

**REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE**  
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR  
ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE  
**UNIVERSITE DE CONSTANTINE 3**



FACULTE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME  
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE  
LABORATOIRE VILLE ET SANTE

N d'ordre.....

Série.....

**MEMOIRE**

POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE MAGISTERE

OPTION : PROJET URBAIN

**ENTRER A CONSTