qu'à l'entrée de la place du 1er Novembre (place de la Brèche), où une valeur de connectivité maximale de 27 a été enregistrée.

Le parcours Soukier, qui était en 1837 le plus connecté de tout le système, a été détrôné par la rue Nationale (rue Larbi Ben M'Hidi), percée à l'époque coloniale. Il affiche une valeur moyenne atteignant 16 au niveau de la place Rahbet Es-Souf et 14 au niveau de El R'cif (rue Rouag Said). Le parcours Souika présente une valeur moyenne de 7.

Les deux autres grands parcours (Tabia/Casbah et Souk El Ghezal/Zekak El Blate) ont été remplacés par des artères modernes : la rue Meriem Bouatoura/rue Si Abdellah Bouhroum pour le premier et l'axe composé par la rue Didouche Mourad et la rue 19 Juin pour le second. L'axe Meriem Bouatoura/Si Abdellah Bouhroum (ex-rue Damrémont), qui a succédé au parcours Tabia/Casbah, affiche la plus faible mesure de connectivité (10) comparée aux autres grandes percées coloniales (rue Nationale et rue de France).

Enfin, les impasses présentent les valeurs de connectivité les plus faibles de tout le réseau. Les valeurs de connectivité mesurées sur la carte actuelle sont reportées dans le Tableau 8-3.

Tableau 8- 3 : Valeurs de connectivité mesurées sur la carte actuelle.

Voie/Quartier	Valeur de connectivité
Place de la Brèche	27
Rue Didouche Mourad/ 19 juin 1956	23
Rue Larbi Ben M'Hidi	27
Rue Meriem Bouatoura/ Si Abdellah Bouhroum	10
Parcours Soukier Central	Partie ancienne 10 Partie rectifiée 14
Quartier Souk El Acer	5

Parcours Souika (rue Mellah Slimane)	7
Quartiers périphériques et impasses	4 à 1

Source : Auteure

8.5 L'intégration topologique (HH)

8.5.1 L'intégration topologique globale Rn en 1837

L'analyse montre qu'en 1837, l'espace traditionnel était globalement ségrégué, et la navigation pédestre y était difficile. Un corps central (ou noyau d'intégration) se distinguait, mis en évidence par un faisceau de couleurs allant du rouge au jaune. Le noyau le plus intégré, représenté en rouge, correspondait au parcours Soukier central, caractérisé par une forte valeur d'intégration globale. À l'inverse, la périphérie apparaissait en bleu, indiquant qu'il s'agissait de la zone la plus ségréguée du site. Les principaux parcours affichaient les valeurs d'intégration les plus élevées (Figure 8-4).

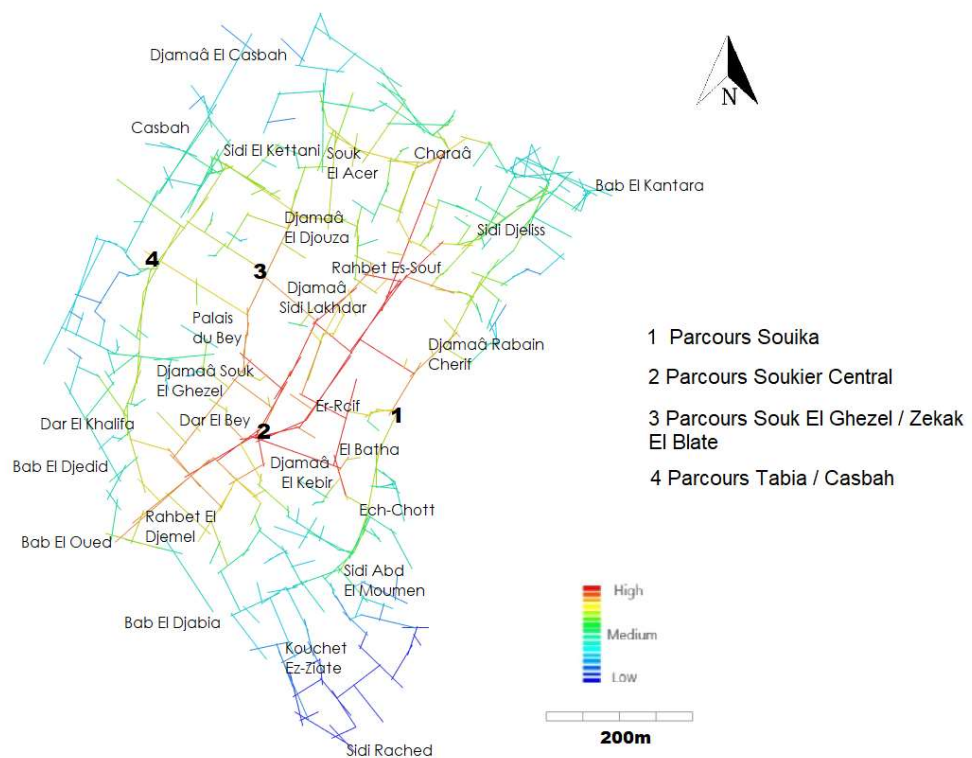


Figure 8- 4 Intégration topologique globale Rn, Constantine, 1837.

Source : Auteure

Le parcours Soukier central

Ce parcours enregistre les plus hautes valeurs d'intégration topologique globale de toute la ville, avec une valeur maximale de 1,210. Il débute au niveau de Bab El Oued, où il

affiche une valeur de 1,020, puis augmente progressivement pour atteindre 1,134 en passant par la Zaouïa Tidjania El Oulia.

Le parcours se divise ensuite en deux branches :

- La branche inférieure enregistre le niveau d'intégration le plus élevé (1,210) et mène à la Zaouïa Hansala, la Zaouïa Taibia, le Hammam Benacef, Berb Bachtarzi, etc.
- La deuxième branche affiche également des valeurs élevées : 1,114 en passant par la Zaouïa Sidi Derar, puis 1,063 vers la place Rahbet Es-Souf, où se trouve Djamaâ Rahbet Es-Souf, avec une valeur d'intégration de 1,210.

L'intégration diminue progressivement en empruntant le chemin menant à Sidi Djeliss, atteignant 0,863 au niveau de la place Sidi Djeliss, puis 0,634 en arrivant à la porte Bab El Kantara.

En revanche, si l'on choisit de continuer tout droit à partir de la place Rahbet Es-Souf vers le quartier Charaâ, la mesure d'intégration est plus élevée que celle du chemin menant à Sidi Djeliss, atteignant 1,093. Il convient de rappeler que cette ruelle relie le parcours Soukier au parcours Souk El Ghezal/Zekak El Blate.

Le parcours Tabia/ Casbah

La carte affiche une valeur de 1,020 au niveau de la porte Bab El Oued et de Rahbet El Bled, et 0,937 du côté de Dar Ben Mezouir. Cette valeur diminue légèrement au niveau de Sabat Dar El Khalifa (0,819).

L'intégration décroît progressivement à mesure que l'on s'approche de la Citadelle : 0,747 au niveau de Bab El Casbah, 0,695 au niveau de "El Hebs" et 0,625 au niveau de Djamaâ El Casbah.

À partir de l'intersection menant vers la Casbah, le parcours peut rejoindre le parcours précédent au niveau de Djamaâ El Djouza (0,931), puis continuer vers la porte Bab El Kantara en passant par Souk El Acer (0,814) et El Charaâ (0,955), pour finalement atteindre Bab El Kantara avec une valeur de 0,695.

Le parcours Souika

Le parcours débute à la porte Bab El Djabia avec une valeur de 0,667. Cette valeur augmente en atteignant les Zaouïas Sidi Abd El Moumen et Sidi Mohammed El Nejjar

(0,804), puis atteint 0,874 au niveau d'El Zelaika, en traversant la Zaouïa Tidjanïa El Soufla et le Hammam Ben Tebbal. Elle s'élève ensuite à 0,880 dans le quartier Ech-Chott et continue d'augmenter sur le tronçon menant à Djamaâ Rabain Cherif (1,012).

L'intégration diminue progressivement en pénétrant dans le quartier El Kantara (0,747) pour atteindre 0,695 au niveau de la porte Bab El Kantara.

Le parcours Souk El Ghezal/ Zekak Leblate

C'est le deuxième parcours le plus intégré de la ville, juste après le parcours Soukier. Une valeur de 1,020 a été enregistrée au niveau de l'accès. Cette valeur augmente légèrement à El Moukef, lieu où se tenait un souk (1,044), puis continue à croître en traversant le marché de Souk El Ghezal (1,082). Elle atteint ensuite 1,027 sur le chemin menant à Souk El Acer, où l'on enregistre 0,832 du côté de Dar Salah Bey et 0,814 au niveau de Souk El Acer, où se trouvent la mosquée et la médersa de Sidi El Kettani.

L'intégration augmente légèrement dans le quartier Charaâ (1,010), puis diminue progressivement à partir du quartier El Kantara (0,863) pour atteindre 0,695 au niveau de la porte Bab El Kantara.

Parcours secondaires

Les parcours secondaires reliant le parcours Soukier central aux autres parcours affichent des valeurs d'intégration relativement élevées. Parmi eux, celui traversant Djamaâ Lekbir pour rejoindre le parcours Souika présente la plus grande valeur d'intégration parmi tous les parcours secondaires, suivi par celui passant par Mila Seghira pour rejoindre Souika (1,104). Vient ensuite le parcours reliant le parcours Soukier au parcours Souk El Ghezal/Zekak El Blate à travers El Hara El Hamra (1,093), puis celui qui le connecte à Souika via Er-Recif (1,091). Le parcours secondaire reliant le parcours Soukier au parcours Souk El Ghezal/Zekak El Blate affiche une valeur de 1,038, tandis que celui menant au parcours Tabia/Casbah atteint 0,916.

En revanche, les parcours secondaires situés aux extrémités du site présentent des valeurs d'intégration plus faibles, comme le parcours Zenket Sidi Affane (0,645), qui part du parcours Souika pour desservir les quartiers Kouchet Ez-Ziate et Sidi Rached, ou encore celui reliant le parcours Tabia/Casbah à l'intérieur de la Citadelle (0,763).

8.5.2 L'intégration topologique globale Rn aujourd'hui

Les transformations coloniales ont considérablement modifié les valeurs d'intégration topologique, rendant l'ensemble du réseau plus intégré. Les percées coloniales sont aujourd'hui les rues les plus intégrées du site. La suppression du mur d'enceinte a ouvert l'espace traditionnel au niveau de l'actuelle place du 1er Novembre (Place de la Brèche). Cet espace convexe (en rouge) représente la zone la plus intégrée de notre aire d'étude, atteignant une valeur de 2,195. Cette même valeur est observée sur l'ancienne rue de France (rue Didouche Mourad), qui s'étend de l'ancienne place de la Brèche jusqu'à la petite place menant à la place du Palais. Cette valeur diminue légèrement au niveau du deuxième tronçon de la percée (rue 19 Juin), atteignant 1,984, et reste constante jusqu'au boulevard de la Belgique.

Les percements coloniaux

La rue du 19 Mai 1956, qui constitue une portion restante de l'ancien parcours principal Souk El Ghezal/Zekak El Blate après rectification, affiche une valeur de 1,553, qui diminue progressivement pour atteindre 1,459 au niveau de Dar Salah Bey et 1,344 à Souk El Acer, où se trouvent la mosquée et la médersa El Kettania.

La rue Larbi Ben M'Hidi (ancienne rue Nationale) est plus intégrée au niveau de son premier tronçon (2,015) (entre l'ancienne place de la Brèche et la médersa coloniale) qu'au niveau du second (de la médersa coloniale au pont El Kantara), où la valeur est de 1,731.

L'ancienne rue Damrémont, qui a succédé au parcours Tabia/Casbah, affiche une valeur de 1,940 au niveau du tronçon Meriem Bouatoura. Cette valeur diminue progressivement à partir de la place Khemisti Mohammed (1,824), puis de la rue Si Abdellah Bouhroum (1,560), pour atteindre 1,354 au niveau de la caserne militaire de la Casbah, valeur qui reste constante jusqu'à la fin de la rue.

On observe également une forte intégration des deux ruelles issues des transformations coloniales : la rue Maarouf Mohamed (1,915) et la rue Bouali Saïd (1,936), qui relient les deux principaux axes précédemment cités.

Le parcours Soukier central

L'ancien parcours central avec ses ramifications (parcours Soukier), situé entre les deux principaux axes coloniaux (rues 19 Juin 1956 et Larbi Ben M'Hidi), a perdu son

attractivité au profit de ces derniers. Il présente néanmoins une intégration supérieure à la moyenne, avec des variations légères le long de ses ramifications.

Le parcours débute à partir de la rue Aïssa Brahim (ruelle rectifiée) et se divise en deux branches au niveau de la Zaouïa Tidjania El Oulia (1,624).

La première branche affiche une valeur de 1,545 au niveau de la rue Keddid Salah, traverse la Zaouïa Sidi Drar (1,375), puis atteint la mosquée et la médersa de Sidi Lakhdar (1,392).

La deuxième branche longe la rue Rouag Saïd (1,624) et dessert des monuments importants tels que la Zaouïa Hansala, la Zaouïa Taibia, le hammam Benacef et Derb Bachtarzi.

Les deux ramifications se rejoignent au niveau de la place Rahbet Es-Souf (rectifiée), qui affiche une valeur de 1,759, la plus élevée enregistrée sur ce parcours. Le parcours se poursuit le long de la rue des Frères Ben Mekhlouf, où l'on observe une diminution progressive de la valeur d'intégration (1,273, 1,081, 0,952). Arrivé à la placette Sidi Djeliss, cette valeur augmente à 1,033, puis atteint 1,336 au niveau de la place et de la mosquée de Sidi Djeliss. Elle continue de croître progressivement en se rapprochant de la rue Larbi Ben M'Hidi.

À partir de la place Rahbet Es-Souf, il est possible de rejoindre le quartier Charaâ par la rue des Frères Arafa (1,531), qui dessert le hammam Bougouffa, la Zaouïa Abderahmane et Hammam Degoudj (1,277).

Le parcours Souika

À l'entrée du parcours (actuelle rue Mellah Slimane), une valeur d'intégration de 1,527 a été enregistrée. Cette valeur diminue progressivement : 1,579 au niveau de Dar Gaid El Rahba et 1,087 au niveau de Sidi Abdelmoumen et Sidi Mohamed El Nedjar.

En atteignant Ech-Chott, au niveau de Hammam Bentebel et de la Zaouïa Tidjania El Soufla, elle s'élève à 1,160, puis passe à 1,419 au niveau de Hammam Belhadj et du moulin traditionnel, et atteint 1,658 au niveau de Hammam El Telata. Cette valeur augmente légèrement pour atteindre 1,664 au niveau de la médersa coloniale.

À l'intersection du parcours avec la rue Larbi Ben M'Hidi, une augmentation significative de la valeur d'intégration est observée (2,007).

Le deuxième tronçon du parcours débute à la rue Abdelhamid Ben Badis et traverse plusieurs points clés : Hammam El Medersa (1,661), Djamaâ Rabain Cherif (1,399) et l'imprimerie Ben Badis (1,209). La valeur d'intégration reste relativement stable avant d'augmenter à son extrémité, au niveau du tronçon de rue rectifié qui mène à la rue Larbi Ben M'Hidi (1,731).

Parcours secondaires

Le parcours Souika peut mener à Rahbet El Djemel en passant par la rue de l'Échelle (1,282), traversant Hammam Ben Charif (1,236) avant d'atteindre la place Rahbet El Djemel (1,637), où se trouvent le Foundouk Ben Abbas, Djamaâ Abderrahman El Koraoui, le Foundouk Ben Hammadi et le Foundouk Djeballah. La valeur atteint 1,681 au niveau du Foundouk Ben Charif et 1,509 au niveau du Foundouk Barma.

La rue Baba Hnini Mohammed (ancienne Zenket Ben El Ghazali) affiche une valeur de 1,306 et conduit vers Hammam Sidi Rached (0,963).

La rue Benzagouta Mohammed (Zenket Sidi Affane) mène à la mosquée Sidi Affane (0,905), à Dar Daikha (0,983) et au mausolée de Sidi Rached (0,670).

La rue Abdellah Bey, qui mène vers la mosquée Sidi Moghref et Derb Ben Badis (1,059), atteint la Zaouïa Hafsa (1,534) et Hammam Benaâman (1,915) avant de rejoindre la rue Larbi Ben M'Hidi.

La rue Bouttaba Amar (Zenket Tebbala) (0,984) conduit jusqu'à la mosquée Sidi Abdellah Cherif (0,864).

La rue Sellahi Taher (Zekak El Miliine) mène jusqu'à Hammam et Darih Belbdjaoui (1,027), puis à Sidi Bouannaba (0,980), et enfin à la Zaouïa Taiba, avant de rejoindre la rue Larbi Ben M'Hidi (1,664).

La rue Bencheikh Lefgoun (Betha) traverse Derb Bencheikh Lefgoun, l'institut Ben Badis et Djamaâ Lekbir (1,450).

Les impasses et petites ramifications résidentielles (en bleu) restent les plus ségréguées de tout le réseau, avec une valeur minimale de 0,607 (Figure 8-5).

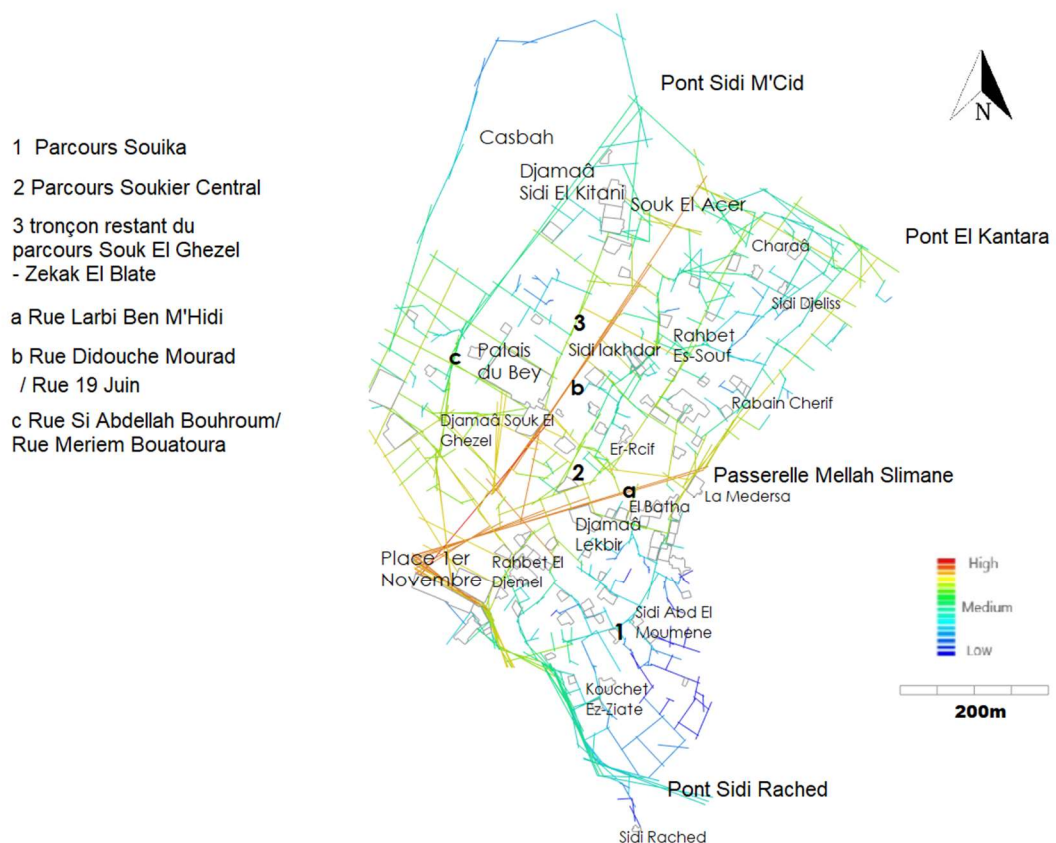


Figure 8- 5 : Intégration topologique globale Rn, carte actuelle.

Source : Auteure

8.5.3 L'intégration topologique locale à un rayon R3 et R5 en 1837

Selon Chiaradia et Hillier (2003), les mesures d'intégration topologique locale avec un rayon R3 et R5 permettent d'identifier l'émergence des centralités secondaires et locales dans une ville, ainsi que les zones d'attractivité économique où se concentrent les activités commerciales.

Pour la carte de 1837, on observe une variation de l'intégration locale allant de 0.333 à 3.497 pour R3, contre 0.458 à 1.860 pour R5 et de 0.435 à 1.210 pour Rn. Les résultats indiquent que le système est plus intégré dans un rayon de 3 pas syntaxiques, mettant en évidence les principaux parcours comme les axes les plus intégrés, où se concentraient les activités commerciales.

Le parcours Soukier présente les plus grandes valeurs d'intégration locale, avec 2.766 à son entrée. Cette valeur augmente considérablement en se rapprochant du quartier Sidi

Djeliss (2.972) et de l'espace jouxtant le pont El Kantara (3.012). Cet espace a enregistré la plus grande valeur d'intégration locale pour R3, atteignant 3.497 (Figure 8-6 ; Tableau 8-4).



Figure 8- 6 : Cartes d'intégration topologique (Rn, R3, R5), Constantine 1838.

Source : Auteure

Tableau 8- 4 : Valeurs d'intégration topologique (Rn, R3, R5), Constantine 1838.

Intégration (HH)	Minimum	Moyenne	Maximum
Rn	0.435	0.780	1.210
R3	0.333	1.716	3.497
R5	0.458	1.328	1.860

Source : Auteure

8.5.4 L'intégration topologique locale aux rayons R3 et R5 sur la carte actuelle

Concernant la carte actuelle, la comparaison entre les mesures d'intégration globale et les mesures d'intégration topologique locale à un rayon de 3 et 5 pas syntaxiques montre que le système est davantage intégré pour des mesures restreintes à 3 pas syntaxiques, avec une plus forte intégration dans les parcours précoloniaux.

Le parcours Soukier atteint une valeur de 3.547 au niveau de la place Rahbet Es-Souf et 3.302 sur sa branche inférieure. De même, le parcours Souika affiche des valeurs d'intégration locale bien plus élevées que celles enregistrées pour Rn et R5, avec 3.545 au niveau de son accès (place Bab El Djabia) et 3.084 à l'entrée de la rue Abdelhamid Ben Badis (vers Rabain Cherif).

L'intégration locale est encore plus marquée au niveau des voies coloniales issues des percements. De manière générale, les mesures d'intégration topologique enregistrées sur la carte actuelle sont plus élevées que celles observées sur la carte de 1837 (Figure 8-7 ; Tableau 8-5).

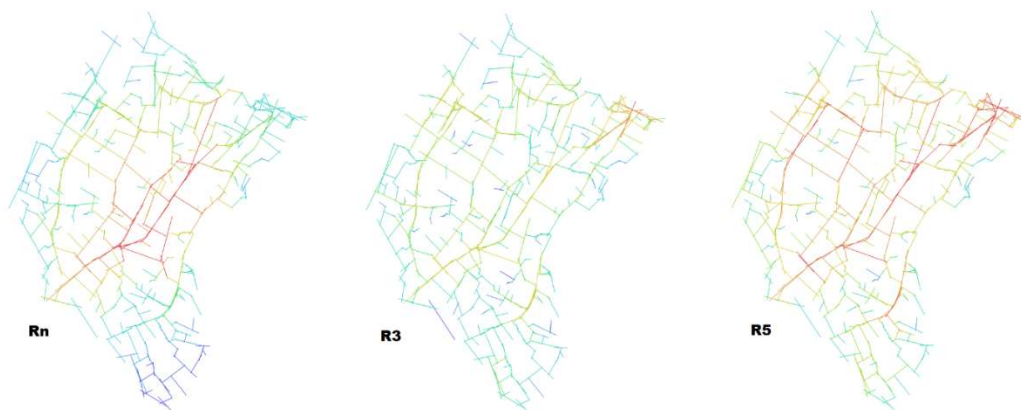


Figure 8- 7 : Cartes d'intégration topologique (Rn, R3, R5), Constantine, carte actuelle.

Source : Auteure

Tableau 8- 5 : Valeurs d'intégration topologique (Rn, R3, R5), Constantine, carte actuelle.

Intégration (HH)	Minimum	Moyenne	Maximum
Rn	0.607	1.273	2.195
R3	0.333	2.266	4.263
R5	0.44	1.759	2.958

Source : Auteure

8.6 L'intégration métrique : R100, R300 et R500 (1837, carte actuelle)

Les cartes d'intégration métrique de 1837 et de 2012 affichent les mêmes valeurs d'intégration pour les trois rayons analysés : R100, R300 et R500 (carte, tableau), des valeurs similaires à celles de l'intégration topologique globale (Rn). Cela signifie que la distance de déplacement n'a pas d'influence significative sur la navigation, indiquant ainsi que l'espace est perçu selon une approche topologique plutôt qu'en fonction de mesures géométriques (distances) (Cerdeira *et al.*, 1996).

Pour la période de 1837, les trois cartes révèlent une intégration marquée du parcours Soukier central, suivi des trois autres parcours principaux. Les parcours secondaires

présentent des valeurs d'intégration moyennes, tandis que les impasses constituent les espaces les plus ségrévés du système urbain (Figure 8-8 ; Tableau 8-6).

Dans la période actuelle, les trois cartes montrent une forte intégration des voies coloniales, en particulier des rues Larbi Ben M'Hidi et de l'axe Didouche Mourad / rue 19 juin. Les parcours principaux affichent des mesures d'intégration métriques plus élevées que celles enregistrées sur la carte de 1837 (Figure 8-9 ; Tableau 8-7).

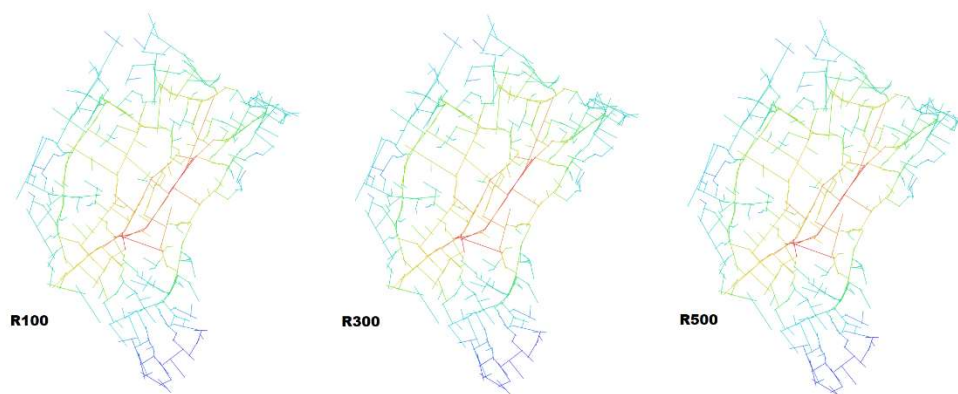


Figure 8- 8 : Cartes d'intégration métrique R100, R300 et R500, Constantine 1837.

Source : Auteure

Tableau 8- 6 : Mesures d'intégration métrique R100, R300 et R500, Constantine 1837.

Intégration métrique	Minimum	Moyenne	Maximum
R 100	0.435	0.780	1.210
R 300	0.435	0.780	1.210
R 500	0.435	0.780	1.210

Source : Auteure

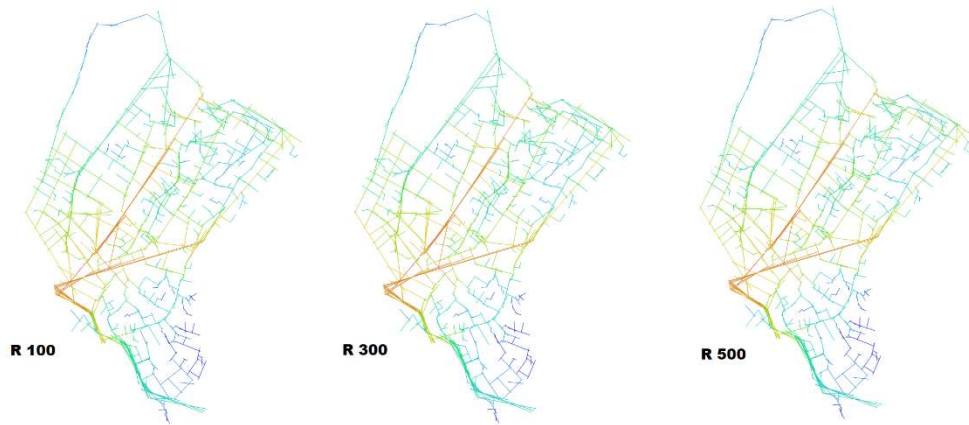


Figure 8- 9 : Cartes d'intégration métrique R100, R300 et R500. Carte actuelle de Constantine.

Source : Auteure

Tableau 8- 7 : Mesures d'intégration métrique R100, R300 et R500, carte actuelle de Constantine.

Intégration métrique	Minimum	Moyenne	Maximum
R 100	0.607	1.273	2.195
R 300	0.607	1.273	2.195
R 500	0.607	1.273	2.195

Source : Auteure

8.7 Le choix topologique : (1837, carte actuelle)

8.7.1 Les mesures globales

La carte précoloniale montre que les zones situées au cœur de la ville présentent les valeurs de choix les plus élevées, lesquelles diminuent progressivement à mesure que l'on s'éloigne du centre. L'analyse des valeurs de choix relevées sur la carte de 1837 révèle des différences significatives entre les quatre principaux parcours et le reste de la ville.

Le parcours Soukier central, traversant Souk El Tejjar, enregistre la plus grande valeur de choix (41 411) au milieu de l'axe, suivi du parcours Souk El Ghzel / Zekak El Blate, qui aboutit à Souk El Acer et présente une valeur maximale de 34 252 en son centre. Le parcours Souika affiche également des valeurs de choix élevées, atteignant 27 449 en son milieu. En revanche, le parcours supérieur Tabia / Casbah affiche la valeur de choix la plus faible parmi les quatre principaux parcours (16 568). Les ramifications centrales reliant ces parcours atteignent des valeurs maximales pouvant aller jusqu'à 28 714, notamment entre le parcours Soukier et le parcours Souika. La valeur de choix diminue progressivement en s'éloignant des rues principales pour pénétrer dans les quartiers résidentiels, les plus faibles valeurs étant

enregistrées au niveau des impasses, qui constituent les ramifications les plus restreintes du réseau urbain.

La carte actuelle révèle un écart important entre les valeurs de choix du centre-ville et celles du reste du tissu urbain. De manière générale, les valeurs globales de choix sont faibles sur l'ensemble du réseau actuel, à l'exception des deux artères issues des percements coloniaux, qui affichent les valeurs les plus élevées : la rue 19 juin 1956 enregistre la valeur la plus importante (99 948), surpassant celle de la rue Larbi Ben M'Hidi (37 243). La rue Mellah Slimane (parcours Souika) affiche des valeurs moyennes, tandis que des valeurs plus faibles sont relevées au niveau de la rue Rouag Saïd, qui traverse l'ancien parcours Soukier central et aboutit à la place Rahbet El Souf (22 498). Les valeurs les plus basses sont observées dans les impasses (Figure 8-10 ; Tableau 8-8).

Les valeurs élevées traduisent la fréquentation des parcours par des personnes ayant une connaissance précise des espaces urbains étudiés, notamment les habitants locaux et les touristes guidés. Ces résultats constituent un indicateur du through-movement, concept développé par les chercheurs en syntaxe spatiale.

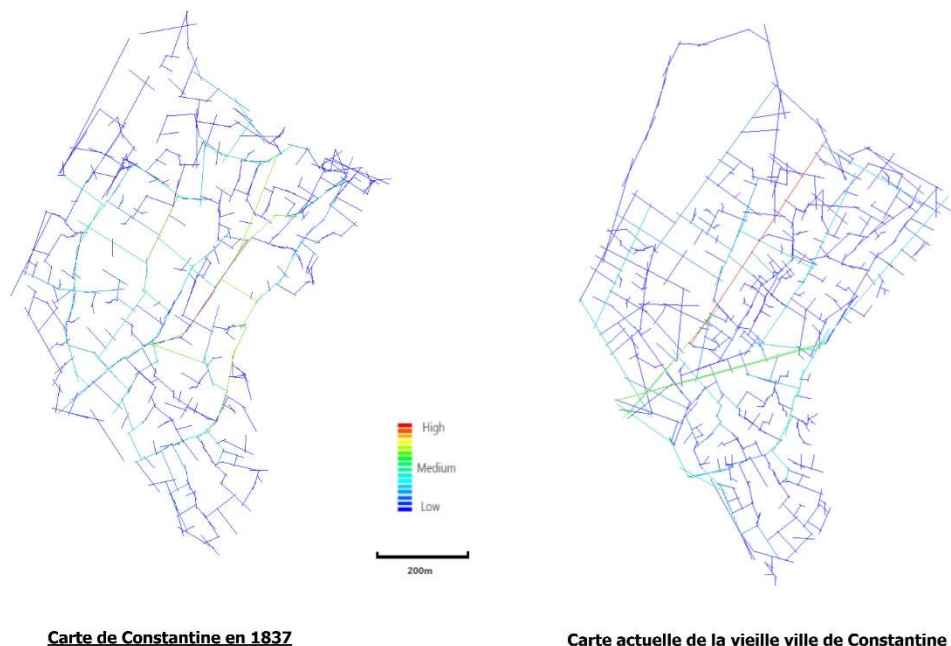


Figure 8- 10 : Cartes axiales (Fewest-line maps) choix topologique (mesures globales) des deux périodes: 1837 et 2012.

Source: Auteure

Tableau 8- 8 : Mesures de choix topologiques des deux cartes analysées : 1837 et carte actuelle.

Choix topologique	Minimum	Moyenne	Maximum
1837	0	3428.08	41411
Carte Actuelle	0	3326.89	99948

Source : Auteure

8.7.2 Les mesures locales

L'analyse des valeurs de choix sur la carte de 1837 met en évidence des contrastes marqués entre les différents rayons étudiés, ce qui est cohérent avec la structure d'une médina.

À un rayon R3, les valeurs de choix sont relativement faibles : le parcours Soukier affiche la valeur la plus élevée (344), suivi du parcours Souk El Ghezal / Zekak El Blate (296), du parcours Souika (209) et enfin du parcours Tabia / Casbah (184), qui enregistre la plus faible valeur de choix R3 parmi les quatre parcours précoloniaux.

À un rayon R5, les valeurs sont nettement plus élevées : le parcours Soukier atteint 2 382, suivi du parcours Souk El Ghezal / Zekak El Blate (1 818), du parcours Tabia / Casbah (1099) et enfin du parcours Souika (901).

En comparant l'analyse de choix globale (Rn) avec celles des rayons R3 et R5, on constate que les valeurs élevées enregistrées dans l'analyse Rn indiquent l'existence d'axes très centraux dans la médina, concentrant une grande partie des flux potentiels de passage. Certaines rues y jouent un rôle majeur à l'échelle de l'ensemble du tissu urbain.

Cependant, à l'échelle locale (R3), les rues les plus importantes présentent un potentiel de passage bien plus faible que celles analysées à l'échelle globale (Rn). Cela signifie que la structure locale favorise des déplacements courts et induit une certaine fragmentation du réseau.

À un rayon R5 (échelle intermédiaire), les valeurs sont plus élevées qu'à R3, ce qui indique qu'à l'échelle d'un quartier, certaines rues jouent un rôle structurant dans la connectivité et le passage. Ainsi, certaines rues qui ne paraissent pas particulièrement importantes à très courte distance (R3) deviennent plus centrales à moyenne échelle (R5), car elles assurent la liaison entre plusieurs sous-secteurs de la médina. Cela signifie qu'elles sont empruntées par un plus grand nombre de trajets, ce qui augmente leur valeur de choix (Figure 8-11 ; Tableau 8-9).



Figure 8- 11 : Choix topologique (Rn, R3, R5), Constantine 1837.

Source : Auteure

Tableau 8- 9 : Choix topologique (Rn, R3, R5), Constantine 1837.

Choix (1837)	Minimum	Moyenne	Maximum
Rn	0	3428.08	41411
R3	0	37.718	344
R5	0	208.635	2382

Source : Auteure

Concernant la carte actuelle, Les modifications de la médina, notamment l'ajout de percements coloniaux, ont considérablement transformé la structure spatiale et les valeurs de *choix* (Figure 8-12 ; Tableau 8-10).



Figure 8-12 : Carte Choix topologique (Rn, R3, R5), carte actuelle.

Source : Auteure

Tableau 8-10 : Choix topologique (Rn, R3, R5), Constantine, carte actuelle.

Choix (carte actuelle)	Minimum	Moyenne	Maximum
Rn	0	3326.89	99948
R3	0	118.881	4892
R5	0	697.956	24979

Source : Auteure

Comparons ces nouvelles valeurs avec celles de 1837 et analysons leurs implications (Tableau 8-11) :

Tableau 8-11 : Comparaison entre les valeurs de Choix enregistré à différents rayons des cartes de 1837 et la carte actuelle

Rayon	Avant (1837) – Moyenne	Après (actuel) - Moyenne	Évolution
Rn	3 428.08	3 326.89	Stable mais valeur maximale fortement augmentée
R3	37.71	118.88	Hausse importante
R5	208.63	697.95	Hausse très forte

Source : Auteure

La valeur moyenne de choix reste proche de celle de 1837, ce qui suggère que la structure générale de la médina conserve encore une hiérarchie similaire. Cependant, la valeur maximale explose (de 41 411 à 99 948), ce qui signifie que certaines rues concentrent

aujourd'hui une part bien plus importante du flux potentiel. Il s'agit des percements coloniaux qui ont créé des axes majeurs structurant la circulation globale, amplifiant l'écart entre les rues principales et secondaires.

À l'échelle locale (R3), nous constatons une Hausse significative de la moyenne (37.71 à 118.88) et du maximum (344 à 4892). Ce qui signifie que la ville est devenue plus perméable localement, avec une meilleure distribution des flux piétons.

À l'échelle (R5), nous constatons une augmentation marquée de la moyenne (208.63 à 697.95) et surtout du maximum (2382 à 24 979). Ce qui signifie que des rues intermédiaires sont devenues des axes structurants, facilitant la transition entre les quartiers. Cela reflète une meilleure accessibilité et une circulation plus fluide dans la médina modifiée.

8.8 Les mesures de contrôle et de contrôlabilité

Sur la carte de 1837, les valeurs de contrôle les plus élevées ont été enregistrées le long des principaux parcours. En ce qui concerne la contrôlabilité, les valeurs les plus importantes ont été relevées au niveau des parcours secondaires et des impasses (Figure 8-13 ; Tableau 8-12).

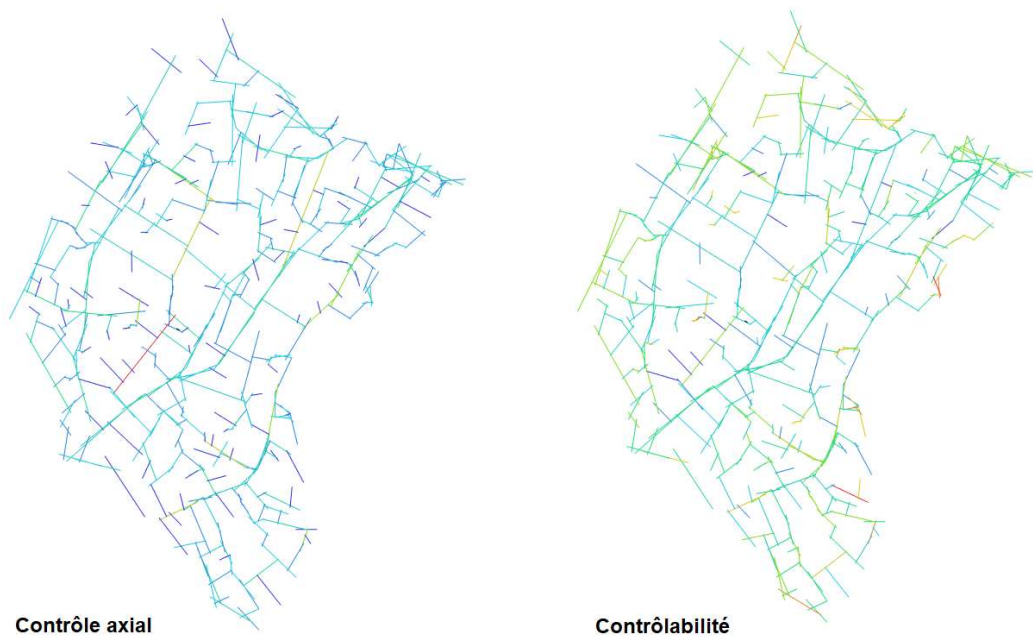


Figure 8- 13 : Carte axiale : contrôle et contrôlabilité. Constantine, 1837. Source : Auteur.

Tableau 8- 12 : Valeurs de contrôle et de contrôlabilité. Constantine, 1837.

Carte de 1837	Minimum	Moyenne	Maximum
Contrôle	0.1	1	4.285
Contrôlabilité	0.1	0.330	0.666

Source : Auteure

Dans la carte actuelle, les plus grandes valeurs de contrôle ont été enregistré au niveau des axes coloniaux. Par contre, ces rues affichent des valeurs de contrôlabilité moins importantes que les anciens parcours précoloniaux, les parcours secondaires et les impasses (Figure 8-14, Tableau 8-13).

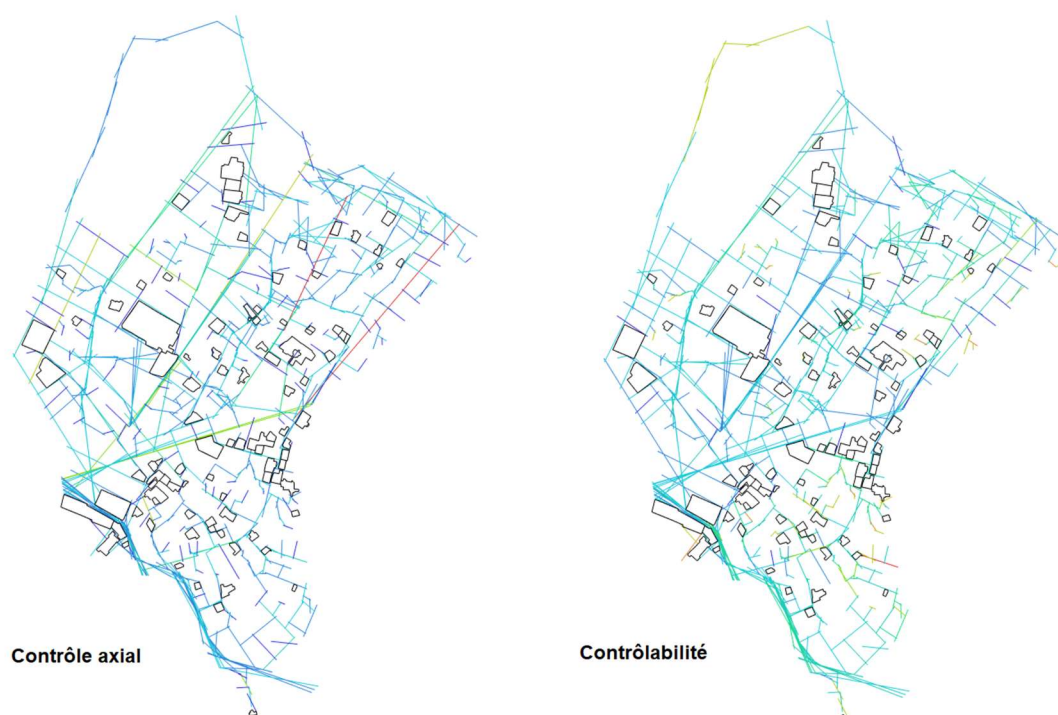


Figure 8- 14 : Carte axial : contrôle et contrôlabilité. Constantine, carte actuelle.

Source : Auteure.

Tableau 8- 13 : Valeurs de contrôle et de contrôlabilité. Constantine, carte actuelle.

Carte actuelle	Minimum	Moyenne	Maximum
Contrôle	0.043	0.277	0.8
Contrôlabilité	0.043	1	5.258

Source : Auteure.

Les valeurs de contrôle et de contrôlabilité obtenues pour la carte axiale révèlent des modifications significatives dans la structure spatiale de la médina après les transformations.

Concernant le contrôle, le minimum diminue de 0,1 à 0,043, indiquant que certaines rues ont perdu en importance en raison des percements qui ont redirigé les flux vers de nouveaux axes. La valeur moyenne reste stable à 1, ce qui signifie que, malgré ces transformations, le niveau de contrôle demeure équilibré dans l'ensemble du réseau. En revanche, la valeur maximale augmente de 4,285 à 5,258, suggérant que certains axes ont renforcé leur rôle central dans l'organisation spatiale, probablement en raison des nouveaux tracés qui concentrent davantage de flux (Tableau 8-14).

Tableau 8- 14 : Comparaison des valeurs de contrôle enregistrées dans l'analyse de la cartes de 1837 et la carte actuelle.

Carte	Min	Moyenne	Max	Évolution
1837	0.1	1	4.285	-
Actuelle	0.043	1	5.258	Augmentation de la valeur maximale

Source : Auteure

La contrôlabilité reflète la capacité d'un segment à offrir plusieurs alternatives de déplacement. L'analyse de la contrôlabilité axiale met en évidence une diminution de la valeur minimale de 0,1 à 0,043, indiquant que certaines rues proposent moins d'alternatives de cheminement, probablement en raison de la hiérarchisation du réseau. La valeur moyenne baisse de 0,330 à 0,277, ce qui suggère une réduction de la diversité des choix de déplacement, traduisant ainsi une structuration plus rigide du réseau. En revanche, la valeur maximale augmente de 0,666 à 0,8, révélant que certains axes offrent davantage de possibilités de bifurcation, notamment sur les nouveaux tracés reliant plusieurs secteurs (Tableau 8-15).

Tableau 8- 15 : Comparaison des valeurs de contrôle enregistrées dans l'analyse de la cartes de 1837 et la carte actuelle.

Carte	Minimum	Moyenne	Maximum	Évolution
1837	0.1	0.330	0.666	-
Actuelle	0.043	0.277	0.8	-Diminution de la valeur moyenne, -Augmentation de la valeur maximale.

Source : Auteure

8.9 L'Intelligibilité

Le diagramme de dispersion de la carte de 1837 présente un nuage de points très dispersé, avec un coefficient de corrélation entre la connectivité axiale et l'intégration globale axiale de $R^2 = 0,211$, indiquant une corrélation faible (Figure 8-15). Un R^2 aussi faible signifie que les rues les plus connectées ne sont pas nécessairement les plus intégrées dans

le réseau urbain. Autrement dit, certaines rues peuvent bénéficier d'une forte connectivité locale tout en restant peu accessibles à l'échelle globale, et inversement.

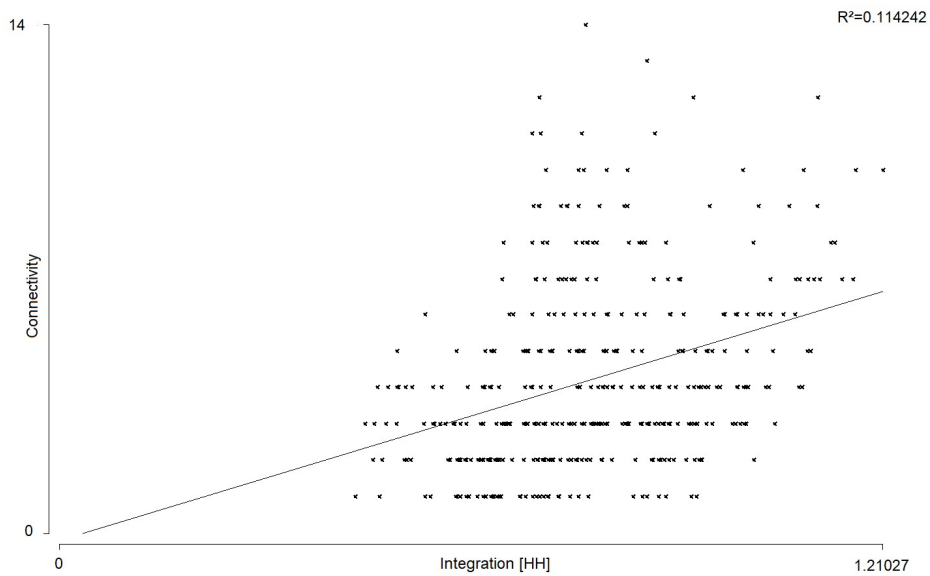


Figure 8- 15 : Intelligibilité. Constantine 1837.

Source : Auteure

L'analyse de l'intelligibilité de la carte actuelle affiche un coefficient de corrélation $R^2 = 0,45$ entre la connectivité axiale et l'intégration globale axiale, indiquant une intelligibilité plus élevée par rapport à la carte de 1837 ($R^2 = 0,211$). Un R^2 de 0,45 traduit une corrélation modérée entre la connectivité locale (nombre de connexions directes d'une rue) et son accessibilité globale dans la ville. Comparé à 1837, ce résultat suggère que la structure urbaine actuelle est plus lisible : les rues les plus connectées tendent également à être les plus intégrées, ce qui facilite l'orientation (Figure 8-16).

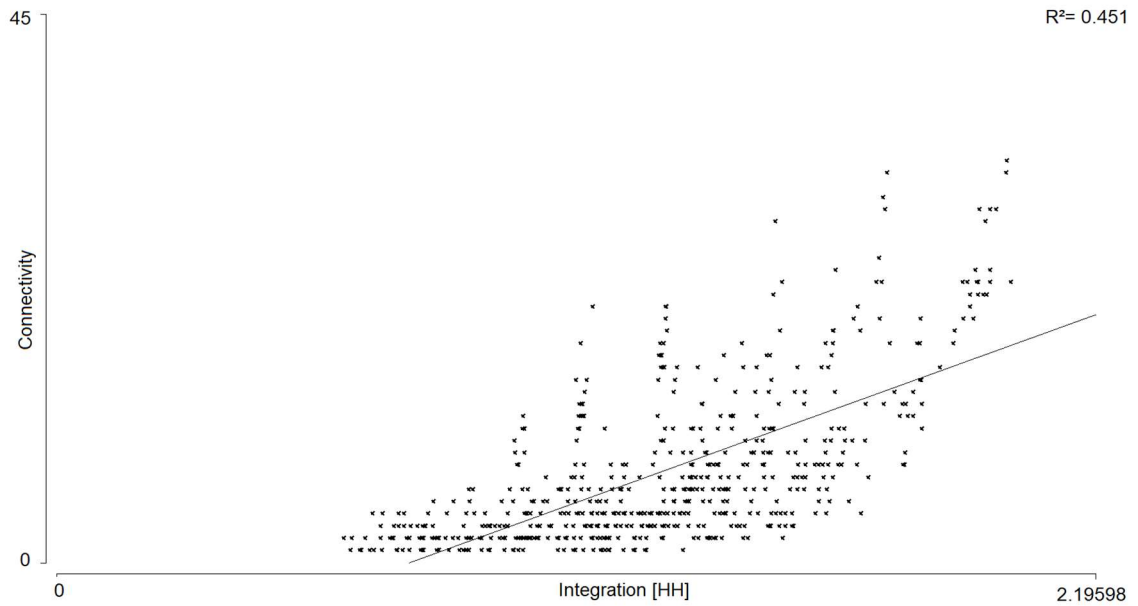


Figure 8- 16 : Intelligibilité. Constantine, carte actuelle.

Source : Auteure, 2025.

8.10 La Synergie

Sur la carte de 1837 nous avons obtenu un coefficient de synergie R^2 de 0,239. La synergie est l'indicateur qui mesure la relation entre l'intégration axiale globale (accessibilité générale du réseau) et l'intégration axiale locale (accessibilité dans un rayon limité). Un coefficient de corrélation R^2 de 0.239 signifie une faible relation entre ces deux niveaux d'accessibilité dans la ville de 1837.

En d'autres termes, les rues les plus accessibles à l'échelle locale ne sont pas nécessairement les plus accessibles à l'échelle globale, ce qui indique un réseau urbain peu structuré et mal connecté entre les différentes échelles de mobilité (Figure 8-17).

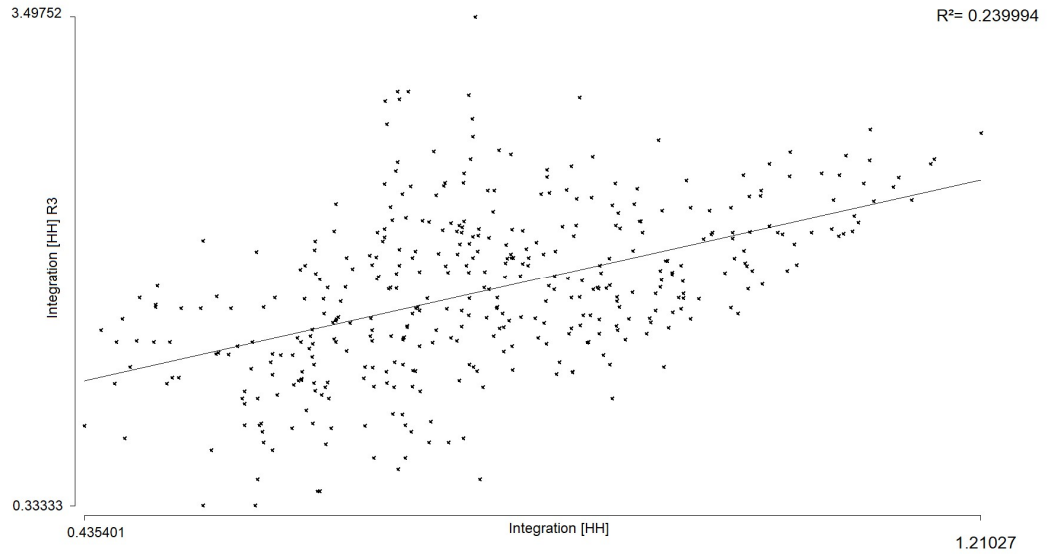


Figure 8- 17 : Synergie, Constantine 1837.

Source : Auteure

Le coefficient de synergie R^2 obtenu suite à l'analyse de la carte actuelle est de 0.699. Cette valeur obtenue indique une corrélation forte entre deux niveaux d'accessibilité (dans un rayon restreint et à l'échelle de toute la ville). Cela signifie que les axes les plus accessibles localement sont également bien intégrés à l'échelle de la ville, ce qui témoigne d'une structure urbaine et d'une connectivité entre quartiers bien meilleures que celles observées en ville en 1837 (Figure 8-18).

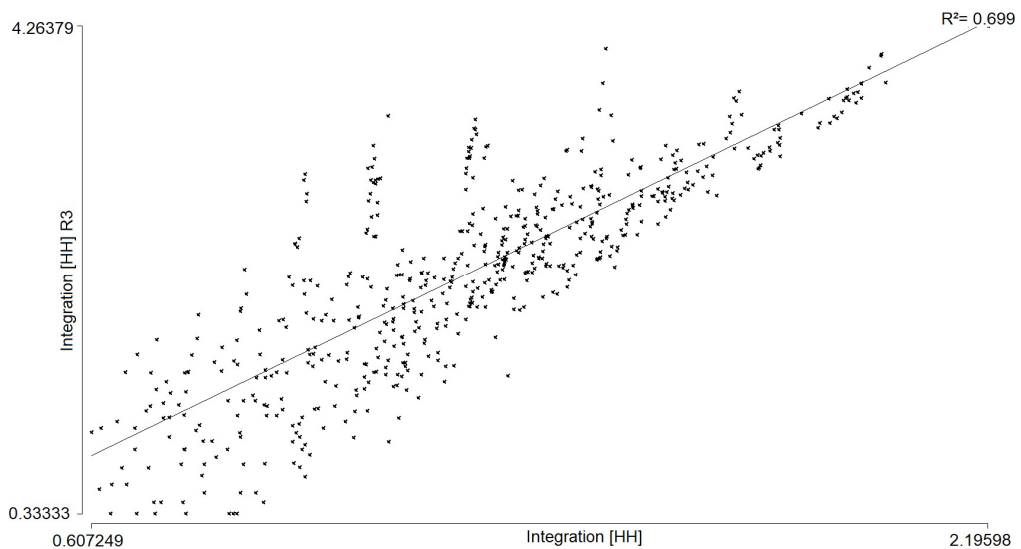


Figure 8- 18 : Synergie, Constantine carte actuelle.

Source : Auteure

8.11 Interprétation des résultats

8.11.1 Évolution de la Connectivité spatiale

La carte de 1837 montre une structure spatiale ambiguë, où la plupart des axes présentent une faible connectivité. Le réseau urbain n'était pas facilement compréhensible pour les visiteurs étrangers, ce qui rendait difficile une lecture globale de la ville. Cependant, l'ancien parcours Soukier, situé au niveau de Souk El Tejjar, offrait une accessibilité piétonne nettement plus importante que celle enregistrée ailleurs, en faisant ainsi une zone plus accessible pour les visiteurs étrangers. Cette partie de la ville regroupait d'ailleurs la majorité des monuments historiques.

Si le tracé de la ville était resté identique à celui de l'époque, les parcours touristiques seraient probablement plus accessibles qu'ils ne le sont aujourd'hui. En effet, les transformations effectuées sur le site à l'époque coloniale française, ainsi que le déplacement de l'ancien centre-ville de Souk El Tejjar vers l'extérieur du tissu ancien (notamment vers la place de la Brèche), ont profondément modifié la connectivité de l'espace. Les artères coloniales sont devenues les plus faciles d'accès de tout le site, reléguant ainsi au second plan l'ancien parcours Soukier central.

Aujourd'hui, ces artères coloniales sont plus accessibles aux touristes, tandis que les anciens parcours, dont le degré d'accessibilité a diminué, sont devenus plus difficiles d'accès, notamment pour les piétons et les visiteurs.

8.11.2 L'accessibilité spatiale globale R_n

Le degré d'intégration spatiale est un bon prédicteur de la mobilité urbaine piétonne (Hillier *et al.*, 1993). L'analyse montre qu'en 1837, l'espace urbain traditionnel était globalement ségrégué, rendant la navigation piétonne difficile, en particulier pour les étrangers. Les parcours commerciaux faisaient exception, notamment le parcours Soukier central, qui représente, d'après les calculs précédents, l'axe majeur de la ville précoloniale et le parcours urbain le plus fréquenté du site (*To-movement* potentiel).

Selon Bill Hillier et Julienne Hanson (1984), dans un grand espace urbain, le cœur d'intégration est constitué des 10 % de lignes axiales ayant les valeurs d'intégration les plus élevées. Björn Klarqvist (1993) souligne que ce noyau permet de localiser les espaces les plus importants du système urbain. Ainsi, en 1837, le parcours Soukier central représentait le cœur d'intégration du site.

Nos résultats révèlent que les quartiers résidentiels (la basse Souika et les impasses) étaient les zones les moins fréquentées par les piétons. Ces espaces n'étaient pas accessibles aux étrangers et ne favorisaient pas le *to-movement*, car ils nécessitaient une connaissance approfondie du site. Seuls les résidents familiers avec la ville pouvaient s'y orienter aisément. Il est donc compréhensible que le système urbain traditionnel ait dissimulé certaines parties de son réseau aux visiteurs extérieurs.

Même avant les transformations coloniales, ces secteurs seraient restés inaccessibles aux touristes d'aujourd'hui, contrairement au parcours Soukier central, qui aurait pu devenir le plus fréquenté du site.

8.11.3 L'accessibilité spatiale locale à R3 et R5 et l'accessibilité métrique à R100, R300 et R500

Les faibles valeurs d'intégration à l'échelle globale enregistrées dans la carte de 1837 deviennent plus fortes localement à R3, ce qui indique que la configuration spatiale ne favorise pas les déplacements. Le mouvement potentiel est faible en raison de l'ambiguïté de la structure spatiale. Le calcul de l'intégration topologique locale avec un rayon R3 et R5 montre que la structure de 1837 favorisait une forte accessibilité locale dans certains quartiers stratégiques (zones commerciales), facilitant ainsi les déplacements des étrangers dans ces secteurs précis. Cependant, à une plus grande échelle, la ville manquait d'une organisation fluide et lisible, rendant les déplacements plus complexes pour les visiteurs cherchant à explorer au-delà des grands axes. Il s'agissait d'une stratégie défensive propre aux tissus traditionnels, où les étrangers avaient du mal à naviguer, tandis que les habitants utilisaient leurs cartes mentales pour se repérer.

Les résultats de l'intégration topologique locale avec un rayon R3 et R5 dans la configuration actuelle du réseau urbain montrent que certaines rues, notamment celles issues des percements coloniaux, jouent un rôle central dans la connectivité locale. De plus, par rapport à la carte de 1837, l'intégration globale du réseau a augmenté, en particulier sur les parcours précoloniaux comme le parcours Soukier et le parcours Souika, qui présentent des valeurs élevées d'intégration locale. Cela signifie qu'ils sont désormais plus accessibles et mieux connectés à leur environnement immédiat. Ces hausses suggèrent une transformation des dynamiques spatiales, où les axes traditionnels conservent une forte importance dans l'organisation urbaine contemporaine.

Les résultats de l'analyse de l'intégration métrique des deux cartes indiquent que l'organisation spatiale de la ville repose davantage sur une logique topologique que métrique. Autrement dit, la connectivité entre les rues importe plus que la distance physique pour la navigation.

Les transformations coloniales ont modifié les valeurs d'intégration topologique issues de la carte de 1837. La suppression de la grande muraille a ouvert l'espace traditionnel au niveau de la place de la Brèche (actuelle place du 1er Novembre), qui est devenue le lieu le plus intégré et donc le plus fréquenté du système urbain. Les rues Larbi Ben M'Hidi et 19 juin 1956, tracées durant la période coloniale, sont aujourd'hui les plus empruntées de tout le site. Plus on se rapproche de la place de la Brèche, plus la fréquentation du site augmente, et inversement. Les ramifications reliant ces axes entre eux (rues Keddid Salah et Rouag Saïd) présentent d'importantes valeurs d'intégration. Cette place affiche donc des taux de fréquentation piétonne et touristique bien plus élevés en raison de sa proximité avec le centre d'intégration. La place de la Brèche et les axes coloniaux (rues 19 juin 1956 et Larbi Ben M'Hidi) jouent ainsi le rôle de noyau d'intégration, constituant les zones les plus fréquentées par les piétons, notamment les touristes.

Les interventions urbaines coloniales ont accentué la ségrégation du tissu traditionnel. Les parcours traditionnels, notamment les itinéraires touristiques, sont devenus plus marginalisés qu'avant la prise de la ville en 1837. Le parcours Soukier central, qui se situe entre les deux principaux axes coloniaux (rue 19 juin 1956 et rue Larbi Ben M'Hidi) et qui était l'espace le plus fréquenté en 1837, a perdu en affluence au profit des percées coloniales. L'intensité de la fréquentation varie légèrement selon les ramifications qui composent cet espace. Les impasses et les petites ramifications résidentielles demeurent les endroits les plus isolés du réseau, comme à l'époque précédente, et sont donc presque désertées par les visiteurs étrangers et les touristes.

8.11.4 Le choix topologique global

La mesure de choix est calculée en déterminant le nombre de changements de direction nécessaires pour atteindre tous les autres segments à partir d'un segment donné. Les valeurs obtenues indiquent à quel point le système est ouvert ou fermé à la fréquentation des étrangers.

L'analyse des valeurs de choix extraites de la carte de 1837 révèle des différences significatives entre les rues commerçantes centrales et le reste de la ville en termes de

perméabilité pour les visiteurs étrangers. Les zones situées au cœur de la ville ont plus de chances d'être fréquentées par ces derniers. La valeur de choix diminue à mesure que l'on s'éloigne du centre, réduisant ainsi la probabilité que ces zones soient empruntées par des étrangers.

Le parcours Soukier enregistre la valeur de choix la plus élevée. Il constitue le segment le plus fréquenté par les visiteurs étrangers et offre davantage d'options d'accès vers l'intérieur de la ville, en particulier pour ceux qui ne la connaissent pas. Les parcours Souika et Souk El Ghzel/Zekak El Blate sont également bien fréquentés et présentent des degrés de perméabilité relativement élevés. À l'inverse, le parcours Tabia/Casbah, situé en périphérie, est peu fréquenté. La valeur de choix diminue progressivement à mesure que l'on quitte les rues principales pour pénétrer dans les quartiers résidentiels et les impasses. Ces derniers sont moins susceptibles d'être fréquentés par les étrangers et sont plus difficiles à repérer.

Sur la carte actuelle, les valeurs globales de choix sont faibles sur l'ensemble du réseau, à l'exception des deux artères issues des percements coloniaux (rues Larbi Ben M'Hidi et 19 juin 1956). Ces axes ont donc plus de chances d'être empruntés par les touristes et facilitent l'accès aux autres espaces de la ville. L'ancien Souk El Tejjar a vu sa valeur de choix diminuer par rapport aux deux artères coloniales et affiche désormais des valeurs moyennes, indiquant une perméabilité moindre à la circulation touristique. Il en va de même pour la rue Perrégaux (rue Mellah Slimane), qui est aujourd'hui moins fréquentée qu'auparavant. Les quartiers résidentiels et les impasses, en raison de leur isolement, restent les endroits les moins accessibles aux touristes.

Ces résultats montrent que, contrairement aux habitants et aux visiteurs réguliers, les touristes étrangers ont du mal à identifier les parcours traditionnels. La théorie de la *Space Syntax* justifie ce comportement et prouve que la configuration traditionnelle, affectée par les percements coloniaux, n'est pas très incitative pour la circulation touristique.

8.11.5 Le choix topologique local à R3 et R5

La comparaison entre l'analyse de choix à Rn, R3 et R5 montre que la médina précoloniale est un espace fortement structuré autour des parcours majeurs à l'échelle globale, mais avec une accessibilité locale plus réduite, ce qui reflète son organisation historique et sociale. Les faibles valeurs de choix atteignant 0 signifie que certaines ruelles ou impasses ne sont pas des itinéraires de passage privilégiés pour les étrangers, ce qui est courant dans les médinas avec des espaces labyrinthiques et des impasses peu traversées.

Ces résultats sont typiques d'une médina historique, caractérisée par un réseau très hiérarchisé, avec des ruelles locales labyrinthiques et quelques axes principaux assurant la connexion avec l'extérieur.

Un choix global élevé (R_n) sur certaines rues met en évidence les voies majeures, telles que les souks, les rues menant aux portes de la médina ainsi que les axes desservant les mosquées et les palais. En revanche, un faible choix local (R_3 et R_5) indique des espaces où la circulation est principalement limitée aux habitants ou aux visiteurs ayant une bonne connaissance des lieux.

Les étrangers ont tendance à suivre les axes présentant une forte valeur de choix en R_n , souvent les parcours commerciaux menant aux portes de la ville. En revanche, ils évitent les ruelles locales à faible choix en R_3 , sauf s'ils sont guidés. Ils peuvent explorer les rues intermédiaires (R_5), mais cela dépend de la présence de points d'intérêt visibles ou d'une signalisation adéquate.

Les percements coloniaux ont profondément modifié la logique spatiale de la médina. L'augmentation des valeurs de *choix* en R_3 et R_5 montre une meilleure connectivité locale et intermédiaire, tandis que l'explosion du *choix* global en R_n suggère une hiérarchisation plus marquée entre rues principales et secondaires. Ces changements facilitent la circulation mais accentuent aussi la polarisation de certains axes, influençant la dynamique urbaine et sociale de la médina actuelle.

Ces résultats indiquent cependant que, malgré l'amélioration de l'accessibilité générale de la médina, il existe un risque de forte concentration sur certains axes. Les rues les plus fréquentées, présentant des valeurs maximales élevées, risquent d'être saturées, notamment par les flux touristiques et commerciaux.

Ces axes, issus des opérations urbaines coloniales, ont profondément transformé la structure sociale et commerciale de la ville. Ils ont favorisé certaines zones en stimulant leur développement économique et commercial, tout en marginalisant d'autres. Cette transformation est particulièrement visible dans la concentration des activités commerciales le long des parcours secondaires rectifiés, directement connectés aux axes coloniaux. Un exemple notable est la rue reliant la rue Larbi Ben M'Hidi à Rahbet Es-Souf en traversant l'ancien quartier R'Cif (rue Zwawi L'Annabi et rue Rouag Saïd).

L'évolution des valeurs de *choix* après les transformations de la médina a un impact significatif sur l'orientation des touristes et des personnes étrangères, engendrant une meilleure accessibilité et orientation facilitée. Les nouveaux percements créent des itinéraires plus clairs et directs, permettant aux touristes de mieux se repérer sans guide.

Cependant, la concentration du flux touristique sur certains axes et l'augmentation massive du choix en Rn (99 948 max contre 41 411 auparavant) indiquent que certains axes sont devenus dominants pour la circulation globale. Les touristes auront tendance à suivre ces grands axes, car ils apparaissent comme les plus évidents et les mieux intégrés.

Cela peut avoir un effet négatif, notamment une saturation possible de ces rues, une surreprésentation des commerces touristiques et un phénomène de « gentrification » des parcours.

8.11.6 Contrôle et contrôlabilité : identification des axes de circulation stratégiques

Les valeurs de contrôle et de contrôlabilité enregistrées en 1837 traduisent l'organisation spatiale de la médina à cette époque. Les fortes valeurs de contrôle enregistrées le long des parcours majeurs signifient que ces parcours représentaient les nœuds stratégiques de la circulation, concentrant les flux et orientant le mouvement. Un réseau hiérarchisé autour des axes principaux avec des rues principales ont un fort contrôle, ce qui signifie qu'elles sont essentielles pour la circulation et connectent plusieurs rues secondaires, obligeant les usagers à passer par elles pour se déplacer. L'accès aux quartiers intérieurs dépend fortement des axes principaux.

Une contrôlabilité élevée dans les parcours secondaires et les impasses signifie qu'un espace offre plusieurs alternatives de cheminement. Dans la médina de 1837, ce sont les rues secondaires et impasses qui présentent cette caractéristique. Ces espaces étaient moins contrôlés mais plus labyrinthiques, avec plusieurs possibilités de bifurcation. Les habitants connaissant bien ces parcours pouvaient choisir entre plusieurs directions, tandis que les étrangers ou les visiteurs risquaient de s'y perdre. Cet effet de labyrinthe était volontairement créé, offrant une forme de protection sociale et spatiale contre les intrusions étrangères. Les étrangers et commerçants suivaient majoritairement les rues à fort contrôle, car ce sont les plus lisibles et accessibles, par contre Les habitants locaux utilisaient davantage les parcours secondaires et impasses, profitant de leur forte contrôlabilité pour naviguer efficacement dans le tissu urbain. La médina de 1837 était fortement structurée autour principaux

parcours, avec un réseau secondaire plus labyrinthique, favorisant une séparation entre les rues de passage et les espaces résidentiels.

La carte actuelle démontre que les transformations coloniales ont hiérarchisé l'espace urbain, en créant des axes majeurs très contrôlants mais moins flexibles, tandis que l'ancien réseau, plus labyrinthique, a conservé une certaine souplesse dans les choix de déplacement. Les anciens parcours, secondaires et impasses conservent une forte contrôlabilité. Ces rues offrent toujours plus d'options de déplacement, permettant aux piétons de choisir différents itinéraires, mais elles sont moins centrales dans l'organisation actuelle du réseau.

Les résultats de l'analyse de contrôle et de contrôlabilité des deux périodes analysées révèlent l'apparition, après les transformations coloniales, d'axes de contrôle plus marqués. Les touristes seront spontanément attirés vers les rues qui présentent une plus grande valeur de contrôle, soit les grands axes créés à l'époque coloniale.

Cependant, il existe un risque de surconcentration sur certains axes. L'augmentation de la valeur maximale de contrôle et de contrôlabilité indique que certaines rues sont devenues les principales artères touristiques, ce qui peut entraîner une saturation.

Il existe également un risque de réduction de la diversité des parcours possibles. Une baisse de la contrôlabilité moyenne signifie que certaines rues offrent moins d'alternatives, limitant ainsi l'exploration spontanée des visiteurs.

Les transformations de la médina ont rendu certains axes plus dominants en matière de contrôle, dirigeant naturellement les flux touristiques vers eux. En parallèle, la légère baisse de contrôlabilité moyenne suggère que le réseau est devenu plus structuré, limitant certains choix de déplacement.

8.11.7 L'intelligibilité : Lisibilité de la configuration spatiale du site

Concernant l'intelligibilité, le faible coefficient enregistré en 1837 suggère une organisation urbaine peu intuitive, rendant la circulation des étrangers plus complexe, réduisant la visibilité de certains espaces centraux et influençant les dynamiques économiques et sociales de la ville.

Les étrangers (touristes, commerçants, visiteurs) peuvent avoir des difficultés à naviguer dans la ville, car une faible intelligibilité signifie que les rues les plus visibles et accessibles localement ne mènent pas naturellement vers les axes centraux du réseau urbain.

Dans une ville bien intelligible, les visiteurs pourraient se repérer plus facilement en suivant les axes les plus fréquentés et connectés, ce qui n'est pas le cas ici.

Un réseau urbain avec une faible intelligibilité risque de générer des zones enclavées, peu visitées par les étrangers, renforçant ainsi une ségrégation des flux entre habitants et visiteurs.

La carte actuelle montre un coefficient d'intelligibilité R^2 un peu plus élevé que celui enregistré en 1837, mais qui reste modéré et montre qu'il y a encore des zones où la structure urbaine n'est pas totalement intuitive pour les visiteurs. Il s'agit des parcours et quartiers compris entre les grandes voies aménagées à l'époque coloniale.

8.11.8 La synergie : Évolution de l'effet de zone locale

Le coefficient de l'effet de zone locale (synergie) R^2 obtenu pour la carte de 1837 révèle une faible articulation entre la structure locale et globale de la ville, nuisant ainsi à la fluidité des déplacements. Cela signifie que la ville était fragmentée, avec des quartiers fonctionnant de manière relativement isolée, rendant la navigation difficile, en particulier pour ceux qui ne la connaissaient pas bien.

Les résultats indiquent également une orientation compliquée pour les visiteurs étrangers. Un nouvel arrivant risquait de se perdre plus facilement, car les axes les plus accessibles localement ne les guidaient pas naturellement vers les principaux centres d'activité. La découverte urbaine était donc plus complexe, et certaines zones attractives restaient peu visibles. En conséquence, des espaces d'intérêt pouvaient être sous-fréquentés en raison d'un réseau urbain manquant de lisibilité.

Sur la carte actuelle, l'amélioration de la synergie urbaine indique que la ville est devenue plus lisible, mieux organisée et plus intuitive pour les visiteurs, favorisant ainsi une meilleure circulation des étrangers. Ces résultats s'appliquent particulièrement aux percements coloniaux, qui présentent une bonne accessibilité aussi bien à l'échelle locale qu'à celle de la ville. En revanche, les parcours anciens souffrent d'un manque de connexions stratégiques, ce qui peut entraîner des déséquilibres dans la circulation entre les axes coloniaux et les parcours traditionnels.

8.12 Conclusion

L'évolution de la connectivité spatiale entre 1837 et aujourd'hui met en lumière les profondes transformations urbaines ayant modifié la navigation des étrangers et des touristes

dans la ville. Si la structure urbaine précoloniale était caractérisée par une faible accessibilité et une organisation spatiale complexe, les interventions coloniales ont bouleversé cette configuration, favorisant l'émergence de nouveaux parcours plus accessibles et lisibles pour les visiteurs. Cependant, ces changements ont également entraîné une hiérarchisation accrue des axes de circulation, déplaçant la dynamique des flux piétons et rendant certains espaces traditionnels plus difficiles d'accès.

L'analyse des résultats montre que la ville de 1837 présentait une structure urbaine ambiguë, avec une faible connectivité spatiale globale. L'absence d'un réseau lisible pour les visiteurs étrangers rendait la navigation difficile, notamment en dehors des axes commerciaux centraux. Le parcours Soukier, situé au niveau de Souk El Tejjar, était l'un des rares espaces offrant une accessibilité significative aux étrangers, ce qui en faisait une zone stratégique pour le commerce et les interactions sociales. Toutefois, les quartiers résidentiels, les impasses et la Casbah restaient inaccessibles aux non-résidents en raison de leur configuration labyrinthique et de leur faible intégration spatiale.

L'organisation de l'espace en 1837 était ainsi marquée par une stratégie de ségrégation naturelle, où les parcours majeurs étaient privilégiés par les étrangers tandis que les espaces intérieurs étaient réservés aux habitants. Cette configuration limitait les interactions entre les visiteurs et certaines parties de la ville, rendant la découverte du site plus complexe pour un étranger non accompagné.

Les percements coloniaux ont radicalement transformé la structure de la ville, améliorant la connectivité et facilitant la navigation. L'introduction d'axes majeurs tels que la rue Larbi Ben M'Hidi et la rue 19 juin 1956 a engendré un nouveau système spatial, favorisant l'accessibilité des touristes et des nouveaux résidents. Ces modifications ont déplacé le centre d'intégration vers la place de la Brèche, rendant les anciens parcours traditionnels moins fréquentés et plus marginalisés.

Cette transformation a eu un impact direct sur la circulation des visiteurs : les axes créés durant la période coloniale sont devenus les routes principales suivies par les touristes. Le parcours Soukier, autrefois central dans l'organisation urbaine, a perdu en importance, tandis que les rues secondaires et les impasses sont restées inaccessibles à ceux qui ne possèdent pas une connaissance précise du site.

L'intelligibilité de la ville s'est améliorée grâce à ces interventions, permettant une meilleure orientation des visiteurs non familiers avec l'environnement. Toutefois, cette

réorganisation spatiale a aussi entraîné une polarisation des flux piétons : les touristes ont tendance à se concentrer sur les nouveaux axes au détriment des espaces traditionnels, qui restent plus difficilement accessibles et moins visibles.

Aujourd'hui, la ville présente un contraste entre les parcours modernisés, fortement fréquentés par les touristes, et les anciens quartiers, qui conservent leur organisation spatiale d'origine mais sont plus enclavés. L'analyse de la synergie et de l'effet de zone locale met en évidence une meilleure articulation entre les structures locales et globales, mais montre aussi que certaines parties de la ville restent peu intuitives pour les visiteurs.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Cette recherche doctorale a exploré les relations entre patrimoine et tourisme à travers une étude approfondie des parcours historiques précoloniaux de Constantine, en analysant leur fréquentation, leur évolution spatiale et leur rôle dans l'expérience touristique. En combinant approches qualitative et quantitative, nous avons pu dépasser une simple description des itinéraires pour proposer un modèle intégré d'analyse des flux touristiques, applicable aux villes historiques au tissu urbain complexe.

1. Synthèse des apports scientifiques

Notre cadre méthodologique a articulé quatre dimensions fondamentales :

a) L'analyse historique approfondie :

Reconstruction minutieuse des quatre principaux parcours qui sillonnaient la ville à l'époque précoloniale (Soukier central, Souika, Tabia-Casbah, Souk El Ghezal-Zekak El Blate)

Examen critique des transformations urbaines coloniales (1837-1962) et leurs impacts sur la structure spatiale, principalement le réseau viaire et les monuments précoloniaux.

Évaluation des politiques patrimoniales post-indépendance révélant un manque de cohérence (PPSMVSS, évènement "Constantine capitale de la culture Arabe CCCA 2015").

b) L'approche syntaxique spatiale poussée :

Application systématique de la *Space Syntax* à travers l'analyse de la carte axiale avec six paramètres quantitatifs de premier et de second ordre (connectivité, intégration, choix topologique, contrôle, intelligibilité, synergie)

Application inédite de la méthode *Space Syntax* aux parcours touristiques en médina.

Validation de l'efficacité de cet outil théorique à identifier les potentialités et contraintes spatiales/topologiques des déplacements, principalement dans les villes historiques arabo-islamiques complexes

Modélisation comparative des configurations précoloniale et contemporaine

Validation de la théorie du mouvement naturel (Hillier, 1993) dans un contexte maghrébin

c) L'observation ethnographique détaillée

Méthode du *Snail Trailing* adaptée au contexte constantinois (faible taux de fréquentation touristique, configuration spatiale ambiguë, etc.).

Analyse des parcours effectifs vs parcours potentiels : Comparaison entre les trajets réellement empruntés par les touristes et les itinéraires théoriques (circuits recommandés, axes principaux). Cette analyse révèle les écarts dus à des facteurs tels que le manque d'information, les barrières physiques ou les attraits informels.

Détection des points de rupture dans les flux touristiques

d) L'évaluation critique des outils de planification

Cette étape a consisté à analyser de manière rigoureuse les instruments de planification disponibles, en évaluant leur pertinence, leur efficacité et leurs limites.

Examen des schémas directeurs et plans de sauvegarde : Cela inclut l'analyse de leur applicabilité, leur mise à jour régulière et leur adéquation aux besoins réels.

Analyse des dispositifs de médiation existants

Identification des lacunes institutionnelles : repérage des faiblesses structurelles dans la gouvernance ou la mise en œuvre des politiques.

2. Résultats majeurs et validation des hypothèses

Nos découvertes clés confirment et nuancent les hypothèses initiales :

a) Sur la configuration précoloniale :

Les parcours principaux, notamment le parcours Soukier central, formaient les nœuds stratégiques de circulation.

L'espace urbain, fortement ségrégué, engendrait des zones enclavées peu fréquentées (en particulier par les étrangers).

Même sans les transformations, la ville, avec sa structure arabo-islamique labyrinthique, serait restée peu accessible aux étrangers.

a) Sur les transformations spatiales

Validation de la restructuration radicale par les percements coloniaux, reléguant les anciennes artères principales au profit des nouveaux axes

Preuve de la marginalisation des parcours historiques précoloniaux en particulier les deux parcours Soukier et Souika

Démonstration de la perte de lisibilité et d'intelligibilité spatiale au niveau de la structure traditionnelle

b) Sur les comportements touristiques

Confirmation de la concentration sur les axes coloniaux (rues Larbi Ben M'Hidi, 19 Juin)

Marginalisation des parcours historiques précoloniaux

Mise en évidence de l'effet ‘‘*labyrinthe*’’ dans les quartiers traditionnels (ambiguïté du réseau, difficulté de navigation, exploration touristique compliquée)

Identification des stratégies de *wayfinding* adoptées, en particulier chez les touristes non accompagnés.

Corrélation des comportements touristiques (*to-movement, through movement*) avec les paramètres syntaxiques analysés, confirmant la théorie du mouvement naturel.

c) Sur la gestion patrimoniale :

Constat du décalage entre outils de planification et réalités du terrain limitant l'efficacité des actions de valorisation.

Révélation des incohérences dans la signalétique nuisant à l'orientation et à la compréhension des visiteurs.

Analyse des lacunes dans la médiation culturelle

3. Apports théoriques et méthodologiques

Cette recherche propose trois contributions majeures à la connaissance :

a) Un modèle intégré d'analyse

Combinaison inédite de *Space Syntax* et d'ethnographie urbaine pour une compréhension holistique du phénomène étudié.

Grille d'évaluation des parcours historiques applicable dans d'autres villes touristiques

Méthode de diagnostic des dysfonctionnements spatiaux particulièrement pertinente dans les villes historiques transformées.

b) Une relecture critique de l'histoire urbaine

Documentation systématique des transformations morphologiques

Évaluation des impacts à long terme des politiques coloniales (spatiaux, culturel, touristique, économique, etc.).

Analyse des continuités/discontinuités patrimoniales : Examen des ruptures (destructions, réemplois) et permanences (matérielles ou immatérielles) dans la transmission du patrimoine

c) Une approche renouvelée du tourisme culturel

Conceptualisation de la "ségrégation touristique spatiale"

Modélisation des flux dans les médinas

Théorisation des obstacles à l'appropriation patrimoniale

4. Limites méthodologiques et perspectives de recherche

a) Contraintes identifiées

Accès limité aux archives coloniales et rareté des archives ottomanes.

Insuffisance des données touristiques disponibles sur Constantine.

Difficultés de suivi longitudinal des visiteurs

Biais potentiels dans l'observation participante en raison de l'effet Hawthorne.

Possibilité d'imprécisions cartographiques des tracés précoloniaux.

b) Pistes de recherche futures

Extension de l'analyse syntaxique aux paramètres visuels à travers l'analyse *VGA* (*Visual Graph Analysis*) et à la carte convexe (*Convex Map*).

Application comparative à d'autres médinas maghrébines ce qui pourrait permettre d'évaluer les spécificités de Constantine et d'identifier des modèles récurrents dans l'urbanisme traditionnel maghrébin.

Intégration des technologies numériques de traçage (applications mobiles, données GPS, etc.) et de l'intelligence artificielle (via l'analyse prédictive et le traitement automatique des données).

c) Recommandations opérationnelles

Intégration des parcours précoloniaux dans le réseau touristique actuel, tout en préservant leur caractère historique et culturel

Conception de circuits intégrant axes coloniaux et parcours anciens

Développement d'outils de médiation adaptés. Cela pourrait être réalisé grâce à des campagnes de communication ciblées et à des partenariats avec des guides locaux qualifiés.

Implication accrue des communautés locales à travers, par exemple, des visites guidées communautaires, renforcerait le lien entre les habitants et le patrimoine, tout en offrant aux touristes une immersion plus authentique.

Révision des instruments de planification urbaine et les adapter à la réalité patrimoniale du site et au contexte touristique actuel

5. Implications théoriques et pratiques

Cette thèse dépasse le cadre du cas constantinois pour proposer :

a) **Un nouveau paradigme d'analyse** : Cette approche renouvelée propose une grille de lecture articulée autour de trois piliers fondamentaux :

L'espace comme variable explicative centrale : Au-delà de sa simple dimension physique, l'espace est envisagé comme un cadre structurant qui influence les dynamiques sociales, économiques et culturelles.

La configuration urbaine comme facteur déterminant : La morphologie des villes érigée en élément clé pour comprendre leur évolution.

Le patrimoine comme système dynamique : Loin d'être une entité figée, le patrimoine est appréhendé comme un ensemble vivant, en constante mutation.

b) **Un cadre d'action renouvelé** : Ce nouveau cadre propose une approche intégrée pour concilier préservation des sites et développement touristique, autour de trois axes clés :

Principes pour une fréquentation équilibrée (régulation des flux, promotion des comportements responsables, diversification de l'offre touristique, ...etc.).

Méthodes de requalification des parcours (aménagement d'infrastructures discrètes et respectueuses des paysages, valorisation du patrimoine naturel et culturel, etc.).

Stratégies de durabilité touristique (écotourisme, gestion des ressources, résilience des destinations, etc.).

Au final, ce travail établit les bases d'une approche intégrée de la relation tourisme-patrimoine, où la compréhension fine des logiques spatiales et historiques permet d'imaginer des formes de valorisation plus respectueuses des contextes locaux. Il ouvre la voie à de nouvelles recherches sur l'articulation entre morphologie urbaine, pratiques touristiques et préservation patrimoniale dans les villes historiques.

BIBLIOGRAPHIE

دحدوح، عبد القادر (2015) قسنطينة محطات تاريخية ومعالم أثرية. *نوميديا*

[Online], 97 | 2022,. URL: "إنسانيات", *Insaniyat / مقاربة إثنوغرافية لبعض طوبونيمات قسنطينة* / هدى جباس، <http://journals.openedition.org/insaniyat/27304>; DOI: <https://doi.org/10.4000/insaniyat.27304>. (Consulté le 26 avril 2025).

Laplante, M. (1996) *Le tourisme, un fait culturel des sociétés modernes*. In: *Formation de formateurs*. Madrid: Organisation mondiale du tourisme, chap. 1, pp. 25–46.

Nuñez Fernández, R. (2004) 'Gestion du tourisme dans les sites patrimoniaux', in *Programme de gestion du patrimoine culturel dans les Caraïbes – Module 2*. La Havane: UNESCO, Unité des Projets Spéciaux du Centre du patrimoine mondial. Disponible à: <https://whc.unesco.org/document/106123> (Consulté le 26 avril 2025).

Hillier, B. (1987) *La morphologie de l'espace urbain : le développement de l'approche morphologique*, *Architecture & comportement*, 3(3), pp. 205–216.

Organisation mondiale du tourisme (2017) 'Célébration de la Journée mondiale du tourisme 2017 sur le thème « Tourisme durable – un outil au service du développement »'. Disponible à: <https://www.unwto.org/fr/archive/press-release/2017-08-21/celebration-de-la-journee-mondiale-du-tourisme-2017-sur-le-theme-tourisme-d> (Consulté le 26 avril 2025).

Le Robert (s.d.) *Tourisme*. Disponible à: <https://dictionnaire.lerobert.com/definition/tourisme#:~:text=D%C3%A9finition%20de%20tourisme%20%E2%80%8B%E2%80%8B,d%C3%A9placements%20priv%C3%A9s%20et%20non%20utilitaires>. (Consulté le 26 avril 2025).

Littre, É. (s.d.) *Touriste*. Disponible à: <https://www.littre.org/definition/touriste#:~:text=touriste-touriste,en%20Suisse%20et%20en%20Italie>. (Consulté le 26 avril 2025).

Organisation mondiale du tourisme (OMT), n.d. *Site officiel de l'Organisation mondiale du tourisme*. Disponible à : <https://www.unwto.org/> [Consulté le 26 avril 2025].

Adam, M. (2019) "Notion en débat : production de l'espace". *Géoconfluences*, février. Disponible à : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-laune/production-de-lespace> [Consulté le 26 avril 2025].

Aiche, B., Cherbi, F. & Oubouzar, L. (2014) *Patrimoine architectural et urbain des XIXème et XXème siècles en Algérie*. « *Projet Euromed Héritage II. Patrimoines partagés* ». Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou. Disponible à : <https://revue.ummto.dz/index.php/campus/article/viewFile/73/26> (Consulté le 26 avril 2025).

Algérie. Ministère de la Culture (2007) *Schéma directeur des zones archéologiques et historiques*. [pdf] Disponible à : <https://www.m-culture.gov.dz/images/pdf/Schema-directeur-des-zones-archeologiques-et-historiques.pdf> [Consulté le 26 avril 2025].

Algérie. Ministère de l'Intérieur, des Collectivités Locales et de l'Aménagement du Territoire. ANAT - Agence Nationale d'Aménagement du Territoire (2022) *Fête de l'Indépendance*. [pdf] Disponible à : <https://feteindependance.interieur.gov.dz/wp-content/uploads/2022/06/ANAT.pdf> [Accédé le 29 mai 2024].

Álvarez Mora, A. (2013) "Le concept de patrimoine bâti, alibi des modèles urbains soumis à la rente foncière en Europe". *Espaces et sociétés*, 152-153(1), pp. 19-33. <https://doi.org/10.3917/esp.152.0019>.

Anadón, M. et Savoie-Zajc, L., 2009. L'analyse qualitative des données. *Recherches qualitatives*, 28(1), pp. 1-7. Disponible sur : [https://www.recherche-qualitative.qc.ca/documents/files/revue/edition_reguliere/numero28\(1\)/numero_complet_28\(1\).pdf](https://www.recherche-qualitative.qc.ca/documents/files/revue/edition_reguliere/numero28(1)/numero_complet_28(1).pdf) [Consulté le 25 avril 2025].

Arborio, A.-M., 2007. *L'observation directe en sociologie : quelques réflexions méthodologiques à propos de travaux de recherches sur le terrain hospitalier*. *Recherche en soins infirmiers*, 90(3), pp.26–34. Disponible sur : <https://doi.org/10.3917/rsi.090.0026> [Consulté le 25 avril 2025].

Arripe, P. (1922) *Le tourisme à Constantine*. Syndicat d'Initiative de Constantine.

Assemat, V. (2013-2015) *Le tourisme religieux en Europe, place et enjeux. Sanctuaire de Fatima, Portugal*. BTS Tourisme. Disponible à : https://le-tourisme-religieux-sujet-epe.weebly.com/uploads/4/6/6/3/46636051/le_tourisme_religieux_en_europe_place_et_enjeux.pdf (consulté le 21 avril 2025).

Auclair, E., Poulot, M., Hertzog, A. (2017). De la participation à la co-construction des patrimoines urbains: L'invention du commun ?. (n.p.): Éditions Le Manuscrit.

Australia ICOMOS (2013) *La Charte de Burra : charte d'Australie ICOMOS pour la conservation des lieux et des biens patrimoniaux de valeur culturelle*. Traduction française. Disponible à : <https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P24/5e2.pdf> (consulté le 21 avril 2025).

Botlan, M., Di Matteo, C., Piel, C., Poisson, O. et Sire, M.-A. (2012) *Première Guerre mondiale et monuments historiques*. Rapport n° 2012-38, Ministère de la Culture et de la Communication, Direction générale des patrimoines, Inspection des patrimoines. Disponible à: <https://journals.openedition.org/insitu/11620?file=1> (Consulté le 26 avril 2025).

Babelon, J. et Chastel, A. (1994). *La notion de patrimoine*. France: L. Levi.

Bacha, M. (2013) *Patrimoine et monuments en Tunisie 1881-1920*. France : Institut de recherche sur le Maghreb contemporain.

Badjadja, A., 2016. *La bataille de Constantine, 1836-1837*. Alger : Chihab Éditions.

Bakiri, R., 2011. *Impact de l'intervention coloniale sur la vieille ville de Constantine : cas des maisons hybrides*. Mémoire de Magistère, Université Mentouri Constantine, Faculté des Sciences de la Terre, de Géographie et de l'Aménagement du Territoire, Département d'Architecture et d'Urbanisme.

Baleux, F. & Calastrenc, C., 2019. *La photogrammétrie de petits objets archéologiques : acquisition, modèle 3D, produits dérivés*. ArchéOrient - Le Blog. Disponible à : <https://doi.org/10.58079/bcyl> [Consulté le 15 mars 2025].

Barbier, B. (2015) *L'inventaire du patrimoine architectural de la période ottomane en Algérie : Du recensement à l'étude*. Patrimoines du Maghreb à l'ère numérique. Consulté le 12 mai 2024, à l'adresse : <https://doi.org/10.58079/sr2d>.

Barrère, C. (2014). *Les quatre temps du patrimoine*. Économie appliquée, 67(4), pp. 9–44. Disponible à : <https://doi.org/10.3406/ecoap.2014.3688>

Barrès, M. (1914). *La grande pitié des églises de France*. France : Émile Paul frères.

Bazin, S., Beckerich, C. et Delaplace, M., 2014. Valorisation touristique du patrimoine et dessertes TGV dans les villes intermédiaires à moins d'1h30 de Paris : les cas de Reims, Metz, Le Mans et Tours. *Revue d'économie régionale et urbaine*, (5).

Béguin, F., Baudez, G., Godin, L. & Lesage, D. (1993) *Arabisances : Décor architectural et tracé urbain en Afrique du Nord, 1830-1930*. France : Bordas Éditions.

Belabed Sahraoui, B. (2007) "Politique municipale et pratique urbaine : Constantine au XIXe siècle". *Insaniyat / إنسانيات* [en ligne], 35-36. Mis en ligne le 12 août 2012. Disponible à : <http://journals.openedition.org/insaniyat/3824> [Consulté le 8 août 2024]. DOI : <https://doi.org/10.4000/insaniyat.3824>.

Béguin, P. & Clot, Y., 2004. *L'action située dans le développement de l'activité. Activités*, 1-2, octobre. [Online] Available at: <http://journals.openedition.org/activites/1237> [Accessed 26 April 2025]. DOI: <https://doi.org/10.4000/activites.1237>.

Belabed Sahraoui, B., 1988. *Magister en Urbanisme*. Université de Constantine.

Belbacha, M. L. & Aich, M. (2012) *Planification pour un tourisme durable à Constantine : La capacité de charge touristique au sein de la démarche du projet urbain pour un développement touristique durable*. Allemagne : Éditions universitaires européennes.

Bella, S., 2018. *Le voyage à Alger dans les guides touristiques français au XXe siècle. Diacronie* [En ligne], 36(4), document 10. Mis en ligne le 29 décembre 2018. Disponible à : <http://journals.openedition.org/diacronie/10531> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/diacronie.10531> [Consulté le 8 novembre 2024].

Ben Slama, H., 2007. *Parcours urbains quotidiens. L'habitude dans la perception des ambiances*. Thèse de doctorat, Université Pierre Mendès-France - Grenoble II. Disponible à : <https://theses.hal.science/tel-00398948/> [Consulté le 23 avril 2025].

Benabbas-Kaghouché, S., 2010. *La médina de Constantine : entre usure du temps et imprécision des politiques de réhabilitation – état des lieux et évaluation critique des procédures d'intervention*. Algérie : Dar El-Houda.

Benachour-Tebbouche, N., 2015. *Constantine et ses écrivains-voyageurs*. Algérie : Éditions Chihab.

Bendakir, M., 2004. *La Medersa en chantier*. Grenoble : École d'Architecture de Grenoble.

Benidir, F., 2007. *Urbanisme et planification urbaine (cas de Constantine)*. Thèse de doctorat d'État, Université de Constantine.

Benseddik, N., 2021. *Cirta et son territoire*. [n.p.]: Errance.

Berthonnet, A. (2016) *Le tourisme en Algérie, image de la modernité et fait culturel majeur (1880–1930)*. *Retrotourisme*, février. Disponible à : <https://www.insiglo-histoiredentreprise.com/wp-content/uploads/2020/06/retrotourisme-algerie-fevrier-2016-aberthonnet.pdf> [Consulté le 26 avril 2025].

Berthonnet, A., 2006. *Le tourisme en Algérie (de 1880 aux années 1940) : une histoire à écrire*. In : H. Kazdaghli, C. Zytnicki, D. Boumeggouti & A. Valero (dirs.), *Tourisme : pour une histoire du tourisme au Maghreb, XIXe-XXe siècles*, 15, pp.1–19.

Bertrand, S., 1994. *Cirta*. Encyclopédie berbère [en ligne], 13, document C71. Mis en ligne le 01 mars 2012. Consulté le 25 avril 2025. Disponible à : <http://journals.openedition.org/encyclopedieberbere/2289>

Betrouni, M. (2020) *Le patrimoine culturel algérien : un conflit de temporalités*. CNRPAH. Disponible à : <https://hal.science/hal-03112041> (Consulté le 26 avril 2025).

Bettoutia, A., 2013. *Constantine: repères archéologiques et arts décoratifs*. France: Édilivre.

Biesse-Eichelbrenner, M., 1985. *Constantine: La conquête et le temps des pionniers*. [n.p.]: FeniXX réédition numérique.

Biget, J.-L. & Hervé, J.-C. (éds), 1995. *Panoramas urbains. Situation de l'histoire des villes*. Fontenay/Saint-Cloud : Éditions de l'ENS, pp.309–336.

Binous, J. & Eckert, H., 1980. *Morphologie urbaine*. In : C. Sugier, éd. *Recherches d'ethno-sociologie maghrébine*. Cahiers de la Méditerranée, 20–21(1), pp.43–60. Disponible à : <https://doi.org/10.3406/camed.1980.912> [Consulté le 20 Janvier 2025].

Blake, G. & Lawless, R. (1972) « Tourisme international au Sahara algérien ». *Méditerranée*, 11(3), pp. 171–176. Disponible à : <https://doi.org/10.3406/medit.1972.1453> [Consulté le 26 avril 2025].

Bonard, Y. et Felli, R. (2008) « Patrimoine et tourisme urbain. La valorisation de l'authenticité à Lyon et Pékin », *Articulo - Journal of Urban Research* [en ligne], 4. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/articulo/719> (consulté le 21 avril 2025). doi : <https://doi.org/10.4000/articulo.719>.

Borghi, R., Mariotti, A. & Safarzadeh, N. (dirs.) (2011). *Tourism and Recent Heritage*. Direction générale : Mutual Heritage - Casamemoire, Citeres. Disponible à l'adresse : https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/41328043/339_Romeo_Patrimoin_recent_et_tourism_e-libre.pdf (Consulté le 21 avril 2025).

Botlan, M., Di Matteo, C., Piel, C., Poisson, O. & Sire, M.-A. (2012) *Première Guerre mondiale et monuments historiques*. Direction générale des patrimoines, Inspection des patrimoines, Collège Monuments Historiques. Disponible à : <https://journals.openedition.org/insitu/11620?file=1>

Bouchareb, A., 2006. *Cirta ou le substratum urbain de Constantine*. Thèse de doctorat d'État, Constantine, p.444.

Boudjabi, N.H., Bouzahzah, F. & Bouchareb, A., 2020. *Le devenir du tourisme à Constantine : des opportunités pour une destination d'excellence*. Communication présentée au colloque international "الملتقى الدولي "المدينة وعلاقتها بالسياحة: فرصة لتعزيز التنمية المحلية", Université Constantine 3, 27–28 septembre 2020. Disponible sur : <http://dspace.univ-oeb.dz:8080/server/api/core/bitstreams/b7cc6535-02d0-4279-8c35-ecab42ea49f7/content> [Consulté le 25 avril 2025].

Boudjada, A. & Chabou Othmani, M. (2021) "Le rôle de l'événementiel dans la promotion des destinations touristiques : les acquis de l'après événement à Constantine". *Fabriques Urbaines*, 1(2), pp. 5-18. Disponible à : <https://asjp.cerist.dz/en/article/237498> [Consulté le 26 avril 2025].

Boufenara, K. (2009) *Le rôle du Génie militaire dans la production des villes coloniales en Algérie (cas de Annaba et Constantine)*. Doctorat en Sciences, Université Mentouri Constantine.

Boumaza, Z. (1998) *Le Vieux Constantine, ambiguïté d'un patrimoine*. *Insaniyat*, 5. Disponible à : <http://journals.openedition.org/insaniyat/11774> (Consulté le 9 mai 2024). DOI : <https://doi.org/10.4000/insaniyat.11774>.

Bourde, P., 1880. *À travers l'Algérie: souvenirs de l'excursion parlementaire, septembre-octobre 1879*. France: G. Charpentier.

Bourdeau, L. & Marcotte, P. (dir.), 2015. *Les routes touristiques*. Québec : Presses de l'Université Laval. ISBN 978-2-7637-2406-5. Disponible à : <https://www.pulaval.com/libreacces/9782763724065.pdf> [Consulté le 20 janvier 2025].

Bourdieu, P., 1979. *La distinction: critique sociale du jugement*. Pologne: Éditions de Minuit.

Bourges, A., 2022. *Quand le participatif rejoint l'Inventaire, liens entre deux approches du patrimoine dans le Gard*. Patrimoines du Sud [En ligne], 16. Mis en ligne le 01 septembre 2022. Disponible à : <http://journals.openedition.org/pds/10780> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/pds.10780> [Consulté le 09 mars 2025].

Boyer, M. (1981) *Le Tourisme*. États-Unis : Seuil (réédition numérique FeniXX).

Boyer, M. (2005). *Histoire générale du tourisme*. France : Éditions L'Harmattan.

Brière, R., 1961. *Les cadres d'une géographie touristique du Québec*. Cahiers de géographie du Québec, 6(11), pp.39–64. Disponible sur : <https://doi.org/10.7202/020344ar> [Consulté le 25 avril 2025]

Brochu, J. (2011). *La conservation du patrimoine urbain, catalyseur du renouvellement des pratiques urbanistiques? : une réflexion théorique sur l'appropriation de la notion de patrimoine urbain par l'urbanisme*. Thèse de doctorat. Université de Montréal. Dirigée par B. Sokoloff et G. Beaudet.

Brosselard, C., 1858. *Les inscriptions arabes de Tlemcen*. (n.p.): Bastide, Alessi et Arnolet.

Butler, R. (2018). *Sustainable tourism in sensitive environments: a wolf in sheep's clothing?* Sustainability, 10(6). Disponible à : <http://dx.doi.org/10.3390/su10061789>

Cabaret, J., 2015. *Arpenter la ville, projet de fin d'étude*. École nationale supérieure d'architecture de Lyon.

Caire, G. (2007). *Tourisme solidaire, capacités et développement socialement durable*. Marché et organisations, 3(1), pp. 89–115. Disponible à : <https://doi.org/10.3917/maorg.003.0089>

Calvignac, C., Canu, R. & Jalaudin, C., 2018. *La fabrique des parcours touristiques*. Via, 14. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/viatourism/3301> ; doi:10.4000/viatourism.3301 [Consulté le 23 janvier 2025].

Carteron, C. (1866) *Voyage en Algérie : tous les usages des Arabes, leur vie intime et extérieure, ainsi que celle des Européens dans la colonie*. Paris : J. Hetzel.

Carvalho, R. and Batty, M., 2003. A rigorous definition of axial lines: ridges on isovist fields. *arXiv*. Available at: <https://arxiv.org/abs/cs/0311012> [Accessed 20 January 2025].

Cavanna, E., 2011. *Cartes et plans anciens : des images de l'espace du passé à déchiffrer (Moyen Âge, époque moderne)*. In: T. Nicolas et al., eds. *Les images : regards sur les sociétés*. Paris: Éditions de la Sorbonne. Disponible à : <https://doi.org/10.4000/books.psorbonne.5749> [Consulté le 20 janvier 2025].

Xing, Z. & Guo, W., 2022. A new urban space analysis method based on Space Syntax and geographic information system using multisource data. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 11(5), p. 297. [Online] Available at: <https://doi.org/10.3390/ijgi11050297> [Accessed 26 April 2025].

Kuipers, B., Tecuci, D.G. & Stankiewicz, B.J., 2003. *The skeleton in the cognitive map: A computational and empirical exploration*. *Environment and Behavior*, 35(1), pp. 81-106. [Online] Available at: <https://doi.org/10.1177/0013916502238866> [Accessed 26 April 2025].

Cazes, G. (1992). *Fondements pour une géographie du tourisme et des loisirs*. France : Bréal.

Calvignac, C., Canu, R. & Jalaudin, C., 2018. La fabrique des parcours touristiques. *Via [Online]*, 14, Online since 20 December 2018. Available at: <http://journals.openedition.org/viatourism/3301> [Accessed 11 January 2025]. DOI: <https://doi.org/10.4000/viatourism.3301>.

Cerdeira, J.O., Cordovil, R. et Heitor, T., 1996. On the characterization of axial maps. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 23(6), pp.773–782.

Chabbert, R., 2022. *L'Inventaire général du patrimoine culturel en Occitanie, une aventure toujours nouvelle*. Patrimoines du Sud [En ligne], 16. Mis en ligne le 01 septembre 2022. Disponible à : <http://journals.openedition.org/pds/10942> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/pds.10942> [Consulté le 09 mars 2025].

Chalvet, M. (2017) "Les parcs nationaux en Algérie dans les années 1920-1930". In: M. Crivello & K. Dirèche, eds. *Traversées des mémoires en Méditerranée*. Presses universitaires de Provence. Disponible à : <https://books.openedition.org/pup/45853?lang=fr> [Consulté le 26 avril 2025].

Chaoui, L. (2017). *La mise en tourisme du patrimoine culturel saharien – cas d'étude : la vallée du M'Zab*. Mémoire de maîtrise en développement du tourisme, Université du Québec à Montréal, Montréal (Québec, Canada).

Charai, Z. (2014) *Les effets du tourisme sur l'identité culturelle : le cas de la médina de Fès*. Thèse de doctorat, Université Nice Sophia Antipolis. Disponible à l'adresse : <https://theses.hal.science/tel-01067561> (NNT : 2014NICE2014).

Charbonneau, A., 1856-1857. Inscriptions arabes de la province de Constantine. *Annuaire Archéologique de Constantine*.

Charbonneau, A., 1857. *Constantine et ses antiquités. (Extrait des Nouvelles annales des voyages)*. France: n.p.

Chevrier, M.-H. (2021). *Tourisme religieux : pour en finir avec l'oxymore ?* Via [En ligne], 20. Disponible à : <http://journals.openedition.org/viatourism/7705>

Chiaradia, A. & Hillier, B. (2003). *Configuration spatiale et mixité sociale urbaine, qualités architecturales, significations, conceptions et positions : Le rapport final* (Lettre de commande n°F0160). Paris La Défense : Ministère de la Culture et de la Communication, Direction de l'Architecture et du Patrimoine, 191 p.

Chloelribaut (2022) *Insam Youssef. La conservation-restauration architecturale : de la doctrine à la mise en œuvre contemporaine*. Master Histoire de Nanterre, 26 février. Disponible à : <https://doi.org/10.58079/mzfa> (consulté le 21 avril 2025).

Choay, F. (1992). *L'allégorie du patrimoine*. France: Éditions du Seuil.

Choi, Y.S., 2023. *LA MARCHE PATRIMONIALE, Outil de Connaissance, de Conservation et de Revitalisation de Cités historiques - cas d'étude d'Ahmedabad et de Fès*. Thèse de doctorat non publiée. Université libre de Bruxelles, Faculté d'Architecture, Bruxelles.

Clamageran, J.-J., 1873. *L'Algérie : impressions de voyages (17 mars-4 juin 1873) ; suivies d'une étude sur les institutions kabyles et la colonisation*. [en ligne] Disponible sur : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1034567> [Consulté le 25 avril 2025].

Clarimont, S. et Vlès, V., 2009. Le tourisme pyrénéen face au développement durable : une intégration partielle et hésitante. *Journal of Alpine Research | Revue de géographie*

alpine [en ligne], 97-3. Mis en ligne le 9 décembre 2009. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/rga/967> [consulté le 21 avril 2025].

Conférence internationale de la Paix (1899) *Acte final de la Conférence internationale de la Paix, La Haye, 29 juillet 1899*. Comité international de la Croix-Rouge. Disponible à : <https://ihl-databases.icrc.org/fr/ihl-treaties/hague-finact-1899>

Conseil de l'Europe (2005) *Convention-cadre sur la valeur du patrimoine culturel pour la société (Convention de Faro)*. Série des Traités du Conseil de l'Europe – n° 199, Faro, 27 octobre. Disponible à : <https://rm.coe.int/1680083748> (consulté le 21 avril 2025).

Conseil de l'Europe, 1985. *Convention pour la sauvegarde du patrimoine architectural de l'Europe*. Grenade, 3 octobre 1985. Disponible sur : <https://rm.coe.int/168007a094> [consulté le 21 avril 2025].

Conseil de l'Europe, 1992. *Convention européenne pour la protection du patrimoine archéologique (révisée)*. Valette, 16 janvier 1992. Disponible à : <https://rm.coe.int/168007bd25> [Consulté le 20 janvier 2025].

Conseil de sécurité des Nations Unies (2017) *Résolution 2347 (2017) sur la protection du patrimoine culturel en cas de conflit armé*. S/RES/2347 (2017), 24 mars. Disponible à : https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000249838_fre.locale=fr (consulté le 21 avril 2025).

Conseil National Economique et Social (CNES). (2000) *Contribution pour la redéfinition de la politique nationale du tourisme*. Conseil National Economique et Social, Algérie. Disponible à : https://www.cnese.dz/web/content?model=cnese_backend.post_doc&field=document&id=108 [Consulté le 26 avril 2025].

Corréard, J., 1838. *Recueil de documents sur l'expédition et la prise de Constantine*. France: J. Corréard.

Correia, J. & Taher, M., 2015. Les villes islamiques traditionnelles dévoilées : la quête pour une régularité de la conception urbaine. *Revista Gremium®*, 2(4), août-décembre. ISSN 2007-8773. México, D.F.

Côte, M., 2006. *Guide d'Algérie : paysages et patrimoine*. Algérie : Saïd Hannachi, Média-Plus.

Cousin, S., 2008. L'Unesco et la doctrine du tourisme culturel. *Civilisations* [en ligne], 57. Mis en ligne le 30 décembre 2011. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/civilisations/1541> [consulté le 21 avril 2025].

Cousin, S., Réau, B. (2009). *Sociologie du tourisme*. France: La Découverte.

Coutelier, C., 2020. *Apport de la photogrammétrie numérique pour la recherche sur les voies romaines*. Les carnets d'AusoHNum. Disponible à : <https://doi.org/10.58079/d3qc> [Consulté le 15 mars 2025].

Cuvelier, P., Torres, E. & Gadrey, J. (1994). *Patrimoine, modèles de tourisme et développement local*. France : L'Harmattan.

De Sèze, B., 2002. *Panorama du tourisme d'affaires*. [Publication officielle] Disponible sur : <https://bel.uqtr.ca/id/eprint/696/1/6-19-1894-20070219-1.pdf> [consulté le 21 avril 2025].

Dehoorne, O., Saffache, P. & Tatar, C. (2008). *Le tourisme international dans le monde : logiques des flux et confins de la touristicité*. Études caribéennes [en ligne], 9-10 | Avril-Août. Disponible à : <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.882> [Consulté le 21 avril 2025].

Delaplace, M., Gautherat, E. et Kebir, L., 2020. Le tourisme urbain événementiel : une ressource également pour les habitants. Le cas du marché de Noël des Champs-Élysées. *Téoros – Revue de recherche en tourisme*, 39(1). Disponible à : <https://journals.openedition.org/teoros/4035> (Consulté le 26 avril 2025).

Denoël, C. (2016) « Le vandalisme révolutionnaire », *Histoire par l'image* [en ligne], mars. Disponible à : <https://histoire-image.org/etudes/vandalisme-revolutionnaire> (consulté le 21 avril 2025).

Deshayes, S., 2014. Les parcours audioguidés : déambulation des publics et médiation sonore embarquée. *La Lettre de l'OCIM* [online], 155. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/ocim/1448> [Consulté le 3 février 2025]. DOI : <https://doi.org/10.4000/ocim.1448>.

Devernois, N., Muller, S. & Le Bihan, G. (2014) *Gestion du patrimoine urbain et revitalisation des quartiers anciens : l'éclairage de l'expérience française*. Paris : Agence française de développement (Collection « À Savoir », n° 26), 218 p. Disponible à :

<https://www.afd.fr/fr/ressources/gestion-du-patrimoine-urbain-et-revitalisation-des-quartiers-anciens-leclairage-de-lexperience-francaise>

Dewailly, J.-M. et Flament, É. (2000) *Le tourisme*. Paris : Sedes, collection « Campus Géographie », 192 p. (ISBN 2-7181-9071-X).

D'Hugues, G., 1895. *Sous la tente: types, scènes et paysages d'Algérie*. France: Feret & Fils.

Djemai-Boussouf, F. (2022) *Stratification urbaine et mise en valeur des structures permanentes du secteur sauvegarde de Constantine*. Thèse de doctorat, Université [nom de l'université], Département d'urbanisme.

Dong-Binh Tran, A., Piombini, A., Ignatowicz, M., Moreno, D., Frigui, R., Aguiléra, A. and Badariotti, D., 2014. Morphologie urbaine et mobilité dans la Communauté Urbaine de Strasbourg. *Cybergeog: European Journal of Geography* [online], Systems, Modelling, Geostatistics, document 702. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/cybergeog/26665> [Consulté le 3 février 2025]. DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeog.26665>.

Drouin, M. (2005). *Le combat du patrimoine: Montréal (1973–2003)*. Canada : Presses de l'Université du Québec.

Dubié, J. & Le Ray, P., 2015. *Rapport d'information sur l'évaluation de la politique d'accueil touristique*. Comité d'évaluation et de contrôle, Assemblée nationale.

Duthion, B. & Walker, L., 2014. *Les patrimoines touristiques: Naturels, historiques, culturels*. Belgique: De Boeck Supérieur.

Eddé, A.-M., 2000. *Morphologie urbaine*. In : *Grandes villes méditerranéennes du monde musulman médiéval*. Rome : École Française de Rome, pp.276–279. (Publications de l'École française de Rome, 269). Disponible à : https://www.persee.fr/doc/efr_0223-5099_2000_ant_269_1_6233 [Consulté le 20 janvier 2025].

Ellul, A. (1996). *Tourisme et environnement dans les pays européens*. France: Ed. du Conseil de l'Europe.

Encyclopaedia Universalis, 2015. *Littérature arabe : Les Grands Articles d'Universalis*. [e-book] Encyclopaedia Universalis. Disponible à :

<https://www.fnac.com/livre-numerique/a9196519/Encyclopaedia-Universalis-Litterature-arabe> [Consulté le 25 avril 2025].

Équipe MIT. (2000). *De la mise en tourisme des lieux*. Mappemonde, 57, p. 1. Disponible à : <https://doi.org/10.3406/mappe.2000.1543>

Fantazi, I. (2021) *Le management des opérations de conservation du patrimoine bâti en Algérie dans un contexte événementiel : cas de la vieille ville de Constantine, capitale de la culture arabe 2015*. Thèse de Doctorat LMD, Université Constantine 3 Salah Boubnider, Faculté d'architecture et d'urbanisme. Disponible à : <https://dspace.univ-constantine3.dz/jspui/handle/123456789/193> [Consulté le 26 avril 2025].

Féraud, L.-C., 1877. *Visite au palais de Constantine*. [Reproduction] Par M. Charles Féraud.

Fezzai, S., 2018. *La configuration urbaine comme outil d'orientation des comportements : Cas d'étude des transformations urbaines dans la vieille ville de Constantine*. Doctoral thesis. Université Mohamed Khider Biskra. Disponible sur : <http://thesis.univ-biskra.dz/4019/> [Consulté le 25 avril 2025].

Fiankan-Bokonga, C. (2017). *Une résolution historique*. Le Courrier de l'UNESCO. Disponible à : <https://courier.unesco.org/fr/articles/une-resolution-historique>

Fillias, A., 1865. *Nouveau Guide général du Voyageur en Algérie : Géographie, Histoire, Statistique, Description des Villes, Bourgs, Villages, Monuments, etc. et tous les renseignements nécessaires aux voyageurs*. France: Garnier Frères.

Foura, M. & Foura, Y., 2003. Les places publiques dans la ville de Constantine. *Villes en parallèle*, 36-37, pp. 316-339. DOI: <https://doi.org/10.3406/vilpa.2003.1405>. [Consulté le 26 avril 2025].

Fourcade, M.-B. (2007). *Patrimoine et patrimonialisation : entre le matériel et l'immatériel*. Québec : Presses de l'Université Laval.

Gagnon, S., 2003. *L'échiquier touristique québécois*. Canada : Presses de l'Université du Québec.

Galibert, L., Raffet, D. A. M., Rouargue, A. & Rouargue, É. (1844) *L'Algérie ancienne et moderne depuis les premiers établissements des Carthaginois jusqu'à la prise de la Smalah d'Abd-El-Kader: par Léon Galibert. Vignettes par Raffet et Rouargue frères*. France : Furne et Cie.

Gaver, W., 1991. *Technology Affordances*. In: S.P. Robertson, G.M. Olson & J.S. Olson, eds. *Proceedings of the ACM CHI '91 Human Factors in Computing Systems Conference*, 28 avril – 5 juin 1991. New York : ACM Press.

Géhin, E., 1980. Bourdieu Pierre, *La distinction, critique sociale du jugement*. *Revue française de sociologie*, 21(3), pp.439–444. Disponible sur : https://www.persee.fr/doc/rfsoc_0035-2969_1980_num_21_3_5027 [Consulté le 25 avril 2025].

Gilsenan, M., 2001. *Connaissance de l'islam, Hommes et sociétés*. Paris: KARTHALA Editions.

Girard, A. & Schéou, B. (2012). *Le tourisme solidaire communautaire à l'épreuve des illusions culturaliste et participative. L'exemple d'une expérience au Bénin*. *Mondes en développement*, 157(1), pp. 67–80. Disponible à : <https://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2012-1-page-67.htm>

Girard, M. (2006) 'Imaginaire touristique et émotion patrimoniale dans la médina de Fès (Maroc)', *Culture & Musées*, 8, pp. 61–90. DOI : <https://doi.org/10.3406/pumus.2006.1405>

Golledge, R.G. (éd.), 1999. *Wayfinding Behavior: Cognitive Mapping and Other Spatial Processes*. Royaume-Uni : Johns Hopkins University Press.

Granié, M.-A. & Auberlet, J.-M. (coord.), 2008. *Le piéton et son environnement : quelles interactions ? quelles adaptations ?* Actes INRETS n° 115. Marne-la-Vallée : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS). Disponible à : https://www.ifsttar.fr/fileadmin/user_upload/editions/inrets/Actes/Actes_INRETS_A115.pdf [Consulté le 20 janvier 2025].

Gravari-Barbas, M. (2005). Introduction générale. In : M. Gravari-Barbas (éd.), *Habiter le patrimoine* (pp. 1–). Rennes : Presses universitaires de Rennes.

Gray, H. P. (1970) *International Travel – International Trade*. États-Unis : Heath Lexington Books.

Griffiths, S. & Vaughan, L., 2020. Mapping spatial cultures: contributions of Space Syntax to research in the urban history of the nineteenth-century city. *Urban History*, 47(3), pp.488–511. doi:10.1017/S0963926820000206. [Consulté le 25 avril 2025].

Guechi, F.-Z., 2004. *Constantine : une ville, des héritages*. Constantine : Média-Plus.

Guerreau, A., 1988. Isabelle Stengers (éd.), *D'une science à l'autre. Des concepts nomades*. In : *Histoire & Mesure*, 3(1), pp.146–147. Disponible sur : https://www.persee.fr/doc/hism_0982-1783_1988_num_3_1_1617 [consulté le 21 avril 2025].

Hillier, B. & Vaughan, L., 2007. *The city as one thing*. *Progress in Planning*, 67, pp. 205-230.

Guidoni, E. & Chatin, C., 1981. *La ville européenne : formation et signification du quatrième au onzième siècle*. Belgique : Pierre Mardaga.

Häcker, S., 1998. *Marketing du tourisme durable : Développement d'une stratégie convenable pour les entreprises touristiques canadiennes sur le marché allemand des voyages*. Allemagne.

Hakim, B. S., 1986. *Arabic-Islamic Cities: Building and Planning Principles*. Bahreïn : New York.

Hammouni, Z. (2006) "Patrimoine..., il y a beaucoup à faire...". *Vies de Villes*, 88, pp. 38-41. Disponible à : <https://viesdevilles.net/pvdv/88/patrimoine-il-y-a-beaucoup-a-faire> (Consulté le 26 avril 2025).

Harkat, I., Benrachi, B. (2019) "Les apports entre les transports collectifs en site propre durable et le tourisme dans la ville de Constantine". *RIMEC*, 01. Tourisme, TIC et politique territoriale. Mis en ligne le 19 juillet 2018. Disponible à : <http://revue-rimec.org/les-apports-entre-les-transports-collectifs-en-site-propre-durable-et-le-tourisme-dans-la-ville-de-constantine/> [Consulté le 30 octobre 2024]. DOI : <https://doi.org/10.59285/rimec.315>.

Bernia, Z., Zehioua, & B. Laibi, 2009. De l'effet structurant du projet urbain à l'analyse prospective des projets du PMMC à Constantine. [*Nom de la revue ou de la*

publication]. [Online] Available at: <https://asjp.cerist.dz/en/article/58179> [Accessed 26 April 2025].

Hentati, N., 2003. *La rue dans la ville de l'Occident musulman médiéval d'après les sources juridiques malikites*. *Arabica*, 50(3), pp.273–305. Disponible à : <http://www.jstor.org/stable/4057631> [Consulté le 4 octobre 2024].

Hillier, B. & Hanson, J. (1987). Syntactic analysis of settlements. *Architecture & Comportement*, 3, pp. 217–231.

Hillier, B. & Hanson, J., 1984. *The Social Logic of Space*. Royaume-Uni : Cambridge University Press.

Hillier, B. & Iida, S., 2005. *Network and Psychological Effects in Urban Movement*. In: C. Freksa, M. Knauff, B. Krieg-Brückner, B. Nebel & T. Barkowsky, eds. *Spatial Information Theory*. Berlin, Heidelberg : Springer, pp.475–490. Disponible sur : https://doi.org/10.1007/11556114_30 [Consulté le 25 avril 2025].

Hillier, B. (1996 b). Cities as movement economies. *Urban Design International*, 1(1), pp. 41–60. Disponible sur : https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1403/1/Hillier_Cities%20as%20movement%20economics.pdf [Consulté le : 20 janvier 2025]

Zhou, Y., *et al.*, 2023. Understanding spatial growth of the old city of Nanjing during 1850–2020 based on historical maps and Landsat data. *The Egyptian Journal of Remote Sensing and Space Science*, 26(1). [Online] Available at: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S111098232200117X?via%3Dihub> [Accessed 26 April 2025].

Hillier, B., (1996, a). *Space is the Machine: A Configurational Theory of Architecture*. Royaume-Uni: Cambridge University Press.

Hillier, B., 2001. *A Theory of the City as Object: Or, How Spatial Laws Mediate the Social Construction of Urban Space*. Communication présentée au 3^e Symposium international sur la syntaxe spatiale, Atlanta, Géorgie, États-Unis. Disponible sur : https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1029/1/hillier_city2001.pdf [Consulté le 25 avril 2025].

Hillier, B., 2003. *The architectures of seeing and going: or, are cities shaped by bodies or minds? And is there a syntax of spatial cognition?* In : *Proceedings of the 4th International Space Syntax Symposium*, Londres, Royaume-Uni.

Hillier, B., Hanson, J. & Graham, H. (1987). Ideas are in Things: An Application of the Space Syntax Method to Discovering House Genotypes. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 14(4), pp. 363–385. <https://doi.org/10.1068/b140363> [Consulté le 20 janvier 2025].

Hillier, B., Penn, A., Hanson, J., Grajewski, T. & Xu, J. (1993). Natural Movement: Or, Configuration and Attraction in Urban Pedestrian Movement. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 20(1), pp. 29–66. <https://doi.org/10.1068/b200029> [Consulté le 20 janvier 2025].

Houtsma, M.T., 1908. *Encyclopédie de l'Islām: Dictionnaire géographique, ethnographique et biographique des peuples musulmans*, publié avec le concours des principaux orientalistes. 1913. France : E. J. Brill.

Humbert, G. & Lefevre, J. C. (1992). *A chacun son patrimoine ou patrimoine commun ?* in Jollivet, M. (ed.), *Sciences de la nature. Sciences de la société. Les passeurs de frontières*. Paris : Éditions du CNRS.

ICOMOS (1964) *Charte internationale sur la conservation et la restauration des monuments et des sites (Charte de Venise)*. Ie Congrès international des architectes et des techniciens des monuments historiques, Venise, 25–31 mai 1964. Adoptée par l'ICOMOS en 1965. Disponible à : https://admin.icomos.org/wp-content/uploads/2025/03/Venice_Charter_FR.pdf (consulté le 21 avril 2025).

ICOMOS (1987) *Charte internationale pour la sauvegarde des villes historiques (Charte de Washington)*. Adoptée par l'Assemblée générale de l'ICOMOS à Washington D.C., octobre 1987. Disponible à : https://admin.icomos.org/wp-content/uploads/2023/01/towns_f.pdf (consulté le 21 avril 2025).

ICOMOS (1990) *Charte internationale pour la gestion du patrimoine archéologique*. Préparée par le Comité international pour la gestion du patrimoine archéologique (ICAHM) et adoptée par la 9^e Assemblée générale de l'ICOMOS à Lausanne. Disponible à : https://admin.icomos.org/wp-content/uploads/2023/01/arch_f.pdf (consulté le 21 avril 2025).

ICOMOS (1994) *Document de Nara sur l'authenticité*. Adopté lors de la Conférence de Nara (Japon), novembre 1994. Disponible à : https://www.iccom.org/sites/default/files/publications/2020-05/convern8_06_docudenara_fra.pdf (consulté le 21 avril 2025).

ICOMOS (1999) *Charte internationale du tourisme culturel : la gestion du tourisme aux sites de patrimoine significatif*. Adoptée à la 12^e Assemblée générale à Mexico, octobre 1999. Disponible à : https://openarchive.icomos.org/id/eprint/2906/1/ICOMOS_International_Charter_Cultural_tourism_1999_FR.pdf (consulté le 21 avril 2025).

ICOMOS. (2001). *Heritage at Risk: ICOMOS World Report 2001/2002 on Monuments and Sites in Danger*. Allemagne : K.G. Saur.

ICOMOS-IFLA (1982) *Charte des jardins historiques (Charte de Florence)*. Adoptée par l'ICOMOS en décembre 1982. Disponible à : https://admin.icomos.org/wp-content/uploads/2023/01/gardens_f.pdf (consulté le 21 avril 2025).

Idir, M. S. (2013). *Valorisation du patrimoine, tourisme et développement territorial en Algérie : cas des régions de Béjaïa en Kabylie et Djanet dans le Tassili n'Ajjer*. Thèse de doctorat en sciences économiques, Université de Grenoble. Dirigée par A. Ferguène. Soutenue le 29 mars 2013. Disponible à : <https://theses.fr/2013GRENE005> [Consulté le 21 avril 2025].

Ismail, W., Ja'afar, N. H., Arabi, F. & Mohd Husini, E. (2018). Character of Traditional Street: An Overview of Physical Components Associated with Building, Landscape and Street Pattern in Royal Town. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 401, 012019. <https://doi.org/10.1088/1757-899X/401/1/012019> (consulté le 20 janvier 2025).

Staszak, J.-F. (2018) "Exotisation et érotisation d'un haut-lieu et bas-fond touristique : la Casbah d'Alger". *Téoros*, 37(2). Disponible en ligne depuis le 28 mai 2018. URL : <http://journals.openedition.org/teoros/3360> [Consulté le 3 juin 2024].

Jacobs, J. (1962). *The Death and Life of Great American Cities*. Vintage Edition, New York.

Jeudy, H. P. (1990). *Patrimoines en folie*. France : Éditions de la Maison des sciences de l'homme, Paris.

Jeudy, H.-P., 1987. *Claquemurer pour ainsi dire tout l'univers*. In: J. Davallon, ed. *Les Annales de la recherche urbaine*, 33, pp. 106–107. Disponible à : www.persee.fr/doc/aru_0180-930x_1987_num_33_1_1298_t1_0106_0000_5 [Consulté le 20 janvier 2025].

Dumoulin, J., 2003. "Les routes touristiques au Québec : de la conception à la signalisation". *Téoros* [en ligne], 22(2). Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/teoros/1763> (consulté le 27 avril 2025).

Joleaud, L., 1918. *Le rocher de Constantine*. *Annales de Géographie*, 27(148-149), pp.340–356. Disponible à : https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1918_num_27_148_5369 [Consulté le 25 avril 2025].

Kaddache, M., 1982. *L'Algérie médiévale*. Algérie : Société nationale d'édition et de diffusion.

Kadri, B., Bondarenko, M. et Pharicien, J.-P. (2019) *La mise en tourisme : un concept entre déconstruction et reconstruction. Une perspective sémantique*, *Téoros* [en ligne], 38(1). Disponible sur : <http://journals.openedition.org/teoros/3413>

Kadri, B., Martin, C. & Duguay, B. (2018). *La mise en tourisme de la ville : de la transformation de l'espace à la résilience de la destination*. *Études caribéennes* [En ligne], 2. Disponible à : <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/13959> ; (Consulté le 8 janvier 2025).

Khalaf, R.A. & Abbas, S.S. (2020). *Economic revitalization of historical paths: Analytical study of the tourist attraction property*. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 881, p.012012. <https://doi.org/10.1088/1757-899X/881/1/012012> (Consulté le 20 janvier 2025).

Kitchin, R.M., 1994. *Cognitive maps: what are they and why study them?* *Journal of Environmental Psychology*, 14(1), pp.1-19. Available at: [https://doi.org/10.1016/S0272-4944\(05\)80194-X](https://doi.org/10.1016/S0272-4944(05)80194-X).

Klarqvist, B., 1993. A Space Syntax glossary. *Nordisk Arkitekturforskning*, 2. Available at: <https://arkitekturforskning.net/na/article/viewFile/778/722> [Accessed 20 January 2025].

Kohn, L. et Christiaens, W., 2014. Les méthodes de recherches qualitatives dans la recherche en soins de santé : apports et croyances. *Reflets et perspectives de la vie économique*, 53(4), pp. 67-82. Disponible sur : <https://doi.org/10.3917/rpve.534.0067> [Consulté le 25 avril 2025].

Kouri, D. (2015) *Le tourisme et le développement économique en Algérie*. *مجلة الاقتصاد والتنمية البشرية* [Revue de l'économie et du développement humain], 6(2), pp. 383–410. Disponible à : <https://asjp.cerist.dz/en/article/26897> [Consulté le 26 avril 2025].

La Documentation française (2013) *Le tourisme: un phénomène économique*. France: La Documentation française.

Laliberté, M. (2005). *Le tourisme durable, équitable, solidaire, responsable, social... : un brin de compréhension*. Téoros [En ligne], 24-2. Disponible à : <http://journals.openedition.org/teoros/1542>

Lambert, E., 1946. La permanence des plans urbains et les souterrains voûtés des anciennes villes de France. *Bulletin de l'Association de géographes français*, N°179-180, 23e année, Mai-juin, pp. 70-74. DOI: <https://doi.org/10.3406/bagf.1946.7196>. Consulté le 26 avril 2025.

Lanquar, R., 1994. *Sociologie du tourisme et des voyages*. (n.p.): Presses universitaires de France, réédition numérique FeniXX.

Larousse (s.d.) *Dictionnaire en ligne*. Disponible sur : <https://www.larousse.fr>

Lazarotti, O. (1995). *Les loisirs à la conquête des espaces périurbains*. France : L'Harmattan.

Lazarotti, O. (2011). *Patrimoine et tourisme : histoire, lieux, acteurs, enjeux*. France : Belin.

Le Hégarat, T., 2015. *Un historique de la notion de patrimoine*. Disponible sur : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01232019> [consulté le 21 avril 2025].

Leblanc, M., 2003. *Un geste d'accueil ou un service ? La perception des touristes*. Téoros [En ligne], 22-3. Mis en ligne le 01 avril 2012. Disponible à : <http://journals.openedition.org/teoros/1732> [Consulté le 08 mars 2025].

Lee, D.J., Dias, E. & Scholten, H.J., eds., 2014. *Geodesign by Integrating Design and Geospatial Sciences*. Suisse : Springer Nature Switzerland. Disponible sur : <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-319-08299-8> [Consulté le 25 avril 2025].

Lefevre, J.-C. (1990). *De la protection de la nature à la gestion du patrimoine naturel*. In : Jeudy, H.-P. (éd.), *Patrimoines en folie*. Paris : Éditions de la Maison des sciences de l'homme.

Léon l'Africain, J., (1556). *Historiale description de l'Afrique, tierce partie du monde, contenant les royaumes, régions, viles... îles, fleuves, animaux... coutumes, lois, religion... écrite de notre temps par Jean Léon African, premièrement en langue arabesque, puis en toscane et à présent mise en français*. Tome 2. France : [éditeur non spécifié].

Leonard, R., 1953. *Constantine et son département*. Algérie : Impr. Attali.

Letesson, Q. (2009). *Du phénotype au génotype : Analyse de la syntaxe spatiale en architecture minoenne (MMIIIB – MRIB)*. Belgique : Presses universitaires de Louvain.

Lheureux, C. (2020). *Architectures du rythme & Rythmes d'architecture : Entre la critique étymologique et l'analyse esthétique, la construction d'une définition empirique du rythme à travers la représentation du corps au sein de l'environnement bâti*. Presses Universitaires de Louvain

Littré, É. (1873). *Dictionnaire de la langue française. Tome 1*. Paris : Hachette. Disponible à : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5406710m/f93>

Loomis, J.M., Klatzky, R.L., Golledge, R.G., Cicinelli, J.G., Pellegrino, J.W. & Fry, P.A. (1993). Nonvisual Navigation by Blind and Sighted: Assessment of Path Integration Ability. *Journal of Experimental Psychology: General*, 122(1), pp. 73–91. Disponible sur : https://people.psych.ucsb.edu/loomis/jack/loomis_klatzky_93.pdf [Consulté le : 25 avril 2025]

Lynch, K., 1960. *The Image of the City*. Norvège: MIT Press.

Maarleveld, T. (ed.), Guérin, U. (ed.) & Egger, B. (ed.), 2013. *Manuel pratique pour les interventions sur le patrimoine culturel subaquatique: le patrimoine culturel subaquatique et les Règles de la Convention de 2001 de l'UNESCO*. Paris: UNESCO. ISBN 978-92-3-001128-4.

Macías Barres, D.A., Medina, A. et Sinardet, E. (2014) 'Patrimoine(s) en Équateur : Politiques culturelles et politiques de conservation', *Histoire(s) de l'Amérique latine*, 10. Disponible à : <https://hal.science/hal-01884838/document> (Consulté le 8 janvier 2025).

Malterud, K., 2001. Qualitative research: standards, challenges, and guidelines. *The Lancet*, 358(9280), pp. 483-488. Available at: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0140673601056276> [Accessed 25 April 2025].

Mansour, H., 2015. *The lost identity of the city: The case of Damascus*. 8e Conférence annuelle du CITTA sur la recherche en planification / AESOP TG Espaces publics et cultures urbaines, Porto, septembre 2015. Disponible à : https://www.researchgate.net/publication/286252741_The_lost_identity_of_the_city_The_case_of_Damascus [Consulté le 2 octobre 2024].

Marcus, L., 2007. *Spatial capital and how to measure it: An outline of an analytical theory of the social performativity of urban form*. In: A. Kubat, E. Özhan, Y. Güney & E. Eyüboğlu, eds. *Proceedings of the 6th International Space Syntax Symposium*, Istanbul, Turquie, 12–15 juin 2007. Istanbul : Istanbul Technical University, pp. 5.1–5.11. Disponible sur : <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:469880/FULLTEXT01.pdf> [Consulté le 25 avril 2025]

Maréchal, D. (1986). *La photographie, quelle source pour l'histoire ? : l'étude du cas français* (Thèse de doctorat, sous la direction de J.-N. Jeanneney, Institut d'études politiques de Paris).

Marshall, S., 2005. *Streets and Patterns*. Abingdon, Oxon : Spon Press.

Mazouz, S. (2014) *Fabrique de la ville en Algérie et pérennisation d'un modèle : le cas de la nouvelle ville Ali Mendjeli à Constantine*. *Courrier du Savoir scientifique et technique*, 15(15), pp. 23–30. Disponible à : <https://asjp.cerist.dz/en/article/79050> (Consulté le 22 avril 2025).

Meiss, P. von and Frampton, K., 1993. *De la forme au lieu : une introduction à l'étude de l'architecture*. Suisse: Presses polytechniques et universitaires romandes.

Merabet, F. (2021) *Le Sahara algérien à l'épreuve de la mutation touristique : entre attractivité et durabilité. "L'Oasis Rouge" de Timimoun*. Thèse de doctorat, Université Paul Valéry - Montpellier III, Géographie

Mercier, E., 1903. *Histoire de Constantine*. Algérie : J. Marle et F. Biron.

Mercier, J. (1879) *Constantine avant la conquête française (1837) : Notice sur cette ville à l'époque du dernier bey*. Algérie : L. Arnolet, A. Braham, Sucrier.

Mesplier, A., Bloc-Duraffour, P. (2005). *Le tourisme dans le monde*. France: Bréal.

Messikh, M.-S., 2012. *L'Algérie des premiers photographes*. France: Éditions du Layeur.

Michèle Biesse-Eichelbrenner. *Constantine: la conquête et le temps des pionniers*. M. Biesse-Eichelbrenner, 1985, p179.

Miloudi, M. & Bektache, M., 2019. *Le document iconographique en tant que support d'apprentissage de FLF : cas de l'ère AM*. *Exprofesso*, 4(1), pp.70–82.

Mimoun, B. (2006) *L'histoire de la propriété foncière en Algérie de 1830 à 1962 : entre les lois musulmanes et françaises*. *Revue des Sciences Humaines*, 17(2), pp. 5–20. Disponible à : <https://asjp.cerist.dz/en/article/90172> (Consulté le 26 avril 2025).

Ministère de l'Intérieur, des Collectivités Locales et de l'Aménagement du Territoire, 2018. *Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT)*. [pdf] Disponible à : <https://www.interieur.gov.dz/images/brochure-SNAT-FR-compressed.pdf> [Consulté le 20 janvier 2025].

Ministère de la Culture et des Arts (s.d.) *Liste générale des biens culturels protégés*. Disponible à : <https://www.m-culture.gov.dz/index.php/fr/liste-des-biens-culturels> (Consulté le 26 avril 2025).

Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et du Tourisme (MATET). (2008) *Livre 5 : Les projets prioritaires touristiques* du Schéma Directeur d'Aménagement Touristique "SDAT 2025". Disponible à : https://www.mta.gov.dz/wp-content/uploads/2020/11/LIVRE-5_-PROJET-.pdf [Consulté le 26 avril 2025].

Ministère de l'Intérieur, 2021. *Brochure de la SNAT*. [pdf] Disponible à : <https://www.interieur.gov.dz/images/brochure-SNAT-FR-compressed.pdf> [Consulté le 25 avril 2025].

Ministère du Tourisme et de l'Artisanat, 2023. *Le Schéma Directeur d'Aménagement Touristique 2030*. [en ligne] Disponible à : <https://www.mta.gov.dz/le-schema-directeur-damenagement-touristique-2030/?lang=fr> [Consulté le 24 avril 2025].

Miquel, A., 1995. *Ville et grande ville dans l'Islam médiéval (IXe–Xe siècles)*. Mélanges de l'École française de Rome. Moyen Âge, 107(1), pp.99–106. Disponible à : <https://doi.org/10.3406/mefr.1995.3420> [Consulté le 20 janvier 2025].

Mohareb, N., El-Adawi, A. and Ayad, H. (2008) *Tourist navigation through historical sites: the spatial analysis approach*. DOI: 10.2495/ST080061.

Monmarché, M. (dir. de pub.) (1923) *Constantine, Biskra, El Kantara, Timgad, Touggourt (Les Guides bleus illustrés)*. Paris : Hachette. Consultable en ligne. Bibliothèque nationale de France. Identifiant : ark:/12148/bpt6k5772446m.

Morisset, L. K. (2012). *Épistémologie des études touristiques*. Canada : Presses de l'Université du Québec.

Moukarzel, L. (2019). *Tourisme religieux au Liban : stratégie pour un développement durable*. Géographie. Université Grenoble Alpes ; Université Libanaise.

Moulin, F. J. A. (1856-1857) *L'Algérie photographiée : Province de Constantine*. Photographe : Félix-Jacques-Antoine Moulin.

Mouline, S., 1981. *La ville et la maison arabo-musulmanes*. Paris : Centre national de documentation pédagogique. [BnF Catalogue général+1fr.shopping.rakuten.com+1](https://www.bnf.fr/fr/catalogue/generale/1fr.shopping.rakuten.com+1). Disponible à : <https://cinumed.mms.h.univ-aix.fr/collection/item/87640-la-ville-et-la-maison-arabo-musulmanes> [Consulté le 20 janvier 2025].

Msefer, J., 1984. *Villes islamiques : cités d'hier et d'aujourd'hui*. [rééd. numérique FeniXX] N.p. : Hachette Français Langue Étrangère.

Muchielli, A., 2005. Recherche qualitative et production de savoirs. *Recherches qualitatives* – Hors-Série, pp. 1-14. Disponible sur : https://www.recherche-qualitative.qc.ca/documents/files/revue/hors_serie/hors_serie/texte%20Muchielli%20actes.pdf [Consulté le 25 avril 2025].

Naciri, M. & Raymond, A. (éds), 1997. *Sciences sociales et phénomènes urbains dans le Monde Arabe*. Casablanca, pp.75–84. Dans : Raymond, A., 1998. *La structure spatiale de*

la ville : La ville arabe, Alep, à l'époque ottomane. Presses de l'Ifpo. Disponible à : <https://doi.org/10.4000/books.ifpo.1655> [Consulté le 23 avril 2025].

Penn, A., Hillier, B., Banister, D. & Xu, J., 1998. Configurational modelling of urban movement networks. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 25(1), pp. 59-84. [Online] Available at: <https://doi.org/10.1068/b250059> [Accessed 26 April 2025]. (Original work published 1998).

Naciri, M., 2021. *Y'a-t-il une ville arabo-islamique ?* In : *Villes islamiques au Maroc, débats chronologiques*, pp.71–108. Disponible à : <https://www.hesperis-tamuda.com/Downloads/2021/fascicule-2/4.pdf> [Consulté le 20 janvier 2025].

Nait Amat, N. & Diabi, F., 2008. 'Constantine, un site antique, un passé historique et une identité spécifique'. Conférence Internationale sur la Médina, Tlemcen.

Nations Unies. (1936). *Recueil des Traités des Nations Unies, Volume 167*. [en ligne] Disponible à : <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%20167/v167.pdf> [Consulté le 21 avril 2025].

Noppen, L. & Morisset, L.K. (2003). "Le tourisme religieux et le patrimoine". *Téoros*, 22(2). [en ligne] Disponible sur : <http://journals.openedition.org/teoros/1791> [Consulté le 20 avril 2025].

OCDE. (2009). *L'impact de la culture sur le tourisme*. Paris : Éditions OCDE. Disponible à : <https://doi.org/10.1787/9789264060340-fr> [Consulté le 21 avril 2025].

Oliveira, V., 2016. *Urban Morphology: An Introduction to the Study of the Physical Form of Cities*. Allemagne: Springer International Publishing.

Omer, I. & Goldblatt, R., 2016. *Spatial patterns of retail activity and street network structure in new and traditional Israeli cities*. *Urban Geography*, 37(4), pp.629–649. Disponible à : <https://doi.org/10.1080/02723638.2015.1101258> [Consulté le 20 janvier 2025].

Organisation mondiale du tourisme (2018) *Tourism and Culture Synergies*. Madrid : OMT. Disponible à : <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284418978> (consulté le 21 avril 2025).

Organisation mondiale du tourisme (OMT). (2017, 10 janvier). *2017 : l'année internationale du tourisme durable pour le développement*. [en ligne] Disponible à : <https://www.unwto.org/fr/archive/press-release/2017-01-10/2017-est-l-annee-internationale-du-tourisme-durable-pour-le-developpement> [Consulté le 24 février 2023].

Organisation mondiale du tourisme (OMT). (2023). *Tourisme rural*. Disponible à : <https://www.unwto.org/fr/tourisme-rural> [Consulté le 21 avril 2025].

Organisation mondiale du tourisme (OMT). (s.d.). *Baromètre ONU Tourisme*.

Orsini, H. F (2018). *La concentration du crime et les caractéristiques de l'aménagement de l'espace urbain à Marseille*. Thèse de doctorat. COMUE Université Côte d'Azur. Disponible sur : <https://theses.hal.science/tel-01955264> [Consulté le : 20 janvier 2025]

Oulebsir, N. (2004) *Les Usages du patrimoine : Monuments, musées et politique coloniale en Algérie, 1830-1930*. Paris : Éditions de la Maison des sciences de l'homme.

Ounis, M. & Filah, M. E. M., 2022. *Recherches archéologiques à Paracia, Guerbes – Skikda*. 18 *مجلة الموافق*, (1), pp.1256–1278. Disponible à : <https://asjp.cerist.dz/en/article/199096> [Consulté le 20 janvier 2025].

Öztürk Hacı, Ö., Gülgen, F. and Bilgi, S., 2020. *Evaluation of the Space Syntax measures affecting pedestrian density through ordinal logistic regression analysis*. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 9(10), p.589. Available at: <https://www.mdpi.com/2220-9964/9/10/589> [Accessed 25 Apr. 2025].

Pagand, B. (1994) *De la ville arabe à la ville européenne : architecture et formation urbaine à Constantine au XIXe siècle*. *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, 73(1), pp. 281–294. Disponible à : https://www.persee.fr/doc/remmm_0997-1327_1994_num_73_1_1682 (Consulté le 26 avril 2025).

Pagand, B., 1989. *La Médina de Constantine (Algérie) : De la ville traditionnelle au centre de l'agglomération contemporaine*. [e-book] FeniXX réédition numérique.

Paliou, E., Lieberwirth, U. & Polla, S., 2014. *Spatial Analysis and Social Spaces: Interdisciplinary Approaches to the Interpretation of Prehistoric and Historic Built Environments*. Allemagne : De Gruyter.

Panerai, P., Demorgon, M. & Depaule, J., 1999. *Analyse urbaine*. France: Parenthèses.

Patin, V. (2012). *Tourisme et patrimoine*. France : La Documentation Française.

Patrice de Monbrison-Fouchère. Le tourisme de santé : définitions et problématique, Octobre 1995 - 5 pages.

Payeur, J. (2013) *La relation du patrimoine et du tourisme : une histoire de perception : le cas du Vieux-Québec*. Mémoire de maîtrise, Université du Québec à Montréal. Disponible à : <https://archipel.uqam.ca/6047/1/M13162.pdf>

Pendoue, M. (2017). *L'Ordre des Timoniers : Organisation – Fonctionnement – Statut – Franchissement de Grade*. [s.l.] : Lulu.com.

Penin, A. & Bessoule, M. (1902) *Guide du touriste à Constantine*. Poche. Paris : Éditions Hachette.

Perrin, M. & Patin, L. (2010). *Enquête sur l'impact de la réforme du dispositif fiscal Malraux*. Étude ANVPAH et VSSP.

Picard, M. (1992). *Bali : tourisme culturel et culture touristique*. France : Éditions L'Harmattan.

Pickard, R., 2011. *Orientations pour le développement de législations et de systèmes de gestion du patrimoine culturel*. France: Conseil de l'Europe.

Piesse, L. (1862) *Itinéraire historique et descriptif de l'Algérie, comprenant le Tell et le Sahara : ouvrage accompagné d'une carte générale de l'Algérie, d'une carte spéciale de chacune des trois provinces et d'une carte de la Mitidja*. France : L. Hachette et C.ie.

Piesse, L., 1882. *Itinéraire de l'Algérie, de la Tunisie et de Tanger*. France: Hachette.

Pomian, K. (1990). *Musée et patrimoine*. In : Jeudy, H. P. (éd.), *Patrimoines en folie*. Paris : Éditions de la Maison des sciences de l'homme.

Poullaouec-Gonidec, P., Domon, G. & Paquette, S. (eds.) (2005). *Paysages en perspective (I-)*. Presses de l'Université de Montréal. Disponible sur: <https://doi.org/10.4000/books.pum.1056> (consulté le 20 janvier 2025).

Direction de la Culture Wilaya de Constantine & B.E.T Jennie Kribèche, 2011. *PPSMVSS Vieille ville de Constantine, Phase III : Rédaction finale du PPSMVSS, Rapport de présentation*. Constantine: Direction de la Culture Wilaya de Constantine.

Quétin, 1847. *Guide du voyageur en Algérie : Itinéraire du savant, de l'artiste, de l'homme, du monde et du colon*. L. Maisson.

Racine, F., 2022. *Lire et comprendre les environnements bâtis au Québec: La morphologie au service d'une démarche d'aménagement durable*. Canada: Presses de l'Université du Québec.

Raftani, K. & Hassouni, O., 2017. *Coopération Municipale – CoMun, Gouvernance locale et participative au Maghreb*.

Raymond, A. (1998). *La ville arabe, Alep, à l'époque ottomane (1-)*. Presses de l'Ifpo, Institut français de Damas. <https://doi.org/10.4000/books.ifpo.505>

Raymond, R., 1987. Les caractéristiques d'une ville arabe « moyenne » au XVIIIe siècle. Le cas de Constantine. *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, 44, pp. 134-147.

Régis, L., 1880. *Constantine: voyages et séjours*. France: Calmann Lévy.

Ricard, P. et Parisot, M., 1950. *Algérie, Tunisie*. Paris: Hachette, Collection Guides Bleus.

Richards, G., 1996. *Cultural Tourism in Europe*. Progress in Tourism, Recreation and Hospitality Management, 5.

Riegl, A. (2003) *Le culte moderne des monuments*. France : Editions L'Harmattan.

Robinson, M. & Picard, D. (2006). *Tourisme, culture et développement durable*. Paris : UNESCO, Doc. no CLT/CPD/CAD – 06/13. Disponible à : https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000147578_fre

Roche, Y., 2022. *Cartes touristiques*. In : B. Kadri, M. Delaplace, A.A. Grenier & Y. Roche, éd. *Vocabulaire du discours touristique*. 1re éd. Paris : Éditions Hermann,

Roncayolo, M., 2002. *Lectures de villes: formes et temps*. France: Éditions Parenthèses.

Royer, B., 2013. De l'aménagement des circuits à la réinterprétation des lieux visités : invention d'un espace-temps touristique en pays lobi burkinabè. *Via* [en ligne], 3. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/viatourism/1023> [consulté le 21 avril 2025].

Rozet, A. & Carette, P., 1856. *Algérie*. France: Firmin Didot frères.

Sadaoui, F. and Kheniche, Y. (n.d.) *Le Secteur Touristique en Algérie : Réflexion sur le Patrimoine touristique dans la vallée du M'ZAB - Ghardaia*. [pdf] Disponible à : <https://dspace.ummo.dz/bitstreams/584bdadb-f900-4409-9a81-f31b3080c96c/download> [Consulté le 26 avril 2025].

Sadeg, M., 2014. *Evolution du système éducatif de l'Algérie de 1830 à 2012 : Origines historiques des disparités régionales*. *Revue des sciences commerciales et de gestion*, 10(1), pp.15-59. Disponible à : <https://asjp.cerist.dz/en/article/155550> [Consulté le 26 avril 2025].

Poggi, J., 1931. *Les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie: Aperçu historique, organisation actuelle, programme d'avenir*. (n.p.): FeniXX réédition numérique.

Saidi, H. (2010). *De la culture touristique au tourisme patrimonial / From Tourism Culture to Heritage Tourism*. *Ethnologies*, 32(2), pp. 5–22. Disponible à : <https://doi.org/10.7202/1006303ar>

Saidouni, N. (2009) *Le waqf en Algérie à l'époque Ottomane: XIe-XIIIe siècles de Hégire : XVIIe-XIXe siècles : recueil de recherches sur le waqf*. Koweït : Fondation publique des awqaf du Koweït.

Salinas, M. (1989) *Voyages et voyageurs en Algérie, 1830-1930: Aux sources d'un imaginaire collectif français*. (n.p.): FeniXX réédition numérique.

Seraphin H. (2012). *L'enseignement du tourisme en France et au Royaume-Uni : histoire, comparaisons, analyses et perspectives*. France : L'Harmattan.

Sessa, A., 1967. *Le tourisme culturel et la mise en valeur du patrimoine culturel aux fins du tourisme et de la croissance économique*. New York : Nations Unies, CNUCED.

Skounti, A. & Tebbaa, O. (2011) *De l'immatérialité du patrimoine culturel*. Paris : UNESCO.

Sobry, C., 2005. Introduction. Le tourisme sportif : de quoi parle-t-on ? In : C. Sobry (éd.), *Le tourisme sportif*. Presses universitaires du Septentrion. Disponible sur : <https://doi.org/10.4000/books.septentrion.117358> [consulté le 21 avril 2025].

Société archéologique du département de Constantine, 1867. *Recueil des notices et mémoires de la Société archéologique du département de Constantine*, vol. 11-12. Algérie: Challamel (Paris). Disponible à : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54565606> [Consulté le 26 avril 2025].

Société archéologique, historique et géographique du département de Constantine (1903) *Recueil des notices et mémoires de la Société archéologique de la province de Constantine*. Constantine : L. Arnolet.

Société archéologique, historique et géographique du département de Constantine, 1893. *Recueil des notices et mémoires de la Société archéologique de la province de Constantine*. Constantine: L. Arnolet; Alger: Bastide; Paris: Challamel. Disponible à : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54565977> [Consulté le 26 avril 2025].

Soualah, A. & Benabbas-Kaghouché, S. (2017) "L'événementiel : moteur de valorisation du patrimoine et de mise en tourisme? Cas de Constantine Capitale de la culture arabe 2015". *Sciences & technologie. D, Sciences de la terre*, 45, pp. 17-31. Disponible à : <https://asjp.cerist.dz/en/article/58036> [Consulté le 26 avril 2025].

Soualah, A. (2022) *L'apport du patrimoine au tourisme durable : cas de Constantine*. Thèse de Doctorat, Université Constantine 3 Salah Boubnider, Faculté d'architecture et d'urbanisme. Disponible à : <https://dspace.univ-constantine3.dz/jspui/handle/123456789/1781> [Consulté le 26 avril 2025].

Staszak, J.-F., 2018. *Exotisation et érotisation d'un haut-lieu et bas-fond touristique : la Casbah d'Alger*. *Téoros*, 37(2). Disponible sur : <http://journals.openedition.org/teoros/3360> [Consulté le 25 avril 2025].

Stebbins, R.A., 1996. Cultural tourism as serious leisure. *Annals of Tourism Research*, 23(4), pp.948–950. Disponible sur : [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(96\)00028-X](https://doi.org/10.1016/0160-7383(96)00028-X) [consulté le 21 avril 2025].

Stendhal, 1838. *Mémoires d'un touriste*. Belgique : Société Belge de Librairie, Hauman et Compe.

Stöger, H., 2015. *Roman neighbourhoods by the numbers: A Space Syntax view on ancient city quarters and their social life*. *JOSS The Journal of Space Syntax*, 6(1), pp.61–80.

Tabbagh, A., 2018. *La prospection : évolution de la sous-discipline, évolution du métier*. *ArcheoSciences* [En ligne], 42-1. Mis en ligne le 27 juin 2020. Disponible à : <http://journals.openedition.org/archeosciences/5440> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/archeosciences.5440> [Consulté le 08 mars 2025].

Tamarozzi, F., 2002. Retour aux sources : Flux et reflux du tourisme thermal à Salsomaggiore. *Ethnologie française*, 32(3), pp.415–427. DOI : <https://doi.org/10.3917/ethn.023.0415> [consulté le 21 avril 2025].

Tardif, J. (2003). *Écotourisme et développement durable*. Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement [En ligne], 4(1). Disponible à : <http://journals.openedition.org/vertigo/4575>

Temimi, A., 1978. *Le Beylik de Constantine et Ḥādġ 'Aḥmed Bey (1830-1837)*. Revue d'histoire maghrébine, Tunisie.

Timothy, D. J. (2011). *Cultural Heritage and Tourism: An Introduction*. Royaume-Uni: Channel View Publications.

Tolman, E. C. (1948). Cognitive maps in rats and men. *Psychological Review*, 55(4), 189–208. <https://doi.org/10.1037/h0061626>

Tonev, L. (1975). Rôle du patrimoine architectural dans l'urbanisme contemporain. *Monumentum*, 15–16, 310–319.

Torres Balbás, L., 1947. *Les villes musulmanes d'Espagne et leur urbanisation*. Algérie : Faculté des lettres de l'Université d'Alger.

TOUHAMI, L., 2014. *L'Importance économique et sociale du tourisme mondial et développement durable*. *Revista de Estudios Fronterizos del Estrecho de Gibraltar*, 1(1), pp.1–19. Disponible sur : <https://rodin.uca.es/handle/10498/16509> [consulté le 21 avril 2025].

Touring-Club de France, (1902), À la France : sites et monuments. Algérie (Alger, Constantine, Oran).

Tremblay-Huet, S., 2016. Le développement équitable par le tourisme, le tourisme « pro-pauvres », et la formule des hôtels tout inclus dans les Caraïbes. *Revue Interventions économiques* [en ligne], 56. Mis en ligne le 1 novembre 2016. Disponible sur : <http://journals.openedition.org/interventionseconomiques/2935> [consulté le 21 avril 2025].

Troin, J.-F., 1990. *Les villes du monde arabe : à la recherche d'un modèle*. In : *Villes du Monde*. GéoProdig, portail d'information géographique. Disponible à : <http://geoprodig.cnrs.fr/items/show/95755> [Consulté le 2 octobre 2024].

Turner, A. (2007). *UCL Depthmap 7: From Isovist Analysis to Generic Spatial Network Analysis*. In: *New Developments in Space Syntax Software*, Istanbul.

Tzonis, A., Lefavre, L. & Bilodeau, D., 1985. *Le classicisme en architecture : La poésie de l'ordre*. Collection "Espace & Architecture", broché.

Uhl, J.H., Leyk, S., Chiang, Y.-Y. & Knoblock, C.A., 2022. *Towards the automated large-scale reconstruction of past road networks from historical maps*. arXiv preprint arXiv:2202.04883. Disponible à : <https://arxiv.org/abs/2202.04883> [Consulté le 23 avril 2025].

UNESCO (2001) *Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique*. Adoptée le 2 novembre 2001 par la 31^e session de la Conférence générale de l'UNESCO à Paris. Disponible à : https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000132540_fre.locale=fr (consulté le 21 avril 2025).

UNESCO (2002) *Actes de la Conférence générale, 31e session, Paris, 15 octobre – 3 novembre 2001, Volume 1 : Résolutions*. Paris : Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture. Disponible à : https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000124687_fre

UNESCO (2014) *Indicateurs UNESCO de la culture pour le développement : manuel méthodologique*. Paris : UNESCO. Disponible à l'adresse : <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000229683> (consulté le 21 avril 2025).

UNESCO, 2009. *Réseau des sites majeurs de Vauban. La signalisation d'animation et d'information culturelle et touristique et le Patrimoine mondial*.

UNESCO, 2015. *L'éducation au patrimoine culturel immatériel : un guide pour les formateurs*. Disponible à : <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000265175.locale=fr> [Consulté le 20 janvier 2025].

UNESCO, Directrice générale Bokova, I.G., 2015. *Résolution 2199 du Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies*. Lettre circulaire CL/4115. Paris : Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture. Disponible à l'adresse : https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000232934_fre (consulté le 21 avril 2025).

UNESCO. (1972). *Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel*. Paris : UNESCO. Disponible à : <https://whc.unesco.org/archive/convention-fr.pdf>

UNESCO. (2005). *Convention sur la protection et la promotion de la diversité des expressions culturelles*. Paris : UNESCO. Disponible à : https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000142919_fre

UNESCO. (2012). *Recommandation concernant la protection sur le plan national du patrimoine culturel et naturel*. Paris : UNESCO. Disponible à : https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000215084_fre/PDF/215084fre.pdf.multi.page=62

UNIDROIT. (1995). *Convention d'UNIDROIT sur les biens culturels volés ou illicitement exportés*. Rome : UNIDROIT. Disponible à : <https://www.unidroit.org/wp-content/uploads/2022/12/Convention-sur-les-biens-culturels-Rome-1995.pdf>

Union coloniale française (dir. Chailley-Bert, J.) (1903) *La Quinzaine coloniale : organe de l'Union coloniale française*. Paris : A. Challamel. Disponible à : <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb34425263p> [Consulté le 26 avril 2025].

Universalis, E. (2015). *Littérature arabe: Les Grands Articles d'Universalis*. Belgique : Primento Digital Publishing.

Urbain, J.-D. (2011). *L'envie du monde*. Paris : Bréal.

Vallet, E. (préf.), 1937, Société Archéologique, Historique et Géographique du Département de Constantine, *Constantine, son passé, son centenaire (1837-1937)*. Constantine : Braham.

Van Nes, A. and Yamu, C., 2021. *Introduction to Space Syntax in Urban Studies*. Cham: Springer International Publishing. Available at: <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-030-59140-3> [Accessed 25 April 2025].

Vayssettes, E., 2002. *Histoire de Constantine sous la domination turque de 1517 à 1837*. France: Bouchène.

Vicq-d'Azyr, F., Lindet, T. & Bouquier, G. (1793). *Instruction sur la manière d'inventorier et de conserver, dans toute l'étendue de la République, tous les objets qui peuvent servir aux arts, aux sciences et à l'enseignement*, proposée par la Commission

temporaire des arts, et adoptée par le Comité d'instruction publique de la Convention nationale. A Paris : de l'Imprimerie nationale, l'an second de la République. Disponible à : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6575239f.texteImage>

Vlès, V., Berdoulay, V. et Clarimont, S., 2005. *Espaces publics et mise en scène de la ville touristique*. Disponible sur : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00694757> [consulté le 21 avril 2025].

Westin, S. (2011). The Life and Form of the City: An Interview with Bill Hillier. *Space and Culture*, 14(2), pp. 227–237. <https://doi.org/10.1177/1206331211404391> [Consulté le : 20 janvier 2025]

Widmann, N. (1976) « Le tourisme en Algérie ». *Méditerranée*, 25(2), pp. 23–41. Disponible à : <https://doi.org/10.3406/medit.1976.1663> [Consulté le 26 avril 2025].

Wiener, J.M., Büchner, S.J. & Hölscher, C., 2009. *Taxonomy of Human Wayfinding Tasks: A Knowledge-Based Approach*. *Spatial Cognition & Computation*, 9(2), pp.152–165. Disponible à : <https://doi.org/10.1080/13875860902906496> [Consulté le 20 janvier 2025].

Yamu, C., van Nes, A. and Garau, C., 2021. Bill Hillier's Legacy: Space Syntax—A Synopsis of Basic Concepts, Measures, and Empirical Application. *Sustainability*, 13(6), p.3394. Available at: <https://doi.org/10.3390/su13063394> [Accessed 27 March 2025].

Zaid, N., Farzouli, M., Boudjadja, N. & Zaid, D. (dir.), 2013. *Constantine, la ville des aigles*. Algérie : Éditions CDSP.

Zytnicki, C., 2013. « Faire l'Algérie agréable ». Tourisme et colonisation en Algérie des années 1870 à 1962. *Le Mouvement Social*, 242(1), pp. 97-114. DOI : 10.3917/lms.242.0097. Disponible à : <https://www.cairn.info/revue-le-mouvement-social1-2013-1-page-97.htm> [Consulté le 25 avril 2025].

ANNEXE A

05/09/2023 22:53

Apports de la Space Syntax à l'identification des parcours touristiques historiques.



Téoros

Revue de recherche en tourisme

42-1 | 2023

Faire de la recherche en tourisme

Hors thèmes

Apports de la *Space Syntax* à l'identification des parcours touristiques historiques.

Cas de la vieille ville de Constantine en Algérie

Space Syntax's contribution to the identification of historical tourist routes.

RYM BAKIRI AND SAMIRA DEBACHE-BENZAGOUTA

Abstracts

Français English

Constantine est une ville de l'Est algérien, vieille de plus de trois mille ans. Elle regorge d'atouts touristiques qui ont fait sa notoriété et sa distinction depuis plusieurs civilisations déjà. Sa vieille ville est un point d'attraction touristique des plus prégnants. Visiter ses rues permet de naviguer à travers l'histoire, la culture et les arts d'une cité plusieurs fois millénaire. Le présent article analyse les parcours touristiques anciens à Constantine suivant deux méthodes : quantitative, en ayant recours à la *space syntax* ; et qualitative, à travers la recherche historique et l'observation. Cela aide à comprendre la logique de déplacement des touristes à l'intérieur du tissu ancien et à déceler, dans la configuration actuelle, les chemins les plus fréquentés ainsi que les parcours les plus anciens et les mieux nantis en monuments et lieux historiques. L'étude a révélé que, contrairement à ce que la configuration spatiale actuelle fait penser, les parcours précoloniaux sont les plus intéressants à visiter du fait qu'ils sont les mieux pourvus en monuments et lieux historiques.

Constantine is a city of Eastern Algeria, going back over three thousand years. It abounds with tourist assets that have made its distinction and celebrity for several civilizations. Its Old City is one of the most important tourist attractions. Visiting its streets allows to navigate through the history, culture, and arts of a city that is several thousand years old. This article aims to identify the ancient tourist routes in Constantine using two methods of analysis: quantitative, through the use of space syntax; and qualitative, through historical research and observation. These serve to understand the logic of tourists' movements within the ancient fabric and to detect, in the current configuration, the busiest routes as well as the oldest and best provided in historical monuments and places. The study revealed that, contrary to what the current spatial configuration would lead to believe, the pre-colonial routes and paths are the most interesting to visit as they include the greatest concentration of historical monuments and sites.



<https://journals.openedition.org/teoros/11839>

1/38

Index terms

Mots-clés : Constantine, vieille ville, patrimoine, parcours touristiques, space syntax

Keywords: Constantine, Old City, heritage, tourist routes, space syntax

Full text

- 1 La vieille ville de Constantine, ancienne cité spectaculairement assise sur un rocher qui surplombe les gorges du Rhumel, à quelque 200 mètres en contrebas, et à une altitude de 640 mètres au-dessus du niveau de la mer (illustration 1), regorge d'un patrimoine riche et atypique. Jusqu'à aujourd'hui, le profond ravin traverse la ville, créant un effet dramatique et de nombreux sites magnifiques. Plusieurs ponts et un viaduc surplombent le ravin (illustration 2). Fondée par les Carthaginois, la ville a d'abord été colonisée par des migrants phéniciens et rebaptisée au IV^e siècle de l'Empire romain, période où elle a été reconstruite pour lui redonner sa splendeur d'origine. Elle a ensuite été conquise par les Arabes au VII^e siècle. L'enchevêtrement des différentes civilisations passées lui confère une dimension culturelle exceptionnelle : patrimoine bâti, patrimoine naturel, artisanat, musique, art culinaire, etc. reflètent parfaitement cette diversité.

Illustration 1



La vieille ville de Constantine vue du ciel

Photo : Revue *Les bahuts du Rhumel*, n° 54, mai 2010, p. 6.

Illustration 2



Vue sur le ravin de Constantine

Photo : Bakir, 2019.

- 2 La visite de Constantine est conçue comme la lecture d'un livre immense. Une encyclopédie à ciel ouvert qui révèle les rues les plus étranges et les espaces les plus insolites (Gassouma, 2018). La vieille ville regorge de trésors architecturaux. Les monuments historiques précoloniaux, comme le palais du Bey et les majestueuses mosquées, sont des bijoux représentatifs du riche patrimoine constantinois. Les maisons traditionnelles, véritables témoins de valeurs sociales et historiques, dévoilent leur splendeur intérieure avec des patios ornés de colonnes et d'arcs, magnifiés par des faïences anciennes et des marbres délicats. Les ruelles pittoresques du réseau urbain précolonial, avec leurs façades énigmatiques et leurs éléments architecturaux distinctifs, nous transportent dans un passé lointain. Les monuments coloniaux, notamment les ponts emblématiques et les édifices qui entourent la célèbre place de la Brèche, témoignent de l'empreinte de l'époque coloniale. Cette place historique est le symbole d'une résistance farouche, où les troupes françaises ont finalement pénétré la ville. Enfin, l'ancien boulevard de l'Abîme, tracé sinueux qui traverse la cité, offre une promenade captivante, imprégnée d'une atmosphère mêlant histoire et admiration. Malgré les défis du temps, Constantine reste un trésor culturel à découvrir, où le passé se mêle harmonieusement à l'authenticité du présent.
- 3 Toutefois, malgré cette richesse patrimoniale, la vieille ville souffre d'une faible fréquentation touristique. Une première lecture du site montre qu'aucun parcours, chemin ou circuit n'a été aménagé pour accueillir et guider les touristes. Les panneaux de signalisation censés indiquer l'accès vers les quartiers traditionnels sont défailants

- et insuffisants. Les propositions d'aménagement de parcours ou circuits touristiques abondent, mais n'ont pas été réalisées : à l'exemple du *Plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur du secteur sauvegardé (PPSMVSS) de la vieille ville de Constantine*, où sept parcours à thème ont été proposés sans pour autant aboutir. Il en est de même des parcours historiques proposés lors de l'événement « Constantine Capitale arabe 2015 ».
- 4 Cet article se voudrait une réflexion sur les parcours touristiques traditionnels présents dans notre site d'étude : spatialement et touristiquement ségrégués et souffrant d'une accessibilité contraignante. Les parcours empruntés actuellement par les touristes ne sont pas les meilleurs à visiter et marginalisent les quartiers historiques. Les chemins qui mènent vers ces quartiers sont difficilement remarquables et leurs accès ne sont généralement connus que des habitants et des visiteurs réguliers. L'indication touristique manque et le touriste, par peur de se perdre dans le labyrinthe sinueux du tissu traditionnel, emprunte les chemins coloniaux plutôt larges et invitatifs, plus fréquentés et offrant davantage de clarté et de sécurité.
 - 5 Deux contraintes topologiques semblent être à l'origine du problème : la configuration urbaine traditionnelle d'un côté (propre aux vieilles cités magrébines) et les transformations coloniales françaises de l'autre. Les artères coloniales découpent la ville en parties distinctes, formant des barrières urbaines et topologiques. Elles dissimulent le tissu historique et accaparent le flux piétonnier, rendant l'utilisation des ruelles traditionnelles malaisante pour les personnes étrangères, se traduisant ainsi en une faible fréquentation touristique des artères traditionnelles.
 - 6 Nous avons utilisé les techniques de la *space syntax*, objet de cet article, pour déceler les contraintes spatiales et topologiques que rencontrent les touristes. Cette approche méthodologique aide à retracer les chemins empruntés par les visiteurs afin de les rediriger vers les parcours traditionnels souhaités. Ces parcours, dissimulés, abritent les lieux et monuments historiques les plus emblématiques qui font la richesse patrimoniale de la ville.
 - 7 Sur le plan épistémologique, nous nous sommes référées aux travaux de quelques auteurs ayant déjà considéré les paramètres clés de notre sujet d'étude : Bill Hillier est le pionnier des méthodes de l'analyse des modèles spatiaux grâce à la *space syntax*. Il a souligné dans ses recherches l'impact des formes bâties sur le comportement des piétons. Il est également l'auteur de nombreux livres et documents sur la théorie, dont les plus cités sont *The Social Logic of Space* (avec Julienne Hanson, 1984) et *Space Is the Machine* (1996). Dans sa recherche intitulée *La configuration urbaine comme outil d'orientation des comportements*, Soufiane Fezzai (2018) a exploité cette méthode combinée à celle de la psychologie cognitive. Il explique les transformations urbaines dans la vieille ville de Constantine en prenant en compte les transformations spatio-temporelles. Ses résultats montrent les rapports entre les paramètres de la configuration urbaine et les différents comportements étudiés dans le modèle proposé. Ils soulignent également que la configuration urbaine de la ville joue un rôle déterminant dans l'orientation des comportements de ses usagers.
 - 8 Nous nous sommes également référées à d'autres travaux qui ont utilisé la *space syntax* pour analyser le phénomène touristique. Nous citons particulièrement l'article « Tourist Navigation through Historical Sites » de Nabil Ibrahim Mohareb, Amr Galal El-Adawi et Hani Ayad (2008), dans lequel les auteurs tentent d'analyser l'impact de l'emplacement des points de départ et d'arrivée des parcours anciens du Caire fatimide sur la navigation touristique. Leur recherche s'est appuyée sur l'identification des différents modèles de mouvement des touristes et des points d'attraction touristique en utilisant l'enquête sur le terrain et la *space syntax*. Les auteurs concluent que les bâtiments historiques importants longent les principaux parcours (ou corridors) patrimoniaux, ce qui donne une multitude de scénarios quant à l'emplacement des points de départ et d'arrivée des parcours.

Méthodologie

- 9 L'analyse touristique des parcours historiques à Constantine a nécessité en premier lieu une recherche historique (livresque, archivistique et cartographique) pour acquérir une maîtrise du sujet d'étude et assurer le bon déroulement de l'étape suivante qui est l'enquête sur terrain par observation. Les résultats de cette première étude sont ensuite quantitativement vérifiés à l'aide de la méthode de la *space syntax*.
- 10 Notre étude qualitative s'est concentrée sur trois principaux points :
- **Étude historique** – Évolution spatiale de la vieille ville : comprendre le système de navigation pédestre des étrangers dans l'espace urbain traditionnel à son origine (propre aux vieilles cités maghrébines) et après modifications (suppression des portes de la ville et remplacement des principales artères traditionnelles par des axes coloniaux plus imposants).
 - **Identification des principaux parcours et monuments historiques** – Sur les deux cartes (précoloniale et actuelle), repérer les monuments à fort potentiel touristique et les situer sur les parcours historiques.
 - **Enquête sur terrain par le biais de l'observation** – Comprendre les déplacements des touristes et identifier les parcours qu'ils empruntent à l'intérieur du site.
- 11 Le suivi des touristes dans leurs itinéraires de découverte apparaît comme incontournable à l'analyse des parcours touristiques. Le phénomène touristique est propice à l'observation, puisqu'il s'agit de se situer à un moment donné, en un lieu précis, et de contempler les faits et les activités des touristes (Cousin et Réau, 2009). C'est plus précisément un examen empirique *in situ* d'un phénomène ou d'un processus afin d'en acquérir une bonne connaissance. Cela diffère de l'enquête ou de l'entretien en ce que l'observateur est supposé être passif et totalement extérieur à son objet (Staszak, 2003). L'observation n'exige aucun autre instrument que le chercheur lui-même, ni aucune mise en œuvre de techniques sophistiquées de traitement de données (Arborio, 2007). Pendant l'enquête, la « bonne » distance à garder avec les sujets est trouvée lors du processus de suivi et d'enregistrement (Van Nes et Yamu, 2021).
- 12 Dans la présente recherche, nous nous sommes focalisées sur les chemins empruntés par les touristes dans les parcours de la ville, plus que sur leurs déclarations. Nous avons opté pour une observation neutre, où nous avons pu analyser le phénomène dans toute son authenticité, sans le modifier, et ainsi éviter d'influencer l'orientation spatiale des touristes. Dans une observation neutre, le chercheur ne fait qu'assister en spectateur, parfois en étant même invisible. Cette forme d'observation peut être utile pour analyser le comportement des touristes dans leur choix de visites face à de multiples propositions (proposition d'un conseiller, discussion entre membres d'un groupe de touristes, etc.) (Piriou, 2012).
- 13 Akkelies Van Nes et Claudia Yamu (2021) expliquent que dans l'analyse *space syntax*, trois méthodes d'observation différentes concernant le comportement humain dans l'espace public sont possibles :
- La méthode du décompte des portes « **gate counts** » – C'est une technique d'observation qui compte le flux de mouvement des piétons, des vélos et des véhicules qui traversent une barrière imaginaire dans une zone urbaine. Les données quantitatives obtenues peuvent être utilisées pour la comparaison avec diverses valeurs d'intégration spatiale.
 - Activités stationnaires : « **static snapshots** » – Cette méthode enregistre le modèle d'utilisation d'un espace public pendant un temps spécifique et en répétant l'enregistrement tout au long d'une journée ; un modèle de comportement peut être identifié au cours d'une journée.
 - Traces d'itinéraires piétons « **snail trailing** » – Avec cette technique de suivi des piétons, des données quantitatives sont collectées en observant le

mouvement des piétons qui se dispersent à partir d'emplacements stratégiques définis. Cela permet d'étudier le modèle de mouvement à partir d'un emplacement spécifique, la relation d'un itinéraire particulier avec d'autres itinéraires dans la région et la distance moyenne que les gens parcourent à pied depuis cet emplacement spécifique. La superposition de toutes les observations (traces) fournit une image du mouvement des piétons dans une zone étudiée. Cette technique peut se faire manuellement ou en utilisant le suivi du système de positionnement global (GPS).

14 Les techniques d'observation citées par Van Nes et Yamu (*ibid.*) ne sont pas toutes en corrélation avec notre objet d'étude. La première méthode (*gate counts*) qui enregistre le flux de mouvement des piétons, des vélos et des véhicules dans une zone urbaine ne peut être distinctive, en particulier pour repérer quelques touristes dans la foule. Le faible taux de fréquentation touristique dans la ville est un autre paramètre qui rend difficile le choix du moment de comptage. La méthode *static snapshots* quant à elle enregistre les activités statiques des personnes et ne prend pas en considération les déplacements à l'intérieur des parcours.

15 Par ailleurs, la méthode *snail trailing* ou suivi des piétons, *pedestrian following*, semble être la plus adaptée à l'observation des déplacements touristiques le long des parcours historiques. Celle-ci permet la collecte de données qualitatives en observant le mouvement des touristes qui se dispersent à partir d'emplacements stratégiques. Les résultats offrent une image claire du mouvement des touristes dans la zone examinée.

16 La mise en œuvre de cette technique dans notre zone d'étude a nécessité une préparation adéquate. Nous appuyant sur Van Nes et Yamu (2021) pour mener à bien cette technique, nous avons réalisé les étapes suivantes :

- l'obtention d'une carte générale du site à étudier, sur laquelle nous avons désigné la limite de la zone d'enquête et les emplacements spécifiques pour commencer le suivi des touristes ;
- l'enregistrement des itinéraires de déplacements en indiquant chaque trajet sur la carte ;
- l'enregistrement des traces des touristes jusqu'à ce qu'ils quittent la zone d'observation (ou s'arrêtent éventuellement pour toute activité qui dure plus de deux minutes) ;
- le suivi des touristes et l'enregistrement de leurs déplacements se sont faits discrètement, en évitant d'influencer leur itinéraire.

17 Une fois toutes les traces collectées, il est utile de les enregistrer numériquement sur AutoCAD pour un traitement ultérieur et une analyse spatiale.

18 Avant de commencer l'enquête sur le terrain, nous avons établi les profils de tous les touristes enquêtés. Nous avons pris le temps d'expliquer aux participants le protocole d'observation que nous allons utiliser pendant l'enquête et avons obtenu leur consentement éclairé. En outre, nous les avons interrogés afin de recueillir certaines informations nécessaires à l'établissement de leur profil respectif. Ces mesures ont été mises en place dans le but de garantir l'éthique de notre enquête et d'assurer une collaboration efficace avec les touristes et les professionnels du tourisme impliqués. Par ailleurs, la collecte de ces informations préliminaires nous a permis de mieux comprendre les caractéristiques de nos échantillons de touristes, renforçant ainsi notre capacité à interpréter les résultats de notre enquête de manière plus approfondie et pertinente.

19 Les résultats de notre observation *snail trailing* ont été reportés sur la carte du site afin de repérer les parcours les plus empruntés par les touristes pour être ensuite quantitativement vérifiés à l'aide des outils de la *space syntax*.

20 Nous sommes parties de l'hypothèse formulée d'entrée de jeu, c'est-à-dire que la configuration urbaine actuelle de la vieille ville de Constantine est à l'origine du comportement des touristes et de notre problématique qui est la ségrégation touristique

des parcours historiques traditionnels. Pour confirmer cette hypothèse, nous avons combiné la méthode *space syntax* à l'analyse qualitative précédente, afin de mieux cerner le comportement actuel des touristes et déceler parmi la configuration actuelle les chemins les plus fréquentés ainsi que les parcours traditionnels les plus anciens et les mieux desservis en monuments et lieux historiques. Rappelons que c'est la première méthode qui introduit l'analyse de la configuration spatiale en tant qu'acteur dans la vie humaine (Hillier et Hanson, 1987) et aide à comprendre la relation fondamentale qui existe entre la conception spatiale et son utilisation.

21 Précisons que la méthode *space syntax* a été initiée dans les années 1970 par le professeur Bill Hillier, la professeure Julienne Hanson et d'autres chercheurs de Bartlett, University College of London (Hillier et Hanson, 1984). Cette méthode considère que la configuration urbaine est à l'origine du comportement des piétons, contrairement aux méthodes traditionnelles d'analyse urbaine basées sur les approches typomorphologiques et historiques qui considèrent l'espace urbain comme résultat des activités humaines (Hillier et Hanson, 1987). Nous pouvons définir la *space syntax* comme étant une méthode analytique de l'architecture et des formes urbaines qui utilise des outils de la théorie des graphes pour comprendre comment la configuration spatiale affecte les interactions sociales et les mouvements physiques. Le principe fondamental est que cette méthode permet de convertir n'importe quel plan architectural conventionnel en un ensemble de données objectives faciles à comparer. Quentin Letesson (2009) écrit que cette « traduction » s'opère selon deux axes principaux : le premier concerne la transformation du plan en un graphe d'un type particulier dont les caractéristiques sont de nature qualitative ; ce graphe constitue une première source d'informations. Le deuxième axe concerne l'interprétation mathématique des caractéristiques qualitatives du graphe afin d'obtenir des données quantitatives (Hillier et Hanson, 1984).

22 Pour notre analyse, nous avons utilisé une « carte axiale », c'est-à-dire un type de graphe représentant le réseau routier uniquement à l'aide de lignes. Nous avons construit cette carte à partir d'un plan cadastral électronique précis et le plus à jour possible. Nous avons appliqué la topologie et la théorie mathématique des graphes à l'étude de cette carte. Pour commencer, nous avons choisi une ligne comme point de départ, puis nous l'avons divisée en (n) intersections pour former la première profondeur (profondeur 1). Chaque (n) intersection a ensuite été divisée en (m) intersections pour former la deuxième profondeur (profondeur 2), et ainsi de suite. En d'autres termes, chaque ligne de la carte est numérotée en fonction du nombre de changements de direction nécessaires pour atteindre la ligne de départ.

23 Dans notre cas, où l'étude couvre une aire urbaine plus étendue, il était difficile d'élaborer une analyse axiale sans le recours à des logiciels spécialisés. Nous avons ainsi opté pour le logiciel Depthmap© qui permet de calculer les différentes mesures syntaxiques spatiales. Les résultats numériques peuvent être visualisés sous forme de carte (*map*) ou de tableaux comportant un dégradé de couleurs indiquant les valeurs des mesures syntaxiques. Un certain nombre de mesures topologiques peuvent être extraites de ce graphe pour quantifier le schéma spatial des relations d'un système. Les mesures de la *space syntax* employées dans cette recherche sont : la connectivité, l'intégration et le choix :

- **La connectivité** – Mesure le nombre de connexions directes que peut avoir un espace avec les autres espaces de son environnement immédiat. Par exemple, une rue avec de nombreuses connexions possède une valeur de connectivité élevée, tandis qu'une rue avec peu de connexions a une faible valeur de connectivité (Van Nes et Yamu, 2021).
- **L'intégration** – Permet de comprendre la capacité de chaque espace à être intégré ou ségrégué à l'intérieur de son système spatial. Cette mesure est utilisée pour analyser les déplacements des piétons en évaluant le degré d'accessibilité d'une rue par rapport aux autres rues du système urbain, tout en prenant en compte le nombre de changements de direction nécessaires pour se déplacer

entre elles (étapes syntaxiques ou *syntactic steps*). Les lignes intégrées révèlent les axes majeurs de l'espace urbain. Elles constituent souvent la colonne vertébrale des cartes mentales car elles correspondent aux axes urbains les plus fréquentés par les itinérants (Fouillade, 2018). Le degré d'intégration spatiale est un bon prédicteur de la mobilité urbaine pédestre (Hillier *et al.*, 1993).

- **Le choix** – Mesure la probabilité qu'une ligne axiale ou un segment de rue soit traversé sur toutes les routes les plus courtes de tous les espaces vers tous les autres espaces du système entier ou à une distance prédéterminée (rayon) de chaque segment (Hillier *et al.*, 1987). C'est une mesure globale dynamique du « flux » à travers un espace. Un espace a une forte valeur de choix lorsqu'il est traversé par les chemins les plus courts, reliant tous les espaces vers tous les autres espaces d'un système (Klarqvist, 1993).

24 Toutes ces mesures nous ont permis de vérifier numériquement les résultats de l'étude qualitative :

- **La mesure de connectivité** – Démontrer que pour les deux phases analysées, les principaux axes sont les plus connectés de tout le système. Prouver que les parcours traditionnels présentent une faible connectivité accentuée par les percements coloniaux.
- **La mesure d'intégration** – Sur la carte précoloniale, prouver numériquement que le tissu traditionnel est de nature ségréguée. Confirmer, sur la carte actuelle, que les opérations urbaines coloniales ont accentué la ségrégation du tissu traditionnel. Les parcours touristiques traditionnels sont devenus alors spatialement et touristiquement plus ségrégués qu'avant la prise de la ville (avant 1837).
- **Le choix** – Démontrer quantitativement que, contrairement aux habitants et visiteurs réguliers, les personnes étrangères (touristes) reconnaissent difficilement l'emplacement des parcours traditionnels. Justifier avec la *space syntax* le comportement actuel des touristes étrangers et prouver que la configuration traditionnelle, affectée par les percements coloniaux, n'est pas très invitative.

25 Nous avons par la suite superposé les résultats de l'étude numérique obtenus par le logiciel Depthmap®¹ à ceux de l'étude qualitative.

Configuration urbaine et navigation touristique

26 La navigation pédestre en milieu urbain a fait l'objet de multiples recherches et a donné naissance à plusieurs théories. Le comportement dynamique piétonnier à l'intérieur des parcours urbains nécessite certaines informations. Si l'on se réfère à Bill Hillier, Alan Penn, Julienne Hanson, Tadeusz Grajewski et Jianming Xu (1993), les piétons peuvent être classés en deux catégories : les connaisseurs du site (qui ne font généralement pas recours à la signalisation) qui utilisent généralement leur carte cognitive pour reconnaître les accès et se déplacer à l'intérieur du site ; la deuxième catégorie concerne les étrangers et les touristes qui, en l'absence de signalisation, essaient d'interpréter ce qu'ils voient directement dans le site en utilisant les paramètres locaux relatifs à la configuration urbaine.

27 Les touristes n'empruntent pas les mêmes chemins que les habitants et utilisent l'espace différemment : chaque groupe – voyageurs, résidents, employés de bureau, touristes, spectateurs et visiteurs de galeries – utilise l'espace d'une manière différente et, pour ainsi dire, se déplace à travers des itinéraires séparés et se croisant comme des navires dans la nuit (Hillier, 1996).

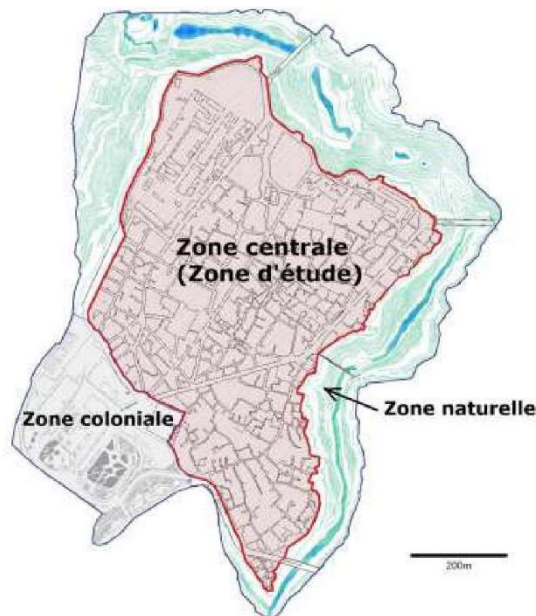
- 28 Suivre un parcours touristique c'est établir un plan de déplacement dans lequel seront déterminés les points de départ et d'arrivée, les segments à parcourir et les angles qui composent le chemin à suivre. C'est une tâche complexe qui nécessite des ressources cognitives et des connaissances spatiales sur l'environnement. Le choix de la marche par le touriste comme moyen de déplacement implique de nombreux facteurs tels que la facilité du trajet, l'accessibilité de la destination, la qualité des ambiances, le confort, l'aménagement adapté et la sécurité du déplacement (Granié et Auberlet, 2008).
- 29 Les changements spatiaux et configurationnels rencontrés le long des parcours empruntés influencent considérablement les comportements dynamiques des touristes et le choix des parcours lors des visites. Bill Hillier et Shinichi Iida (2005) croient que la configuration urbaine peut avoir des effets importants sur le mouvement piéton. Par exemple, les parties centrales qui abritent les rues principales sont généralement les plus empruntées par rapport aux parties périphériques, et ce, sans prendre en considération les éléments attracteurs (commerces et équipements) qui ne feront qu'accentuer cette hypothèse. Hillier et ses collègues (1993) affirment à ce propos qu'il est facile de montrer, au moins théoriquement, que la configuration peut avoir des effets sur le mouvement qui sont indépendants des attracteurs. Ils citent l'exemple des trajets qui relient deux rues secondaires pour aller d'un point de départ à une destination et qui doivent passer par un ou plusieurs segments de la rue principale, ce qui donne un schéma de déplacement dans lequel la rue la plus centrale ou les segments de la « rue principale » sont susceptibles d'être les mieux utilisés, et les segments périphériques les moins fréquentés.
- 30 L'attraction des formes bâties est un autre paramètre qui influence la prise de décision du touriste de suivre un certain parcours ou, au contraire, de l'éviter. Il se définit comme le potentiel des formes bâties (bâtiments ou îlots urbains) à générer des déplacements, avec des degrés d'attraction relativement différents (Hillier *et al.*, 1993). Le mouvement est considéré comme « allant vers » ou « partant de » formes construites comportant différents degrés d'attraction, ce que Hillier et ses collaborateurs (1993) désignent sous le nom de « théorie de l'attraction du mouvement des piétons ». Ce modèle perd son effet dans les tissus traditionnels dont le tracé est irrégulier.
- 31 Pour Roger Brière (1961), les déplacements ne se font pas dans n'importe quelle direction ni vers n'importe quel site. Ceux-ci doivent être considérés « comme la réponse à une attraction ». Brière précise que les attractions d'ordre physique priment sur celles qui sont d'ordre culturel, ces dernières étant trop nombreuses pour être classées.
- 32 Par ailleurs, les usagers connaisseurs du site et les touristes accompagnés par des guides ont tendance à choisir leurs itinéraires selon les critères de temps, de distance ou de sécurité (Hillier *et al.*, 2007). La lecture visuelle utilisée par l'utilisateur étranger ou le touriste lui sert généralement à identifier deux éléments : l'emplacement de sa destination (monuments, place historique, etc.) et les parcours qui peuvent le mener vers celle-ci. La configuration urbaine influe sur cette prise de décision. Elle peut être analysée grâce aux outils de la *space syntax* : axialité, connectivité, choix, visibilité, perméabilité, etc.

Présentation de la zone d'étude

- 33 Le secteur sauvegardé de la ville de Constantine se compose de trois zones principales : une zone centrale à prédominance traditionnelle (la vieille ville) ; une zone extramuros exclusivement coloniale (s'étendant de l'ancienne place de la Brèche à la place des Martyres) et enfin une zone circulaire naturelle (les gorges du Rhumel franchies par des ponts). Dans cet article, nous nous sommes focalisées sur le tourisme

dans la zone centrale du secteur sauvegardé (la vieille ville) qui, contrairement aux deux autres zones, peine à définir ses parcours touristiques (illustration 3).

Illustration 3

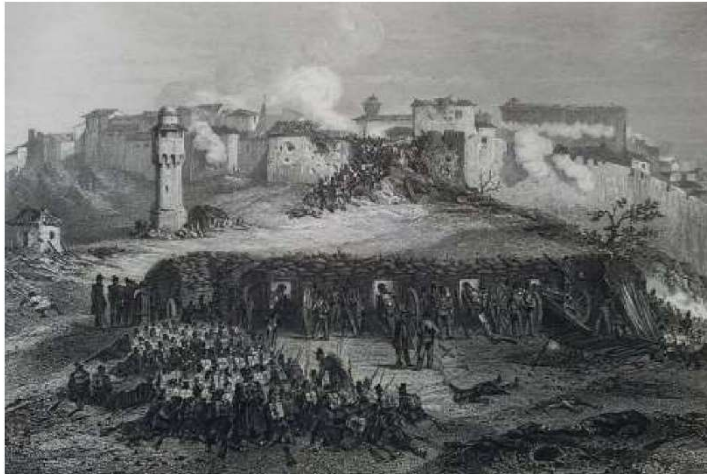


Découpage en zones du secteur sauvegardé et délimitation de l'aire d'étude

Source : PPSMVSS 2012, modifié par les auteurs, 2021.

- 34 Dans notre étude, les « parcours touristiques » font référence aux anciens chemins précoloniaux qui mènent aux monuments historiques arabo-islamiques et qui les bordent. Les transformations effectuées à l'époque coloniale française ont considérablement modifié ces parcours : les points de départ, matérialisés jadis par des portes, ont été supprimés en même temps que le mur d'enceinte qui protégeait la ville du côté sud-ouest. Cette suppression a été suivie par l'amputation des débuts de parcours, créant ainsi un espace convexe : la place de la Brèche (illustration 4).

Illustration 4



Percement de la muraille en 1837

Image : Galibert Rouargue Raffet, 1861. « Assaut De Constantine », dans Galibert, 1844, L'Algérie, ancienne et moderne depuis les premiers établissements des Carthaginois jusqu'à la prise de la Smalah d'Abd-el-Kader, p. 477.

35 La muraille détruite était percée par trois portes qui s'ouvraient vers les grands axes ottomans (illustration 5) :

- la porte Bab El Djedid, qui donnait sur la rue supérieure menant au quartier Casbah ;
- la porte Bab El Oued, qui donnait accès aux deux rues principales précoloniales : la rue supérieure débouchant sur la place Souk El Acer et la rue centrale menant à la porte Bab El Kantara en passant par le quartier Souk El Tejjar ;
- la porte Bab El Djabia, qui donnait accès au quartier Souika et se prolongeait jusqu'à la porte et au pont d'El Kantara (illustration 5).

Illustration 5

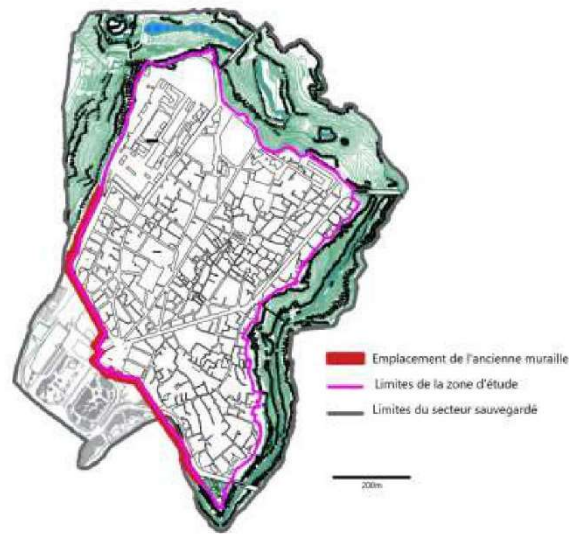


Ancienne muraille sud-ouest de la ville avec ses trois portes

Source : Photos anciennes, modifiées par les auteures, 2021.

36 Afin de délimiter notre zone d'étude, nous avons projeté le tracé de l'ancienne muraille (et anciens points de départ de nos parcours) sur la carte actuelle. Les limites fictives obtenues matérialisent la frontière sud de notre aire d'étude. Cette dernière s'étale sur tout le rocher et s'étend de la presqu'île constantinoise jusqu'à la place du 1er Novembre (ancienne place de la Brèche) (illustration 6).

Illustration 6



Limites de la zone d'étude

Source : PPSMVSS Constantine 2012, modifié par les auteures, 2021.

- 37 Notre zone d'étude se limite au rocher de Constantine, un espace qui, comme décrit par Bernard Pagand (1989), s'organise à partir de la place du 1^{er} Novembre d'où partent les trois grandes artères coloniales : rue Larbi Ben M'Hidi, rue 19 juin 1956, et rue Mariam Bouatoura qui se prolonge par la rue Abdellah Bey.

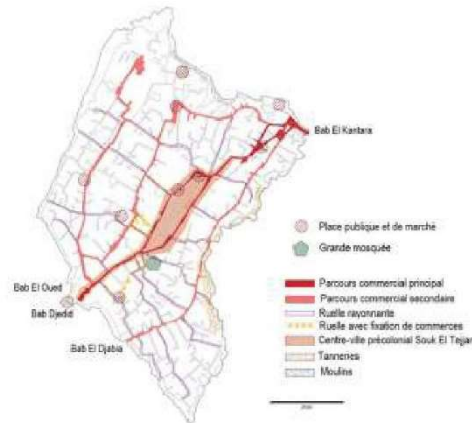
Étude qualitative

- 38 Le but de cette première étude était de comprendre la logique actuelle de déplacement des touristes et sa relation avec la configuration spatiale du site. Elle a aussi permis de découvrir les parcours touristiques les mieux desservis en monuments et lieux historiques.

Évolution spatiale de la vieille ville

- 39 L'urbanisme traditionnel arabo-islamique se caractérise par un système viaire hiérarchique qui sépare les parcours publics (fréquentés par les étrangers) des parcours privés. Dans la ville comme dans la maison, on protège l'intérieur par des remparts fortifiés flanqués de portes surveillées. L'espace public commence au niveau des portes de la ville et débouche sur les parcours commerciaux. L'espace résidentiel est protégé, situé en retrait des artères commerciales, dans un réseau de rues secondaires et d'impasses tortueuses où l'étranger n'est pas toujours le bienvenu. Cette hiérarchie urbaine est en réalité un système défensif « invisible » qui influence le comportement des usagers et rend la navigation difficile pour les étrangers. Ces derniers, par mesure de sécurité, préfèrent emprunter les artères commerciales larges, animées et plus proches des portes plutôt que les ruelles secondaires tortueuses et éloignées des sorties (illustration 7).

Illustration 7



Carte 1837 : Système des voies et distribution des commerces

Source : Pagand, 1994, modifiée par les auteures, 2021.

- 40 Le tracé précolonial obéissait à un système viaire graduel partant de l'espace public (rues principales et places publiques), passant par l'espace semi-public (ruelles ou rues secondaires), pour arriver enfin à l'espace privé (impasses). L'organisation des voies permettait aux habitants de se déplacer aisément et discrètement d'une zone résidentielle à une autre. Ce système leur évitait de croiser les étrangers fréquentant les zones commerciales bruyantes.
- 41 L'illustration 7 montre un réseau sinueux, curviligne et courbé qui rend la navigation difficile pour les personnes étrangères. Les rues les plus fréquentées sont celles qui englobent le plus de commerces et d'équipements. Le taux de fréquentation piétonne à cette époque était étroitement lié à la présence (ou à l'absence) d'activités commerciales, économiques, culturelles et culturelles. Le dimensionnement des voies renforce cette réalité : plus on s'éloigne de la rue principale plus la largeur diminue, le taux de fréquentation baisse et l'intimité de l'espace augmente. On distingue sur cette carte un réseau secondaire qui se greffe sur le primaire pour relier les rues principales entre elles. Ce réseau semi-public est plus ou moins irrégulier et tortueux : il s'incline, se rétrécit ou s'élargit d'un parcours à un autre. Il se caractérise par un taux de fréquentation moins élevé que celui de la rue principale et aboutit généralement à des impasses. Ces dernières forment la plus petite ramification du réseau traditionnel.
- 42 La signalisation joue, selon Hillier, un rôle prépondérant dans le mouvement des piétons. Elle était matérialisée à cette époque, comme il a été dit plus haut, par des portes : au sud, à l'endroit de l'actuelle place de la Brèche, qui réunissait trois portes – Bab Djedid, Bab El Oued et Bab El Djabia ; et au nord-est : la porte Bab El Kantara, traversant le pont du même nom. Ces quatre portes représentaient les points de départ des principaux parcours précoloniaux.
- 43 Des marchés extramuros (*Rahbat*) ont été installés au niveau des portes afin de profiter du taux élevé de fréquentation dans ces points stratégiques et renflouer les axes commerciaux intérieurs. Ils permettaient aussi aux échanges et transactions de se faire sans pour autant déranger le bon fonctionnement de la ville ni la quiétude de ses habitants.
- 44 À l'intérieur de la ville, le visiteur étranger interprète ce qu'il voit directement dans le site en utilisant les paramètres locaux relatifs à la configuration urbaine (Hillier, 1993). Cette dernière détermine le déplacement des personnes qui, selon Hillier et Iida (2005), ont tendance à emprunter la rue centrale sans prendre en considération les éléments attracteurs (comme les commerces et les équipements).

- 45 Ces données théoriques confirment les données historiques fournies par Pagand (1989) selon qui le réseau commercial se concentrait sur la voie principale centrale de la ville précoloniale qui joint Bab El Oued à Bab El Kantara, et cette voie était la plus fréquentée de tout le royaume : « le centre formait le marché des commerçants (*Souk El Tejjar*), composé d'échoppes et d'ateliers qui se tenaient côte à côte et se développaient parfois sur les venelles qui desservait la voie principale »². La voie centrale desservait, en plus des commerces, le plus grand nombre de monuments de toute la ville précoloniale. Elle réunissait, d'après le même auteur, outre les activités économiques, une grande part des activités culturelles : « C'est le cœur de la médina, la zone où se cristallise l'essentiel de son animation, où on produit et échange, vend et achète, où on prie, enseigne et apprend ». Pagand ajoute que cette partie de la ville est le centre de la ville précoloniale dont le noyau n'est autre que la grande mosquée, Djamaâ Lekbir.
- 46 Dans cette optique, nous pouvons résumer la navigation pédestre de cette époque dans l'illustration 8.

Illustration 8



Carte de navigation pédestre en 1837

Source : Pagand, 1994, modifiée par les auteures, 2021.

- 47 Depuis la prise de Constantine en 1837, sa structure générale a considérablement changé. Les Français ont tracé des lignes droites tranchant les chicanes et les labyrinthes turcs, et fendant la médina par des axes droits qu'on appelle aujourd'hui « haussmanniens » (Nesrouche, 2019). Le processus de transformation de la médina est marqué par la création de longues rues qui s'étendent de part en part de la ville. Ces trois rues – rue de France (actuelle rue du 19 juin 1956), rue Impériale (actuelle rue Larbi Ben Mhidi) et rue Damrémont (actuelle rue Abdellah Bey) – prennent toutes leur départ à la place de la Brèche. Elles semblent ouvrir la ville en plein centre, en particulier la rue de France qui a été percée dans la partie moyenne du tissu traditionnel.
- 48 En nous appuyant sur les propos de Hillier et Iida (2005) énoncés précédemment, qui stipulent que la configuration urbaine peut avoir des effets importants sur le mouvement piéton et que les parties centrales qui abritent les rues principales sont généralement les plus empruntées par rapport aux parties périphériques, nous pouvons supposer que l'ancienne rue de France, en raison de sa position centrale, devrait avoir le taux de fréquentation piétonne et touristique le plus élevé de tout le site. Viendraient ensuite respectivement la rue Impériale et la rue Damrémont.

- 49 Or, Pagand (1994) avance que le système d'« urbanisme de rues » avait retiré les quartiers traditionnels derrière les immeubles de la ceinture des boulevards périphériques et à l'intérieur des enveloppes qui forment les principales rues européennes. Des changements d'échelle s'opèrent entre ces enveloppes et leur contenu et créent des ruptures périphériques/ensembles internes. Nous estimons que ces nouvelles rues ont détourné le flux piétonnier des principales voies ottomanes. Ces artères qui, encore aujourd'hui, découpent la vieille ville en parties distinctes, accaparent le flux piétonnier, engendrant une faible fréquentation piétonnière et touristique des rues et des quartiers traditionnels.
- 50 Les façades coloniales dissimulent les quartiers précoloniaux et agissent comme des trompe-l'œil pour les visiteurs et les touristes : « Ces façades représentent des éléments linéaires périphériques dominants qui dissimulent des fragments de tissus traditionnels beaucoup moins apparents » (Pagand, 1989). Il est très difficile pour un étranger de concevoir que ces énormes îlots dissimulent les petites constructions traditionnelles. Une photo aérienne oblique rend compte de l'homogénéité de ces barrières coloniales situées sur la périphérie sud du rocher et tout au long des principales artères coloniales (illustration 9).

Illustration 9



Photo aérienne oblique de l'ancienne place de la Brèche

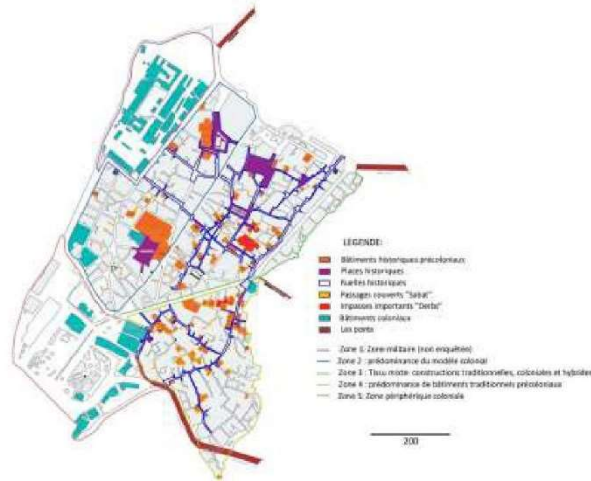
Source : Pagand, 1994.

- 51 Aujourd'hui, la croissance du commerce a transformé ces percées coloniales en artères commerciales, notamment la rue 19 juin, piétonnisée depuis 2015, et la rue Larbi Ben Mhidi. Les quartiers traditionnels gardent toujours leur attractivité commerciale d'antan mais à un moindre degré : rue Kherrab Said, rue des frères Arrafa, rue Benchicou, etc. Ces anciens quartiers, aux limites imprécises, n'ont pas subi de transformations importantes : ils ont conservé l'aspect sinueux et curviligne du réseau précolonial, entraînant du coup une navigation piétonnière difficile pour les touristes. Les rues les plus fréquentées restent celles qui englobent le plus de commerces et d'équipements.

Identification des principaux parcours et monuments historiques

52 Le PPSMVSS de Constantine nous a servi de document de base pour reconnaître les principaux monuments et lieux historiques. La recherche archivistique a révélé la présence d'autres lieux et monuments dont l'existence a été confirmée grâce à l'enquête sur le terrain. La carte de l'illustration 10 montre l'emplacement de ces principaux lieux historiques.

Illustration 10



Repérage des principaux parcours et monuments historiques sur la carte actuelle

Source : PPSMVSS Constantine 2012, modifiée par les auteurs, 2021.

53 La vieille ville recèle un grand nombre de monuments dont la majorité se trouvent aujourd'hui dans un état de délabrement avancé :

- Les monuments historiques précoloniaux, dont l'édification remonte parfois à l'époque pré-ottomane, sont incontestablement les plus anciens et les plus représentatifs du patrimoine historique constantinois. Le palais du Bey, édifié à la fin du règne du bey Ahmed, est sans doute le monument précolonial le plus visité de tout le rocher. Il a été restauré et transformé en musée. Les grandes mosquées (ou *Djamâa*) sont remarquables par l'importante parcelle qu'elles occupent et la hauteur de leurs minarets. D'autres monuments culturels et cultuels se concentrent particulièrement dans les parties centrale et basse de la ville : zaouïas, medersas, hammams, fondouks, etc. (illustration 11).

Illustration 11



Intérieur du palais du Bey à Constantine

Photo : Bakiri, 2021.

- La maison traditionnelle interprète de grandes valeurs sociales et historiques. Sa conception est fondée sur un système introverti, dont la richesse est invisible de l'extérieur. À l'intérieur on trouve généralement un vestibule (*Skifa*) qui mène vers un patio (ou *West Eddar*), jalonné de colonnes et d'arcs. L'habitation est richement décorée de faïences anciennes (*Zelliges*) et de marbre (illustration 12). Les maisons les plus remarquables intègrent des impasses (*Derbs*) appartenant à une même famille. C'est généralement la grande maison du *Derb (El Dar Lekbira)* qui est la plus remarquable.

Illustration 12



Intérieur d'une maison traditionnelle à Constantine

Photo : Bakirj, 2021.

- Réseau urbain précolonial. Les ruelles anciennes présentent un grand intérêt dans le patrimoine culturel et esthétique. Elles sont bordées de façades aveugles ne laissant apparaître que quelques éléments architecturaux : encorbellement, moucharabieh, encadrement de porte, etc. Les parcours anciens empruntent des passages voûtés (*Sabat*) et desservent les places publiques (*Rahbat*) et les impasses (*Derbs*) (illustration 13).

Illustration 13



Sabat (passage voûté) à Constantine

Photo : Bakirj, 2021.

- Les monuments coloniaux. Les constructions coloniales les plus emblématiques sont certainement les ponts et les monuments qui entourent la place de la Brèche : le théâtre, la grande poste, le palais de justice (illustration 14). À l'intérieur de la ville, quelques constructions d'un style occidental éclectique méritent la visite : l'ancienne préfecture, l'hôtel de ville, la medersa néo-mauresque, etc. La place de la Brèche est un lieu historique par excellence : c'est là où les troupes armées françaises ont pu accéder à la ville après une longue résistance du bey et de ses troupes. Le boulevard de l'Abîme,

qui s'étend de la frontière nord à la frontière ouest de la cité, est un autre parcours naturel remarquable et très apprécié.

Illustration 14

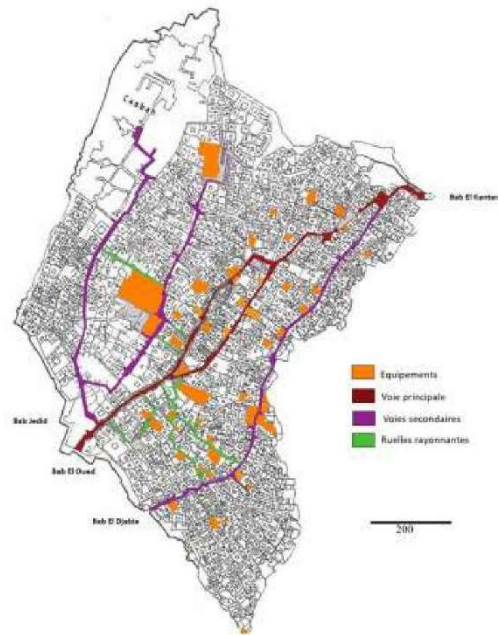


Théâtre de Constantine

Photo : Bakiri, 2021.

- 54 Une première lecture de la configuration actuelle du site nous aide à comprendre la logique d'implantation des monuments et des lieux identifiés et à relever les chemins les mieux desservis en équipements, places et rues à caractère touristique. La majeure partie des monuments et rues historiques précoloniaux se situent aujourd'hui dans les parties centrale et basse de la ville, longeant les anciens axes commerciaux. Ce constat n'est pas le fruit du hasard, mais résulte (comme nous l'avons précédemment évoqué) de deux facteurs principaux : la configuration spatiale ottomane et les transformations coloniales.
- 55 L'implantation des monuments prélevés coïncide sensiblement avec les anciennes rues ottomanes qui reliaient les portes de la ville entre elles et dans lesquelles se greffent la plupart des édifices publics et religieux (medersa, fondouk, hammam, mosquée...) (illustration 15). Ces équipements destinés au public ont volontairement été installés sur les principaux axes du quartier commercial afin qu'ils soient éloignés des quartiers résidentiels.

Illustration 15



Repérage des monuments et parcours précoloniaux (visibles aujourd'hui) sur la carte de 1837

Source : Pagand, 1994, modifiée par les auteures, 2021.

56 Les opérations urbaines coloniales et l'effondrement des anciens quartiers ont fait disparaître des pans entiers de rues. Ce qui reste constitue les artères patrimoniales de la ville. Les parcours touristiques les plus emblématiques de la ville aujourd'hui sont le résultat des modifications coloniales qui ont façonné son paysage. Une comparaison entre la carte actuelle et celle de 1837 s'impose afin de repérer ce qui reste de ces anciens parcours.

- La voie supérieure, qui allait de la porte Bab Djedid au quartier Casbah, a subi d'énormes transformations. Aujourd'hui, elle est bardée d'immeubles européens et n'est pas très représentative du patrimoine précolonial. Nous ne proposons pas de parcours pour cette partie de la ville.
- La deuxième voie qui allait de la porte Bab El Oued jusqu'au quartier Souk El Acer en passant par le marché Souk El Ghezal a beaucoup changé depuis 1837. Elle a réussi tout de même à conserver quelques monuments mythiques : le palais du Bey Ahmed avec sa mosquée (Djamâa Souk ElGhzel) et Souk El Acer avec son marché, sa mosquée et sa medersa. Le quartier Souk El Acer a été, pendant le règne du bey Salah, le centre du pouvoir de la ville.
- La voie centrale qui traversait la ville de Bab El Oued à Bab El Kantara et formait le centre-ville précolonial a perdu sa centralité et un grand nombre de ses monuments. Aujourd'hui, elle dessert tout de même un nombre important d'édifices historiques, mais a relégué son attractivité aux deux artères coloniales limitrophes : l'ancienne rue nationale (rue Larbi Ben M'Hidi) et la rue du 19 juin 1965.

57 La voie qui traverse la partie basse de la ville retient particulièrement notre attention. Le premier tronçon de ce parcours, porte Bab El Djabia / medersa (aujourd'hui rue Mellah Slimane), situé dans l'ancien quartier Souika, a été fort heureusement épargné par les grandes destructions coloniales, mais la porte a disparu avec la construction du pont Sidi Rached. De nombreuses recherches ont démontré que ce tronçon est le mieux

conservé de tout le rocher. Contrairement au deuxième tronçon, medersa / Bab El Kantara, qui a été amputé de la moitié de ses constructions. Le premier tronçon de cette voie, qui réunit un grand nombre de monuments historiques, est donc un autre corridor patrimonial qui, par son authenticité, mérite la visite. Il démarre à la place Bab El Djabia (qui a remplacé l'ancienne porte El Djabia), traverse l'ancien quartier Souika et débouche sur la medersa et le pont Mellah Slimane.

Comprendre le comportement actuel des touristes à l'intérieur du tissu ancien (enquête par observation)

- 58 Nous avons tenté de déterminer, par le biais de l'observation, l'accessibilité du site, les parcours à forte densité piétonne et ceux qui sont les plus empruntés par les touristes.

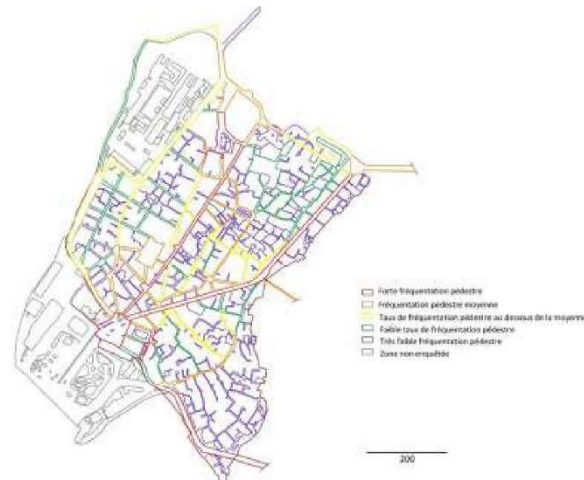
Système d'accessibilité

- 59 En raison de sa topologie particulière, l'accessibilité vers le secteur sauvegardé est assurée par des ponts et des passerelles qui relient la presqu'île constantinoise à ses rives nord, est et ouest (ponts Sidi Rached, El Kantara et Sidi M'cid, et passerelle Perrégaux). Les seuls accès routiers terrestres se situent au sud. À l'extrémité sud du secteur sauvegardé se trouve la place des Martyrs, qui représente le point de convergence de toutes ces routes.
- 60 Le rocher, quant à lui, lieu d'implantation de la vieille ville, est directement desservi par l'avenue Benboulaïd qui permet l'accès à la mythique place de la Brèche (place du 1^{er} Novembre). Cette dernière est le point de départ de toutes les voies intramuros.
- 61 Deux longs boulevards encerclent la vieille ville des côtés ouest et nord-est. Il s'agit des boulevards de la Belgique et Zighoud Youcef. Ces parcours périphériques, extrêmement prisés des touristes, offrent des panoramas pittoresques dotés de paysages riches.

Fréquentation piétonne des parcours anciens

- 62 Afin de désengorger la vieille ville, l'accès des véhicules au centre historique a été restreint à seulement quelques voies. La rue 19 juin, à titre d'exemple, a été strictement interdite aux véhicules. Les ruelles traditionnelles, vétustes et étroites, ont toujours été piétonnes.
- 63 Le taux de fréquentation piétonne diffère d'un parcours à l'autre en fonction du taux d'implantation des commerces (Pagand, 1989) : les rues commerciales affichent une fréquentation piétonne très élevée, principalement au niveau des deux grandes artères coloniales : les rues Larbi Ben M'Hidi et du 19 juin 1956. Les connaisseurs du site se rendent à l'intérieur du tissu traditionnel pour acheter et marchander. Ici même, l'intensité du flux piétonne diffère d'une zone à l'autre : l'ancien Souk El Tejjar, par son attractivité commerciale, détient le score de fréquentation piétonne le plus élevé de tous les réseaux traditionnels. Les zones résidentielles, où l'activité commerciale est rare, sont aujourd'hui presque désertes à la suite du relogement récent de la population en raison de la détérioration des habitations traditionnelles (illustration 16).

Illustration 16



Carte de navigation pédestre à l'intérieur du rocher

Source : PPSMVSS Constantine 2012, modifiée par les auteurs, 2021.

Navigation touristique à l'intérieur du tissu ancien (enquête par observation neutre)

- 64 Notre enquête s'est déroulée d'avril 2015 à décembre 2019 auprès de cinq groupes de touristes accompagnés d'un guide touristique qui suivaient des parcours bien définis, et de vingt touristes individuels. Parmi les touristes individuels, douze ont fait appel aux services d'un guide, tandis que huit ont indiqué s'être informés sur leur destination et ont préféré se fier aux cartes et à leur propre interprétation de l'espace. Pour tous les cas étudiés, il s'agissait de leur première visite à Constantine.
- 65 Nous avons sélectionné notre échantillon de touristes en groupe en collaboration avec l'OGECB Constantine (Office national de gestion et d'exploitation des biens culturels protégés de Constantine). Cet office dispose d'un grand nombre de guides (formés par l'office lui-même), qui sont mobilisés pour accompagner les délégations étrangères, en particulier celles invitées à la manifestation « Constantine, capitale de la culture arabe 2015 ». Ces visites guidées ont ensuite été proposées à tous les visiteurs de la ville. Quant aux touristes individuels, nous les avons recrutés en contactant des agences de voyage.
- 66 Avant de commencer l'enquête par observation, nous avons collecté les profils des touristes étudiés. Les groupes étaient composés de deux à cinq personnes ; trois groupes provenaient d'une même destination (Espagne, France et Tunisie). Les deux autres groupes étaient des délégations étrangères de plusieurs nationalités. L'âge des sujets variait de 37 à 65 ans. La motivation principale de ces groupes de touristes était le tourisme, bien que certains étaient venus aussi pour des raisons professionnelles (tableau 1).

Tableau

Groupe	Provenance	Nombre	Tranche d'âge	Motivation
Groupe 1	Espagne	3	45-56 ans	Tourisme et travail
Groupe 2	Tunisie	3	40-52 ans	Tourisme
Groupe 3	France	2	50-65 ans	Tourisme

Groupe 4	Italie et France	4	37-57 ans	Tourisme et travail
Groupe 5	Égypte et Tunisie	5	37-60 ans	Tourisme et travail

Profil des touristes en groupe

Auteurs, 2019.

- 67 Les touristes individuels étaient venus d'Espagne, de France, de Tunisie, d'Égypte, d'Italie, de Turquie et de Chine. L'âge moyen des sujets étudiés était de 42 ans. Leur motivation principale était le tourisme, quoique certains étaient venus également pour le travail. Certains touristes individuels possédaient quelques connaissances du site et ont choisi de ne pas être guidés (tableau 2).

Tableau 2

Origine géographique	Motivation tourisme et travail	Motivation : tourisme	Touristes guidés	Touristes non guidés	Âge des sujets
Espagne	2	1	3	-	35, 52, 60
France	1	1	1	1	40, 50
Tunisie	2	2	3	1	25, 27, 32, 35
Égypte	3	-	1	2	23, 27, 29
Turquie	1	-	1	-	28
Italie	2	-	2	-	45, 52
Chine	1	-	1	-	39
Algérie	-	4	-	4	25, 35, 50, 62

Profil des touristes individuels

Auteurs, 2019.

- 68 Comme expliqué dans la partie méthodologie, nous avons utilisé le *snail trailing* (ou suivi des piétons) pour notre enquête sur le terrain. Cette technique nous a permis de collecter des données qualitatives en suivant et en observant la trajectoire des touristes à partir d'un point prédéterminé. Les guides touristiques proposent trois parcours distincts qui partent d'un même point pour les deux catégories de touristes (groupes de touristes guidés et touristes individuels guidés). Les touristes individuels non guidés choisiront d'emprunter d'autres parcours.
- 69 Les points de rencontre et de départ des parcours proposés (pour les touristes en groupe et les 12 touristes individuels) se situent sur l'ancienne place de la Brèche. Les guides ont expliqué que ce choix découlait de plusieurs facteurs, notamment la grande visibilité de cet endroit, la présence d'importants points de repère tels que la grande poste et le théâtre, ainsi que la proximité d'hôtels comme le Novotel et l'Ibis, où certains visiteurs séjournaient. De plus, l'accès à la vieille ville depuis ce point est facile et pratique. Les parcours proposés débouchent tous sur les ponts de la ville.

70 Le premier parcours est le plus fréquemment proposé par les guides. Les visiteurs suivent l'ancienne rue de France, également connue sous le nom de rue 19 juin 1956, pour se diriger directement vers le palais du Bey, où la majeure partie de leur visite a lieu. Ensuite, ils sont conduits vers le pont Sidi M'cid, qui se trouve à la limite du site à l'étude, en empruntant à nouveau la même rue. Le deuxième parcours démarre de la place de la Brèche, traverse le boulevard de l'Abîme et débouche sur le pont Sidi M'cid. Dans certaines visites, ces deux parcours sont jumelés au niveau du pont Sidi M'cid. En effet, les touristes suivent l'itinéraire suivant : place de la Brèche, palais, rue de France, pont Sidi M'cid, boulevard de l'Abîme, pour revenir au point de départ. Le troisième parcours proposé traverse la place de la Brèche, la rue Larbi Ben Mhidi, le pont Mellah Slimane, le pont Bab El Kantara, avant de revenir vers la place de la Brèche en empruntant le même chemin. La durée de la visite est d'environ deux heures, mais peut varier en fonction des souhaits des visiteurs et des conditions locales. Ces trois parcours s'articulent autour des ponts de la ville, lieux touristiques les plus médiatisés de Constantine. Cependant, il arrive que les touristes veuillent prolonger leur expérience touristique et accéder à la médina. Dans ce cas, le guide propose des itinéraires supplémentaires en fonction du temps disponible pour la visite, entre autres le prolongement du premier parcours vers les places traditionnelles Rahbet El Souf et Sidi Djeliss, ou encore le prolongement du troisième parcours vers le quartier Souika et éventuellement le pont Sidi Rached. Le tableau 3 résume les parcours proposés aux touristes guidés.

Tableau 3

Parcours	Description
Parcours 1	Place de la Brèche – rue de France (19 juin 1956) jusqu'au palais du Bey – pont Sidi M'cid
Parcours 2	Place de la Brèche – boulevard de l'Abîme jusqu'au pont Sidi M'cid
Parcours 3	Place de la Brèche – rue Larbi Ben Mhidi – pont Mellah Slimane – pont Bab El Kantara
Prolongement du parcours 1	Parcours 1 prolongé vers les places traditionnelles Rahbet El Souf et Sidi Djeliss
Prolongement du parcours 3	Parcours 3 prolongé vers le quartier de la Souika et le pont Sidi Rached

Parcours touristiques proposés par les guides touristiques

Auteurs, 2019.

71 Les groupes 1 et 2 ont prolongé leur parcours. Le groupe 2 a été guidé vers l'extension du premier parcours, qui inclut les places traditionnelles Rahbet El Souf et Sidi Djeliss. Quant au groupe 3, il a décidé de prolonger sa visite jusqu'au quartier de la Souika et d'atteindre le pont Sidi Rached, à partir du troisième parcours (tableau 4).

Tableau 4

Groupe	Parcours
Groupe 1	Parcours 1 + parcours 2
Groupe 2	Parcours 1 + parcours 2 + parcours 3 + prolongement du parcours 3
Groupe 3	Parcours 1 + parcours 2 + prolongement du parcours 1 + parcours 3
Groupe 4	Parcours 1 + parcours 2
Groupe 5	Parcours 1 + parcours 2 + parcours 3

Parcours empruntés par les différents groupes de touristes

Auteurs, 2019.

- 72 Les touristes individuels guidés ont choisi leur parcours comme indiqué dans le tableau 5.

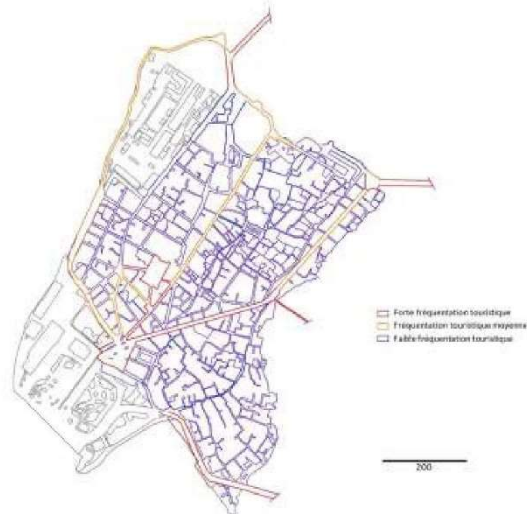
Tableau 5

Parcours	N. touristes
Parcours 1 + parcours 2	2
Parcours 1 + parcours 2 + parcours 3 + prolongement du parcours 3	3
Parcours 1 + parcours 2 + prolongement du parcours 1 + parcours 3	3
Parcours 1 + parcours 2 + prolongement du parcours 1 + parcours 3 + prolongement du parcours 3	2
Parcours 1 + parcours 2 + parcours 3	2

Parcours empruntés par les touristes individuels guidés

Auteurs, 2019.

- 73 Les touristes individuels non guidés avec des connaissances préalables ont rencontré des difficultés d'orientation dans le site. Ils avaient tendance à emprunter les chemins les plus ouverts, telles les grandes rues et les places publiques, évitant de la sorte les ruelles sinueuses de la vieille ville, ce qui les empêchait parfois de voir les monuments historiques les plus importants de la médina.
- 74 Les résultats de l'observation *snail trailing* ont été reportés sur la carte du site, en enregistrant les parcours empruntés par tous les sujets étudiés (illustration 17).

Illustration 17

Parcours empruntés par les touristes

Source : PPSMVSS Constantine, modifié par les auteurs, 2019.

- 75 Les groupes de touristes se fiaient généralement à leur guide pour se déplacer sur le site. Il arrivait cependant que certains consultent leurs applications et cartes pour mieux comprendre leur environnement. Il est important de noter que le public ne dispose pas d'information sur les parcours et les itinéraires touristiques à suivre, en particulier les parcours traditionnels anciens. Les renseignements disponibles sur les

monuments et les parcours de la vieille ville de Constantine sont souvent insuffisants. Les monuments précoloniaux ne sont pas bien médiatisés ; ceux qui le sont davantage sont le palais et quelques monuments de l'époque coloniale tels les ponts et le théâtre.

Étude quantitative : la *space syntax*

- 76 Dans cette partie de l'étude, nous avons vérifié numériquement l'accessibilité, l'intégration et le choix des deux cartes étudiées : la carte précoloniale de 1837 publiée par Mercier (1903) et la carte actuelle (PPSMVSS vieille ville de Constantine 2012). Dans la carte de 1837 nous avons analysé les anciens chemins précoloniaux menant aux monuments historiques arabo-islamiques. Dans la carte actuelle, nous avons examiné le tracé général de la ville, en tenant compte des ajouts et des transformations qui ont eu lieu à l'époque coloniale et qui demeurent les seules transformations du site.
- 77 En utilisant le logiciel AutoCAD, nous avons repassé tous les chemins se trouvant à l'intérieur de l'aire d'étude (des principaux aux impasses), ne négligeant de la sorte aucun changement topologique. Ensuite, nous avons importé ces cartes dans le logiciel Depthmap® en DXF (Drawing eXchange Format) afin de générer les cartes axiales des deux périodes à l'étude.

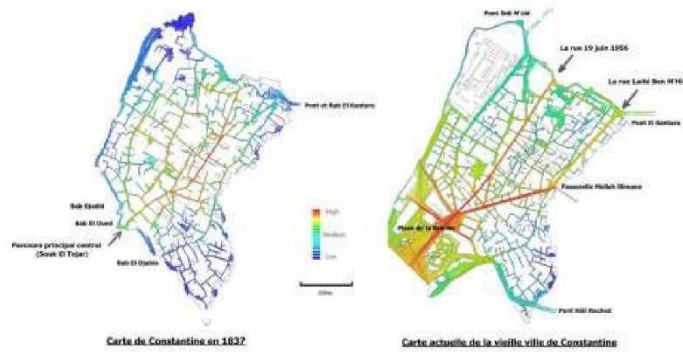
Génération des cartes axiales des deux périodes

- 78 La carte axiale est composée des lignes droites les plus longues et les moins nombreuses possibles présentes dans l'espace urbain (Hillier, 1993). Du fait de la complexité des calculs requis pour étudier notre site qui s'étend sur une vaste surface, l'ordinateur est chargé de déterminer nos cartes axiales en calculant la relation de chaque espace avec tous les autres espaces. Nous avons eu recours au logiciel DepthmapX version 0.8.0 édité sous licence publique générale pour effectuer les analyses des réseaux spatiaux et mieux comprendre l'impact de l'environnement bâti sur le comportement des touristes à l'intérieur des parcours urbains de la ville.
- 79 Les résultats numériques sont générés sous forme de carte (*map*) où la gamme de couleurs dégradées indique les valeurs des mesures syntaxiques étudiées pour les différentes lignes axiales. Une première carte appelée *all-line map* (ou carte de toutes les lignes) est produite et celle-ci est ensuite réduite en une *fewest-line map* (carte à lignes minimales) pour faire ressortir les calculs nécessaires.
- 80 Après le calcul des propriétés syntaxiques, Depthmap génère automatiquement une grille de lignes superposées sur le plan étudié, créant un graphe. Le logiciel permet de distinguer les lignes axiales intégrées et ségréguées, connectées et déconnectées, grâce à une gradation de couleurs s'étendant du bleu pour les valeurs basses jusqu'au rouge pour les valeurs élevées, indiquant respectivement les zones les plus ségréguées ou les plus intégrées, ainsi que les zones les plus fréquentées ou les moins fréquentées par les touristes aujourd'hui (et par les piétons à l'époque précoloniale).

La connectivité

- 81 Les cartes axiales (*all-line maps*) des deux périodes étudiées montrent un grand changement dans les valeurs de connectivité (illustration 18). En réduisant le nombre des lignes (*fewest-line maps*), on obtient les mesures de connectivité (tableau 6 ; illustration 19).

Illustration 18



Cartes axiales (*all-line maps*) – connectivité des deux périodes : 1837 et 2012

Source : Auteurs, 2021.

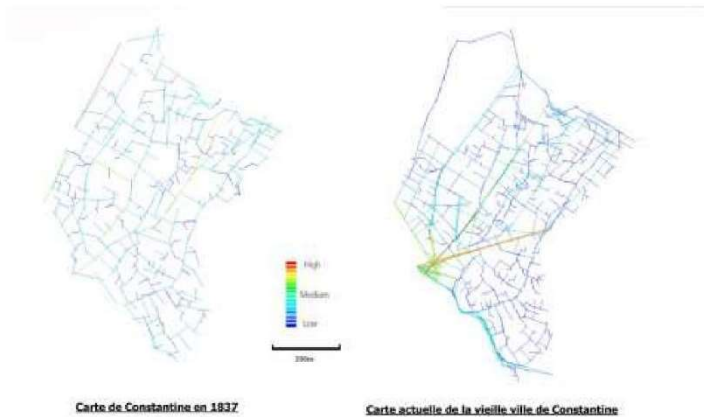
Tableau 6

Connectivité	Minimum	Moyenne	Maximum
1837	1	3,22	10
2012	1	4,01	27

Mesures de connectivité des deux cartes analysées : 1837 et 2012

Auteurs, 2020.

Illustration 19



Cartes axiales (*fewest-line maps*) – connectivité des deux périodes : 1837 et 2012

Source : Auteurs, 2021.

La carte axiale générée à partir de la carte de 1837 montre que les parties les plus connectées se situaient le long des artères commerciales, en particulier l'ancien parcours commercial central (Souk El Tejjar) qui traversait la ville de Bab El Oued à Bab El Kantara avec une valeur maximale de 10. Ensuite, la voie qui partait de Bab El Oued à Souk El Acer traversant le quartier Souk El Ghezal affiche une valeur de 8. La rue traversant le quartier Souika situé dans la partie basse de la ville et reliant la porte Bab El Djabia à la medersa présente une valeur de connectivité de 7. Enfin, la voie supérieure qui allait de Bab Djedid jusqu'au quartier de la Casbah montre une valeur d'intégration inférieure à 6. Les quartiers périphériques affichent des taux moins élevés,

diminuant jusqu'à 1. Le tableau 7 résume les valeurs de connectivité mesurées sur la carte de 1837.

Tableau 7

Voie/Quartier	Valeur de connectivité
Souk El Tejjar	10
Bab El Oued – Souk El Acer	8
Rue qui traverse le quartier Souika	7
Voie supérieure Bab Djedid – Casbah	<6
Quartiers périphériques et impasses	4 à 1

Valeurs de connectivité mesurées sur la carte de 1837

Auteurs, 2020.

- 82 La carte axiale générée à partir de la carte actuelle montre que les plus grandes valeurs ont été observées au niveau des premiers tronçons des parcours coloniaux (rue 19 juin 1956 et rue Larbi Ben M'Hidi) ainsi qu'à l'entrée de la place du 1^{er} Novembre (place de la Brèche) où l'on a enregistré une valeur de connectivité maximale de 27. La rue Abdellah Bey, issue des percements coloniaux, affiche des valeurs moins élevées que les deux axes précédents. Les parcours commerciaux traditionnels (celui de Souk El Tejjar en particulier) affichent des valeurs moyennes beaucoup moins importantes que celles enregistrées à l'époque précédente. Les impasses affichent, comme dans l'illustration 19, les plus faibles valeurs de connectivité de tout le réseau. Les valeurs de connectivité mesurées sur la carte actuelle sont reportées dans le tableau 8.

Tableau 8

Voie/Quartier	Valeur de connectivité
Place de la Brèche	27
Rue 19 juin 1956	23
Rue Larbi Ben M'Hidi	27
Rue Abdellah Bey	12
Rue passant par Souk El Tejjar	Partie ancienne 10 Partie rectifiée 14
Quartier Souk El Acer	5
Rue Mellah Slimane	7
Quartiers périphériques et impasses	4 à 1

Valeurs de connectivité mesurées sur la carte actuelle

Auteurs, 2020.

Les cartes d'intégration globale HH (Hillier-Hanson)

- 83 La carte d'intégration globale de 1837 montre que le parcours principal central (Souk El Tejjar) affiche les plus hautes valeurs d'intégration globale de toute la ville avec une valeur maximale de 1,20 qui diminue vers la périphérie. Les ramifications de cet axe

central et les parcours commerciaux secondaires affichent des valeurs moyennes. Les espaces les plus ségrégués de tout le réseau (en bleu) sont les quartiers résidentiels préservés : la basse Souika et les impasses, et c'est dans les impasses qu'a été enregistrée la plus faible valeur de connectivité (0,42). La Casbah, lieu hautement sécurisé et inaccessible au public, affiche des valeurs faibles allant jusqu'à 0,57.

84 La mesure d'intégration globale calculée sur la carte actuelle démontre que les parcours coloniaux (en rouge) sont les plus intégrés de tout le système. Les plus grandes valeurs sont enregistrées au niveau du premier tronçon de la rue 19 juin 1956, qui s'étend de l'ancienne place de la Brèche (2,23) à l'intersection qui mène vers la place du Palais (2,05). Avec une valeur maximale de 2,12, la rue Larbi Ben M'Hidi est plus intégrée au niveau de son premier tronçon (ancienne place de la Brèche / medersa coloniale) qu'au niveau du deuxième (medersa coloniale / pont El Kantara), dont la valeur est de 1,78.

85 On remarque aussi une forte intégration des deux chemins coloniaux : rue Maarouf Mohamed (1,96) et rue Bouali Saïd (1,99), qui relie les deux principaux axes précédemment cités. L'ancien parcours central avec ses ramifications (Souk El Tejjar), se trouvant au milieu des deux principaux axes coloniaux (rues 19 juin 1956 et Larbi Ben M'Hidi), a relégué son attractivité à ces deux axes et présente une intégration au-dessus de la moyenne, qui augmente ou diminue légèrement le long des ramifications qui composent cet espace : rue Keddid Salah (1,42), rue Rouag Saïd (1,76), etc. Les impasses et les petites ramifications résidentielles (en bleu) restent les plus ségréguées de tout le réseau avec une valeur minimale de 0,60 (illustration 20 ; tableau 9).

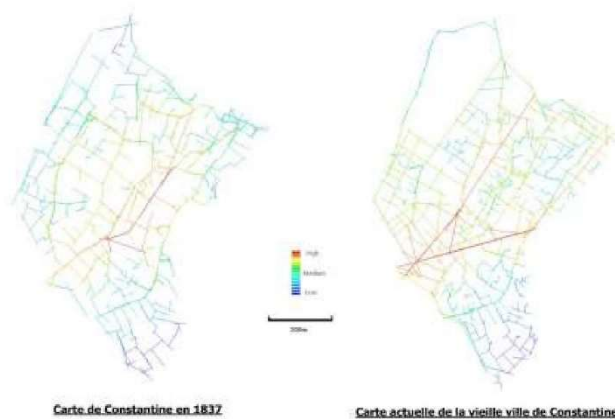
Tableau 9

Intégration globale (HH)	Minimum	Moyenne	Maximum
1837	0,42	0,78	1,20
2012	0,60	1,30	2,23

Mesures d'intégration globale HH des deux cartes analysées : 1837 et 2012

Auteurs, 2021.

Illustration 20



Cartes axiales (*fewest-line maps*) – intégration des deux périodes : 1837 et 2012

Source : Auteurs, 2021.

Le choix topologique

- 86 La carte précoloniale montre que les zones situées au cœur de la ville ont les valeurs de choix les plus élevées, et que ces valeurs diminuent à mesure que l'on s'éloigne du centre. L'analyse des valeurs de choix prélevées sur la carte de 1837 révèle des différences significatives entre les rues commerciales et le reste de la ville. La rue principale centrale qui passait par Souk El Tejjar enregistre la plus grande valeur de choix (64384) au milieu de l'axe, suivie de la rue inférieure qui longeait le quartier Souika et qui affiche également des valeurs de choix élevées atteintes au milieu du parcours (48203). La route qui traverse le quartier Souk El Ghzel pour aboutir à celui de Souk El Acer présente une valeur de choix maximale de 46546 au milieu du trajet. En revanche, la rue supérieure qui menait à la Casbah affiche la valeur de choix la plus faible des quatre rues principales (18938). Les ramifications centrales qui reliaient ces anciens axes ont atteint des valeurs maximales allant jusqu'à 48826 (valeur enregistrée entre l'axe principal Souk El Tejjar et la rue inférieure). La valeur de choix diminue progressivement en quittant les rues principales pour pénétrer dans les quartiers résidentiels. La plus faible valeur est enregistrée au niveau des impasses qui représentent les plus petites ramifications du réseau précolonial.
- 87 La carte actuelle révèle un grand écart dans les valeurs de choix entre le corps central et le reste du tissu urbain. Les valeurs globales de choix sont faibles sur l'ensemble du réseau actuel, à l'exception des deux artères issues des percements coloniaux, qui affichent les plus grandes valeurs de choix : la rue 19 juin 1956 (74549) affiche une plus grande valeur que la rue Larbi Ben M'Hidi (27445). La rue Perrégaux (Souika) affiche des valeurs moyennes. Des valeurs inférieures sont prélevées au niveau de la rue Rouag Saïd qui traverse l'ancien Souk El Tejjar et aboutit à la place Rahbet El Souf (26306). Les plus faibles valeurs de choix sont enregistrées dans les impasses (tableau 10 ; illustration 21).

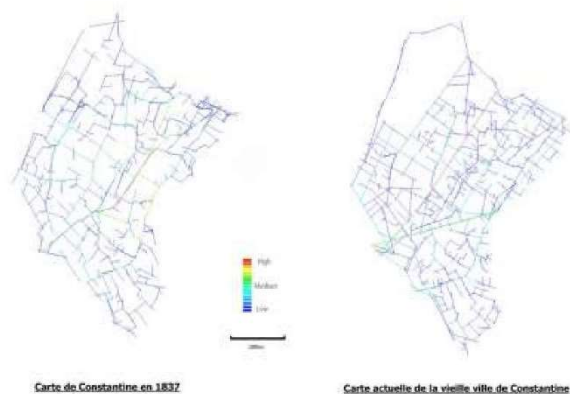
Tableau 10

Choix topologique	Minimum	Moyenne	Maximum
1837	0	4219,44	64384
2012	0	3334,08	74549

Mesures de choix topologiques des deux cartes analysées : 1837 et 2012

Auteurs, 2020.

Illustration 21



Cartes axiales (*fewest-line maps*) – choix des deux périodes : 1837 et 2012

Source : Auteurs, 2021.

Discussion

- 88 Dans le cadre de notre recherche, nous avons entrepris une analyse quantitative en utilisant la méthode *space syntax* afin de vérifier numériquement l'accessibilité, l'intégration et le choix des deux cartes que nous avons étudiées : la carte précoloniale de 1837 publiée par Mercier (1903) et la carte actuelle (PPSMVSS vieille ville de Constantine 2012). Dans la carte de 1837, nous avons analysé les anciens chemins précoloniaux menant aux monuments historiques arabo-islamiques. Dans la carte actuelle, nous avons examiné le tracé général de la ville, en prenant en compte les ajouts et les transformations qui ont eu lieu à l'époque coloniale et qui demeurent les seules transformations du site.
- 89 La carte de 1837 montre une structure spatiale ambiguë, où la plupart des axes présentent une faible connectivité. Le réseau urbain n'était pas facilement compréhensible pour les visiteurs étrangers, ce qui rendait difficile une lecture globale de la ville. Cependant, l'ancienne artère principale située au niveau de Souk El Tejjar offrait une accessibilité piétonne nettement plus importante que celle enregistrée ailleurs, ce qui en faisait une zone plus accessible pour les personnes en provenance de l'étranger. Cette partie de la ville compte d'ailleurs la majorité des monuments historiques. Si le tracé de la ville était resté identique à celui de l'époque, les parcours touristiques seraient probablement plus accessibles qu'ils ne le sont aujourd'hui.
- 90 Les transformations effectuées sur le site à l'époque coloniale française et le déplacement de l'ancien centre-ville de Souk El Tejjar vers l'extérieur du tissu ancien (vers la place de la Brèche) ont modifié considérablement la connectivité de l'espace. Les artères coloniales sont devenues désormais les plus faciles d'accès de tout le site, reléguant ainsi au second plan l'ancien parcours central traditionnel (Souk El Tejjar). Ces artères sont plus accessibles aux touristes comparativement aux anciens parcours où le degré d'accessibilité a diminué, les rendant plus difficiles d'accès pour les piétons et les touristes en particulier.
- 91 Le degré de l'intégration spatiale est un bon prédicteur de la mobilité urbaine pédestre (Hillier *et al.*, 1993) : l'analyse démontre qu'en 1837 l'espace urbain traditionnel était globalement ségrégué, ce qui rendait la navigation piétonne difficile, en particulier pour les étrangers. Les parcours commerciaux faisaient exception, notamment le parcours central de Souk El Tejjar qui représente, d'après les calculs précédents, l'axe majeur de la ville précoloniale et le parcours urbain le plus fréquenté du site. Selon Bill Hillier et Julienne Hanson (1984), dans un grand espace urbain, le cœur d'intégration est constitué de 10 % des lignes axiales ayant les valeurs d'intégration les plus élevées. Bjorn Klarqvist (1993) remarque que ce noyau permet de localiser les espaces les plus importants du système urbain. Ainsi, le parcours central, également connu sous le nom de Souk El Tejjar, représente le cœur d'intégration du site en 1837.
- 92 Nos résultats révèlent que les quartiers résidentiels (la basse Souika, les impasses ainsi que la Casbah) sont les lieux les moins fréquentés par les piétons. Ces endroits ne sont pas accessibles aux personnes étrangères du fait qu'ils requièrent une connaissance approfondie du site. Seuls les résidents avec une bonne connaissance de la place peuvent y accéder. Il est donc compréhensible que le système traditionnel ait dissimulé certaines parties de son réseau aux étrangers. Même avant les transformations coloniales, ces parties auraient été inaccessibles aux touristes aujourd'hui, contrairement à l'axe central (Souk El Tejjar) qui aurait pu devenir de tout le site le parcours le plus fréquenté par les touristes.
- 93 Les transformations coloniales ont modifié les valeurs d'intégration topologique enregistrées à partir de l'illustration 21 (de 1837). La suppression de la grande muraille a engendré l'ouverture de l'espace traditionnel au niveau de la place de la Brèche (actuelle place du 1^{er} Novembre), lieu le plus intégré et donc le plus fréquenté de tout le système urbain. Les rues Larbi Ben M'Hidi et 19 juin 1956 tracées pendant la période coloniale sont les plus fréquentées de tout le site. Plus on se rapproche de la place de la

Brèche, plus la fréquentation du site augmente, et vice versa. Les ramifications qui relient ces axes entre eux (rues Keddid Salah et Rouag Saïd) comportent d'importantes valeurs d'intégration. Cette place a alors des taux de fréquentation pédestre et touristique de beaucoup supérieurs en raison de leur proximité du centre d'intégration. La place de la Brèche et les axes coloniaux (rues 19 juin 1956 et Larbi Ben M'Hidi) remplissent la fonction de noyau d'intégration. La place de la Brèche et les deux parcours coloniaux constituent donc les zones les plus fréquentées par les piétons, notamment les touristes, sur le site.

94 Les opérations urbaines coloniales ont accentué la ségrégation du tissu traditionnel. Les parcours traditionnels (touristiques) sont devenus spatialement et touristiquement plus ségrégués qu'avant la prise de la ville (en 1837). Le parcours central (Souk El Tejjar) se trouvant au milieu des deux principaux axes coloniaux (rue 19 juin 1956 et rue Larbi Ben M'Hidi), et qui était en 1837 l'espace le plus fréquenté, a perdu en fréquentation au profit des percées coloniales, dont l'affluence varie légèrement le long des ramifications qui composent cet espace. Les impasses et les petites ramifications résidentielles demeurent les endroits les plus retranchés du réseau, tout comme à l'époque précédente, et sont donc presque désertées par les visiteurs étrangers et les touristes.

95 La mesure de choix est calculée en déterminant le nombre de changements de direction nécessaires pour atteindre tous les autres segments à partir d'un segment donné. Les mesures obtenues indiquent à quel point le système est ouvert ou fermé à la fréquentation des étrangers. L'analyse des valeurs de choix prélevées sur la carte de 1837 a révélé des différences significatives entre les rues commerçantes centrales et le reste de la ville en matière de perméabilité pour les personnes étrangères. Les zones situées au cœur de la ville ont plus de chance d'être fréquentées par celles-ci. La valeur de choix diminue à mesure qu'on s'éloigne du centre, résultant en moins de probabilités pour ces zones d'être choisies par les étrangers. La rue principale centrale Souk El Tejjar enregistre la plus grande valeur de choix. C'est le segment le plus fréquenté par les personnes étrangères et il offre plus de choix d'accès vers l'intérieur de la ville, en particulier pour ceux qui ne connaissent pas le site. Les segments de rue qui traversent les quartiers Souika, Souk El Ghzel et Souk El Acer sont bien fréquentés et présentent eux aussi des degrés de perméabilité relativement élevés. La rue supérieure qui menait à la Casbah est loin du centre et n'est que peu fréquentée. La valeur de choix diminue progressivement quand on quitte les rues principales et pénètre dans les quartiers résidentiels jusqu'aux impasses. Ces quartiers ont beaucoup moins de possibilités d'être fréquentés par les étrangers et sont plus difficilement repérables.

96 Sur la carte actuelle, les valeurs globales de choix sont faibles sur l'ensemble du réseau, à l'exception des deux artères issues des percements coloniaux (rues Larbi Ben M'Hidi et 19 juin 1956). Ces artères ont donc plus de chances d'être fréquentées par les touristes et permettent un accès facile aux autres espaces de la ville. L'ancien Souk El Tejjar a vu sa valeur de choix diminuer par rapport aux deux artères coloniales précédentes. Il affiche maintenant des valeurs moyennes, ce qui indique une perméabilité moindre à la circulation touristique. C'est également le cas de la rue Perrégaux (rue Mellah Slimane), qui a moins de chances d'être fréquentée qu'auparavant. Les quartiers résidentiels et les impasses, en raison de leur isolement, sont les endroits les plus cachés aux touristes.

97 Ces résultats prouvent que, contrairement aux habitants et aux visiteurs réguliers, les personnes étrangères (touristes) reconnaissent difficilement l'emplacement des parcours traditionnels. La *space syntax* justifie dans ce cas le comportement actuel des touristes étrangers et prouve que la configuration traditionnelle, affectée par les percements coloniaux, n'est pas très invitative.

98 Ces valeurs expliquent les résultats de l'analyse qualitative et le comportement des touristes individuels non guidés, qui préfèrent emprunter les artères principales plutôt que les quartiers traditionnels. Les rues traditionnelles sont plus difficilement découvertes par les touristes à partir des artères principales. Les quartiers résidentiels et les impasses sont isolés de la circulation touristique en raison de leur éloignement.

La mesure de choix prédit les déplacements des touristes non guidés qui, en l'absence de signalisation, interprètent directement ce qu'ils voient sur place en utilisant les paramètres locaux associés à la configuration urbaine.

99 Les résultats de cette analyse ont confirmé ceux obtenus lors de l'étude qualitative. La recherche historique a démontré que le tissu traditionnel de Constantine était généralement compact et dissimulé en 1837. Les seuls espaces accessibles aux personnes étrangères étaient les parcours commerciaux qui rassemblaient la majorité des monuments ottomans de la ville, en particulier le parcours central. Cette configuration « discrète » de la ville est une ancienne stratégie spatiale défensive utilisée dans les cités anciennes pour protéger l'espace résidentiel, une logique organisationnelle qui s'est accentuée à la suite des opérations urbaines menées à l'époque coloniale. Depuis lors, les anciens parcours de la ville ont été cachés, compressés entre les grandes façades européennes issues des percements de la ville.

100 L'observation *snail trailing* a mis en évidence le comportement des touristes non guidés, qui ont tendance à privilégier les grands axes de la ville et les espaces ouverts. Ces artères principales leur facilitent l'accès par rapport aux anciens parcours. Les touristes ont néanmoins rencontré des difficultés pour accéder aux parcours traditionnels touristiques.

101 Ces résultats démontrent que les parcours traditionnels sont dissimulés derrière la trame urbaine actuelle. Ils ne sont pas aisément accessibles depuis l'extérieur pour les personnes étrangères pour qui le site n'est pas familier, contrairement aux touristes guidés, qui ont bénéficié d'une visite des parcours les plus intéressants de la ville.

Conclusion

102 Notre étude a confirmé que les parcours historiques traditionnels sont les meilleurs choix pour les touristes, car ils offrent une abondance de monuments et de lieux historiques. Notre recherche a également validé nos hypothèses de recherche selon lesquelles la configuration urbaine traditionnelle et les transformations coloniales françaises sont responsables de la ségrégation touristique et spatiale observée dans ces parcours historiques. Les artères coloniales, en découpant la ville en parties distinctes et en canalisant le flux touristique, ont relégué les ruelles traditionnelles à une ségrégation touristique malaisante pour les visiteurs étrangers, résultant en une faible fréquentation de ces lieux.

103 L'analyse par la méthode *space syntax* nous a permis de saisir les potentialités offertes par la configuration spatiale du site et de mieux comprendre le comportement des touristes lors de leurs visites des sites historiques, ainsi que les raisons sous-jacentes de la ségrégation touristique qu'ils rencontrent. Le recours à cette méthode nous a également permis d'identifier les contraintes spatiales et topologiques auxquelles les touristes sont confrontés.

104 Cette approche s'est révélée particulièrement efficace pour retracer les itinéraires empruntés par les visiteurs, afin de les réorienter vers les parcours traditionnels souhaités. Ces parcours, souvent dissimulés par les artères coloniales, regroupent les lieux et les monuments historiques les plus emblématiques qui constituent la richesse patrimoniale de la ville. Afin de réorienter les touristes vers les parcours souhaités, plusieurs propositions peuvent être envisagées. Tout d'abord, il est nécessaire de promouvoir activement les parcours traditionnels en mettant en valeur leurs attraits historiques et culturels. Cela peut être réalisé grâce à des campagnes de communication ciblées et à des partenariats avec des guides locaux compétents.

105 Les parcours historiques, en plus d'être difficiles d'accès, souffrent également d'un manque considérable en termes d'équipements touristiques. La topologie ancienne de l'espace traditionnel ne peut pas être modifiée, mais une bonne gestion du site permet de réorienter les touristes étrangers vers les meilleurs itinéraires touristiques. L'espace traditionnel, bien qu'il ne soit pas invitant d'un point de vue spatial, possède d'autres

atouts pour attirer les visiteurs, qui peuvent être renforcés par l'élaboration d'un plan de gestion touristique efficace comprenant des attractions, une promotion adéquate et une signalisation claire.

- 106 La *space syntax* constitue un cadre conceptuel précieux pour l'étude du phénomène touristique, offrant des perspectives nouvelles et des méthodes d'analyse pertinentes. Cependant, il est important de l'utiliser en complément d'autres approches et de tenir compte de ses limites inhérentes. En intégrant la *space syntax* à une approche multidisciplinaire, il est possible d'obtenir une compréhension plus complète et holistique du tourisme, en prenant en considération à la fois les aspects spatiaux, culturels et sociaux de cette activité humaine complexe.

Bibliography

Arborio, Anne-Marie, 2007, « L'observation directe en sociologie : quelques réflexions méthodologiques à propos de travaux de recherches sur le terrain hospitalier », *Recherche en soins infirmiers*, vol. 90, n° 3, p. 26-34, <<https://doi.org/10.3917/rsi.090.0026>>, consulté le 31 mai 2023.
DOI : 10.3917/rsi.090.0026

Brière, Roger, 1961, « Les cadres d'une géographie touristique du Québec », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 6, n° 11, p. 39-64, <<https://doi.org/10.7202/0203444ar>>, consulté en mai 2023.
DOI : 10.7202/0203444ar

Cousin, Saskia et Bertrand Réau, 2009, *Sociologie du tourisme*, Paris, La Découverte.
DOI : 10.3917/dec.cousi.2016.01

Fezzai, Soufiane, 2018, *La configuration urbaine comme outil d'orientation des comportements (Cas d'étude des transformations urbaines dans la vieille ville de Constantine)*, thèse de doctorat en sciences, Université Mohamed Khider, Biskra.

Fouillade, Orsini Hadrien, 2018, *La concentration du crime et les caractéristiques de l'aménagement de l'espace urbain à Marseille*, thèse de doctorat en géographie, COMUE (Communauté d'universités et établissements), Université Côte d'Azur, France.

Gallibert, Léon, 1984, *L'Algérie, ancienne et moderne depuis les premiers établissements des Carthaginois jusqu'à la prise de la Smalah d'Abd-el-Kader*, Paris, Furn et Cie.

Gassouma, Jaoudet, 2018, *Constantine*, Alger, Al.Bayazin.

Granié, Marie-Axelle et Jean-Michel Auberlet, 2008, *Le piéton et son environnement : quelles interactions ? Quelles adaptations ?*, Actes du premier colloque francophone international de la plate-forme intégratrice « Comportement du piéton dans son environnement » de l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité), 8 novembre 2007, École normale supérieure, Paris.

Hillier, Bill, 1996, *Space Is the Machine. A Configurational Theory of Architecture*, Royaume-Uni, Cambridge University Press.

Hillier, Bill et Julienne Hanson, 1984, *The Social Logic of Space*, Cambridge, Cambridge University Press.
DOI : 10.1017/CBO9780511597237

Hillier, Bill et Julienne Hanson, 1987, « Syntactic Analysis of Settlements », *Architecture & Behaviour*, vol. 3, p. 217-231.

Hillier, Bill et Shinichi Iida, 2005, « Network and Psychological Effects in Urban Movement », 5^e Symposium international sur la space syntax, Université de Delft, 14-18 septembre.

Hillier, Bill, Alan Penn, Julienne Hanson, Tadeusz Grajewski et J. Xu., 1993, « Natural Movement : Or, Configuration and Attraction in Urban Pedestrian Movement », *Environment and Planning B : Planning and Design*, vol. 20, n° 1, p. 29-66.
<<https://doi.org/10.1068/b200029>>, consulté le 26 décembre 2022.
DOI : 10.1068/b200029

Hillier, Bill, Alasdair Turner, Tao Yang et Hoon-Tae Park, 2007, « Metric and Topo-geometric Properties of Urban Street Networks : Some Convergences, Divergences, and New Results », 6^e Symposium international de la *space syntax*, Istanbul.

Klarqvist, Bjorn, 1993, « Space Syntax Glossary », *Nordic Journal of Architectural Research*, vol. 6, n° 2, p. 11-12.

Kribeche Fatima-Zohra, 2012, *Plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur du secteur sauvegardé de la vieille ville de Constantine (PPSMVSS Constantine)*, Direction de la culture de la Wilaya de Constantine, Algérie.

Letesson, Quentin, 2009. *Du phénotype au génotype : Analyse de la syntaxe spatiale en architecture minoenne (MMIII B – MRIB)*, Belgique, Presses universitaires de Louvain.

Mercier, Ernest, 1903, *Histoire de Constantine*, Constantine, J. Marle et F. Biron.

Mohareb, Nabil Ibrahim, Amr Galal El-Adawi et Hani Ayad, 2008, « Tourist Navigation through Historical Sites : The Spatial Analysis Approach », Conférence internationale sur le « Sustainable Tourism III », Malte, août.

Nesrouche, Noureddine, 2019, *Constantine : Mémoire, patrimoine et passion*, Alger, Éditions Chihab.

Pagand, Bernard, 1989, *La Médina de Constantine (Algérie) : De la ville traditionnelle au centre de l'agglomération contemporaine*, Centre interuniversitaire d'études méditerranéennes, Université de Poitiers.

Pagand, Bernard, 1994, « De la ville arabe à la ville européenne : architecture et formation urbaine à Constantine au XIX^e siècle », *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, n° 73-74, p. 281-294.

DOI : 10.3406/remmm.1994.1682

Patin, Valéry, 2012, *Tourisme et patrimoine*, Paris, La Documentation française.

Piriou, Jérôme, 2012, *Enquête sur la région touristique. Une recherche sur les pratiques spatiales de dimension régionale des acteurs du tourisme*, thèse de doctorat en géographie, Université d'Angers, France.

Staszak, Jean-François, 2003, *Géographies de Gauguin*, Rosny-sous-Bois, Éditions Bréal.

Van Nes, Akkelies et Claudia Yamu, 2021, *Introduction to Space Syntax in Urban Studies*, Springer International Publishing.

Notes









1 Depthmap® est un logiciel d'analyse spatiale *open source* et multiplateforme développé par Alasdair Turner (UCL, Londres). Il permet d'effectuer une analyse graphique des réseaux spatiaux et de comprendre les processus sociaux dans l'environnement construit.

2 Nous tenons à préciser que certaines activités artisanales ont été exclues de ce réseau économique central, soit parce qu'elles étaient polluantes (les tanneries le long du ravin à l'est), soit elles nécessitaient des espaces adaptés (les moulins à vents au nord).

List of illustrations

	Title	Illustration 1
	Caption	La vieille ville de Constantine vue du ciel
	Credits	Photo : Revue <i>Les bahuts du Rhumel</i> , n° 54, mai 2010, p. 6.
	URL	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-1.jpg
	File	image/jpeg, 773k
	Title	Illustration 2
	Caption	Vue sur le ravin de Constantine
	Credits	Photo : Bakiri, 2019.
	URL	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-2.jpg
	File	image/jpeg, 1.2M
	Title	Illustration 3
	Caption	Découpage en zones du secteur sauvegardé et délimitation de l'aire d'étude
	Credits	Source : PPSMVSS 2012, modifié par les auteures, 2021.
	URL	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-3.jpg
	File	image/jpeg, 614k
	Title	Illustration 4
	Caption	Percement de la muraille en 1837
	Credits	Image : Galibert Rouargue Raffet, 1861. « Assaut De Constantine », dans Galibert, 1844, <i>L'Algérie, ancienne et moderne depuis les premiers établissements des Carthaginois jusqu'à la prise de la Smalah d'Abd-el-Kader</i> , p. 477.

	URI	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-4.jpg
	File	image/jpeg, 681k
	Title	Illustration 5
	Caption	Ancienne muraille sud-ouest de la ville avec ses trois portes
	Credits	Source : Photos anciennes, modifiées par les auteures, 2021.
	URI	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-5.jpg
	File	image/jpeg, 266k
	Title	Illustration 6
	Caption	Limites de la zone d'étude
	Credits	Source : PPSMVSS Constantine 2012, modifié par les auteures, 2021.
	URI	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-6.jpg
	File	image/jpeg, 388k
	Title	Illustration 7
	Caption	Carte 1837 : Système des voies et distribution des commerces
	Credits	Source : Pagand, 1994, modifiée par les auteures, 2021.
	URI	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-7.jpg
	File	image/jpeg, 188k
	Title	Illustration 8
	Caption	Carte de navigation pédestre en 1837
	Credits	Source : Pagand, 1994, modifiée par les auteures, 2021.
	URI	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-8.jpg
	File	image/jpeg, 213k
	Title	Illustration 9
	Caption	Photo aérienne oblique de l'ancienne place de la Brèche
	Credits	Source : Pagand, 1994.
	URI	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-9.jpg
	File	image/jpeg, 506k
	Title	Illustration 10
	Caption	Repérage des principaux parcours et monuments historiques sur la carte actuelle
	Credits	Source : PPSMVSS Constantine 2012, modifiée par les auteures, 2021.
	URI	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-10.jpg
	File	image/jpeg, 294k
	Title	Illustration 11
	Caption	Intérieur du palais du Bey à Constantine
	Credits	Photo : Bakiri, 2021.
	URI	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-11.jpg
	File	image/jpeg, 780k
	Title	Illustration 12
	Caption	Intérieur d'une maison traditionnelle à Constantine
	Credits	Photo : Bakiri, 2021.
	URI	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-12.jpg
	File	image/jpeg, 487k
	Title	Illustration 13
	Caption	<i>Sabat</i> (passage voûté) à Constantine
	Credits	Photo : Bakiri, 2021.
	URI	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-13.jpg
	File	image/jpeg, 488k

	Title	Illustration 14
	Caption	Théâtre de Constantine
	Credits	Photo : Bakiri, 2021.
	URL	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-14.jpg
	File	image/jpeg, 698k
	Title	Illustration 15
	Caption	Repérage des monuments et parcours précoloniaux (visibles aujourd'hui) sur la carte de 1837
	Credits	Source : Pagand, 1994, modifiée par les auteures, 2021.
	URL	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-15.jpg
	File	image/jpeg, 449k
	Title	Illustration 16
	Caption	Carte de navigation pédestre à l'intérieur du rocher
	Credits	Source : PPSMVSS Constantine 2012, modifiée par les auteures, 2021.
	URL	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-16.jpg
	File	image/jpeg, 294k
	Title	Illustration 17
	Caption	Parcours empruntés par les touristes
	Credits	Source : PPSMVSS Constantine, modifié par les auteures, 2019.
	URL	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-17.jpg
	File	image/jpeg, 306k
	Title	Illustration 18
	Caption	Cartes axiales (<i>all-line maps</i>) – connectivité des deux périodes : 1837 et 2012
	Credits	Source : Auteures, 2021.
	URL	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-18.jpg
	File	image/jpeg, 268k
	Title	Illustration 19
	Caption	Cartes axiales (<i>fewest-line maps</i>) – connectivité des deux périodes : 1837 et 2012
	Credits	Source : Auteures, 2021.
	URL	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-19.jpg
	File	image/jpeg, 203k
	Title	Illustration 20
	Caption	Cartes axiales (<i>fewest-line maps</i>) – intégration des deux périodes : 1837 et 2012
	Credits	Source : Auteures, 2021.
	URL	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-20.jpg
	File	image/jpeg, 199k
	Title	Illustration 21
	Caption	Cartes axiales (<i>fewest-line maps</i>) – choix des deux périodes : 1837 et 2012
	Credits	Source : Auteures, 2021.
	URL	http://journals.openedition.org/teoros/docannexe/image/11839/img-21.jpg
	File	image/jpeg, 190k

References

Electronic reference

Rym BAKIRI and Samira DEBACHE-BENZAGOUTA, "Apports de la *Space Syntax* à l'identification des parcours touristiques historiques.", *Téoros* [Online], 42-1 | 2023, Online since 29 August 2023, connection on 05 September 2023, URL: <http://journals.openedition.org/teoros/11839>

About the authors

Rym BAKIRI

Maître assistant Institut d'architecture et d'urbanisme Université Batna 1, Algérie,
rym.bakiri@univ-batna.dz

Samira DEBACHE-BENZAGOUTA

Professeure Laboratoire architecture bioclimatique et environnement, Faculté d'architecture et d'urbanisme Université Constantine 3, Algérie, samira.debache@univ-constantine3.dz

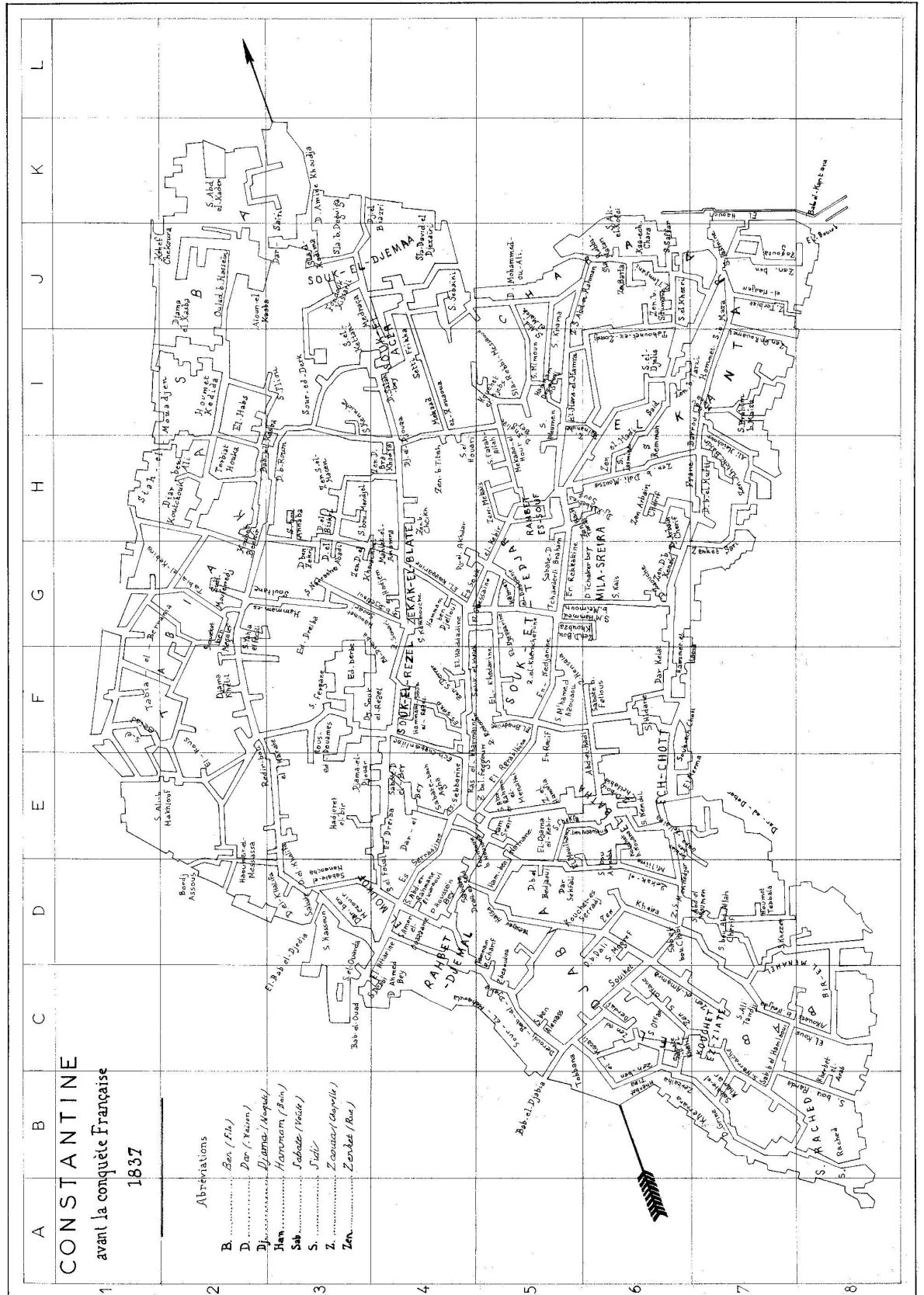
Copyright



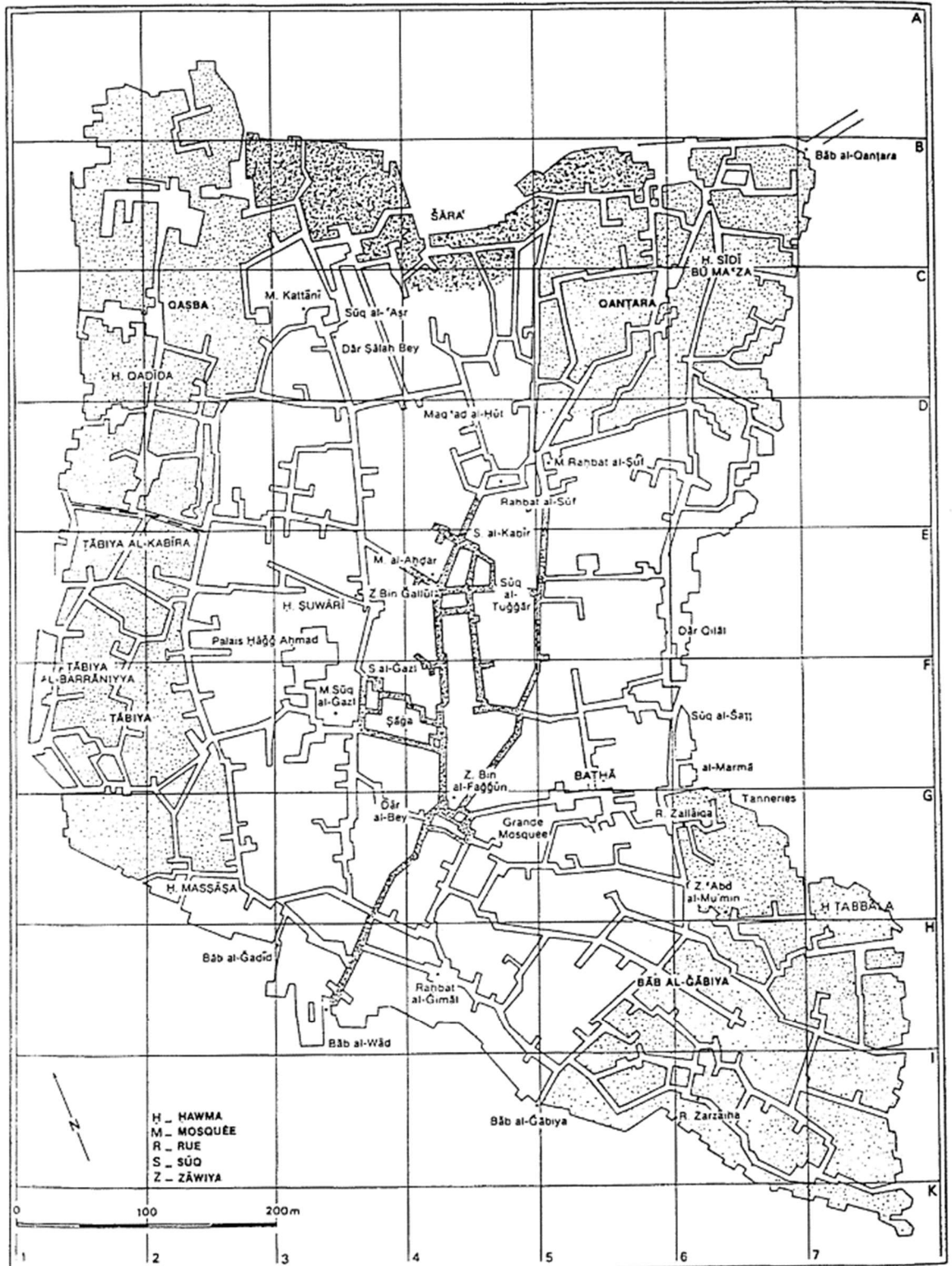
Creative Commons - Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International - CC BY-NC-ND 4.0

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

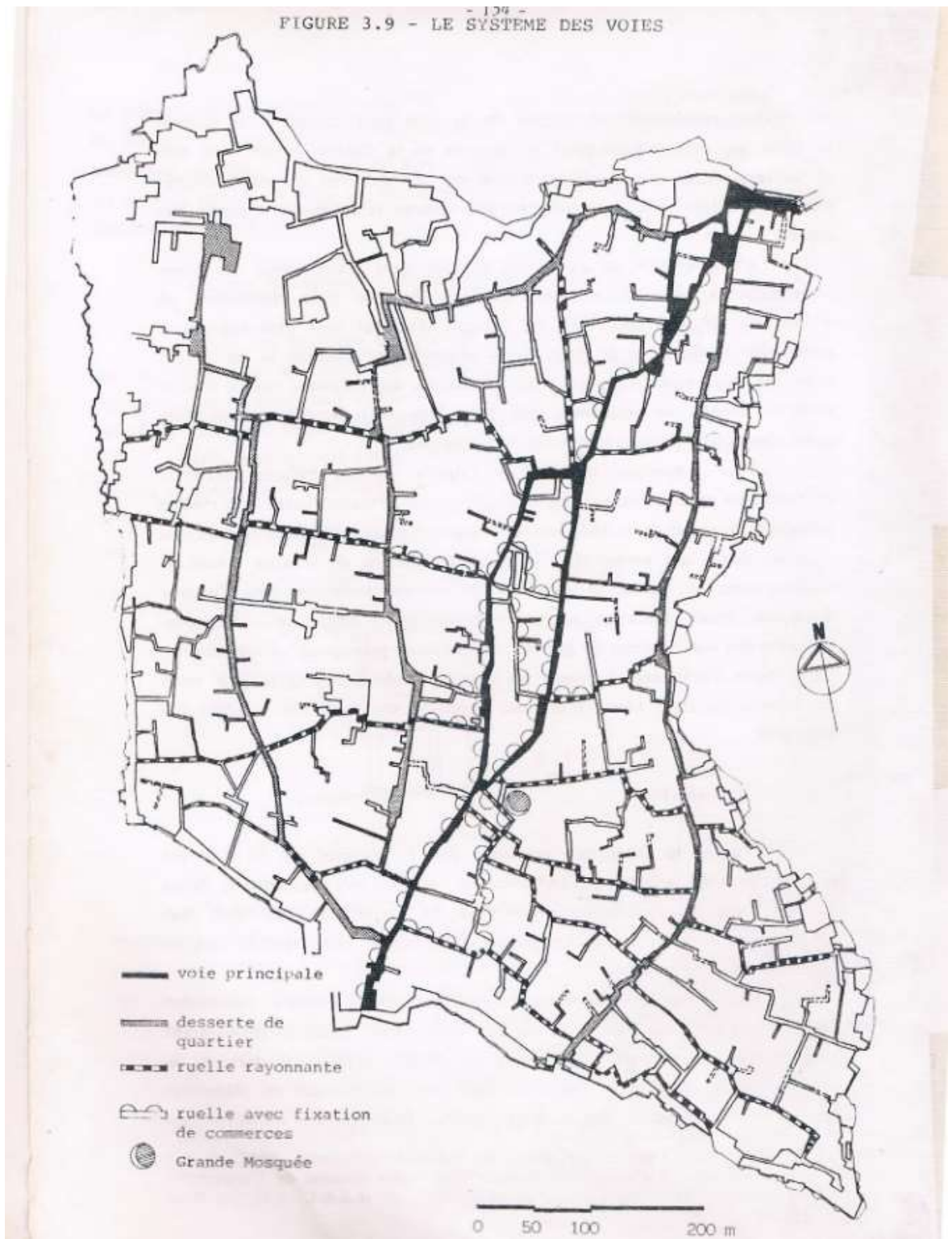
ANNEXE B



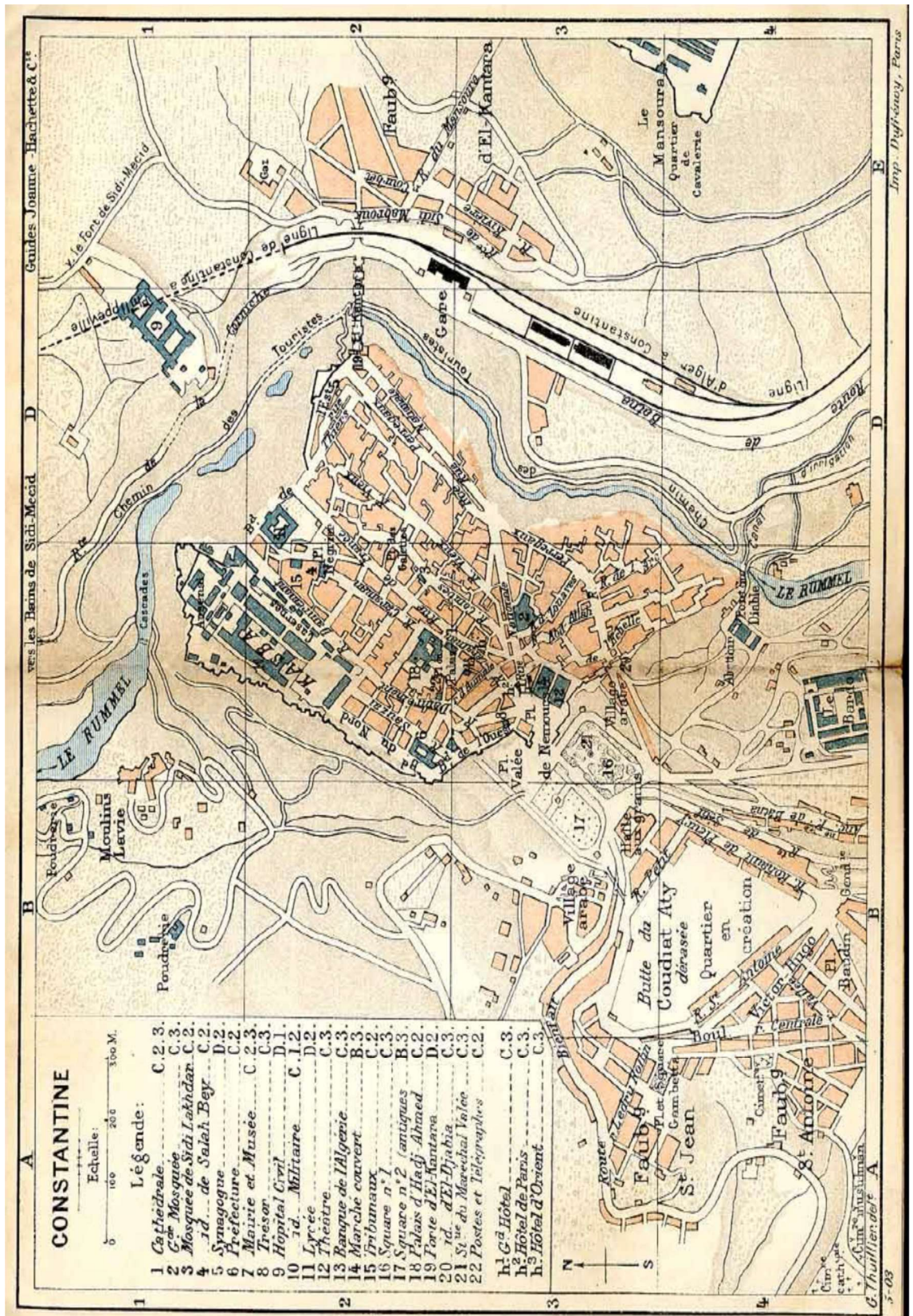
Constantine avant la conquête française. (Mercier, 1879).



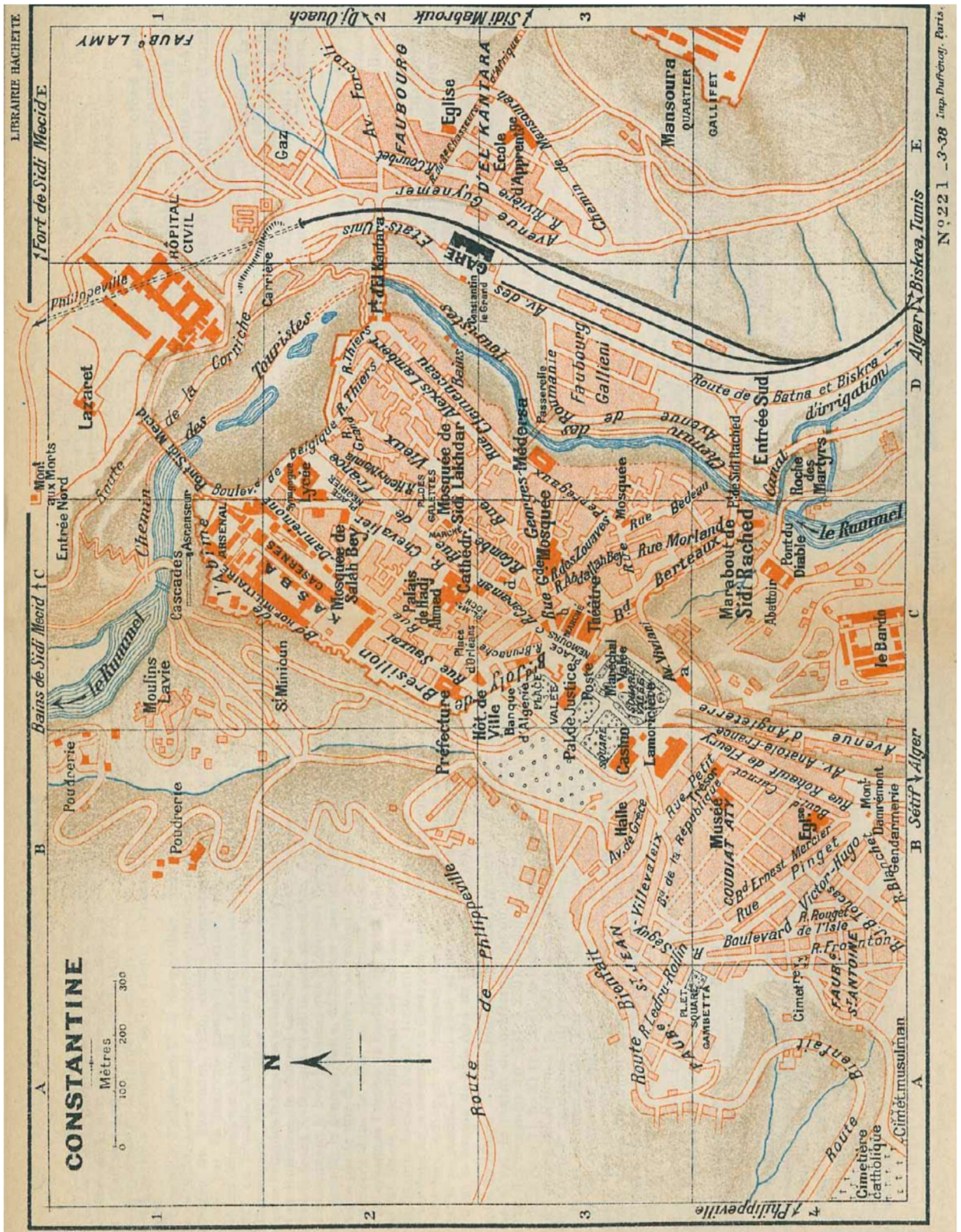
Constantine avant l'invasion française. Source : Raymond, 1987.



Carte de Constantine de 1837 illustrant les principales rues de l'époque. (Pagand, 1989).



Carte de Constantine à l'époque coloniale, 1903, (gallica.bnf.fr)



Carte de Constantine à l'époque coloniale, 1937, (gallica.bnf.fr)



Nom et Prénom : Rym BAKIRI

Titre : TOURISME ET PATRIMOINE : POUR LA REVALORISATION D'UN
SITE HISTORIQUE
CAS DE CONSTANTINE

Thèse en vue de l'Obtention du Diplôme de Doctorat en Sciences en Architecture
Option : Préservation du Patrimoine Architectural

RÉSUMÉ

Perchée sur un promontoire rocheux dominant les gorges du Rhumel, la vieille ville de Constantine est un véritable joyau où l'empreinte du temps se lit à chaque détour de rue. Ses ruelles tortueuses, héritées de l'époque ottomane, invitent à une immersion dans un passé riche en monuments et sites historiques. Pourtant, malgré ce patrimoine exceptionnel, des disparités marquent la fréquentation touristique des lieux : tandis que les larges avenues coloniales attirent la majorité des visiteurs, les anciens parcours précoloniaux, pourtant riches en attraits, restent souvent ségrégués. Cette situation interroge sur les facteurs influençant les choix des touristes et le rôle de la configuration spatiale de la ville.

Cette recherche doctorale aborde précisément cette problématique en analysant les écarts de fréquentation entre les itinéraires historiques précoloniaux et les artères coloniales de Constantine. À travers une méthodologie mixte combinant approches quantitatives, notamment la *Space Syntax* et qualitatives, incluant des recherches historiques et des observations sur le terrain. Elle cherche à comprendre les mécanismes sous-jacents à cette ségrégation spatio-touristique et à identifier les facteurs morphologiques qui expliquent la concentration des flux touristiques dans les artères coloniales.

Les résultats montrent que les parcours historiques précoloniaux sont moins empruntés, en grande partie à cause de leur complexité morphologique et de leur faible visibilité. En revanche, les larges avenues créées pendant la période coloniale, offrant une meilleure accessibilité et une connectivité optimale, attirent l'essentiel des visiteurs. Ces conclusions mettent en lumière l'influence déterminante de la configuration spatiale sur les comportements de déplacement et appellent à une reconsidération des stratégies visant à valoriser l'ensemble du tissu urbain historique.

La thèse propose un modèle intégré d'analyse des flux touristiques, articulant approches spatiales et comportementales. Elle démontre l'utilité de la *Space Syntax* comme outil méthodologique pertinent pour l'étude des villes historiques et enrichit les débats académiques sur les liens entre morphologie urbaine et pratiques touristiques. Cette recherche invite également à des travaux futurs pour étendre cette méthodologie à d'autres médinas maghrébines.

Mots-clés : Constantine, tourisme, patrimoine historique, parcours historiques, *Space Syntax*, fréquentation touristique.

Directeur de thèse : Pr. Samira DEBACHE-BENZAGOUTA
Année Universitaire 2024-2025
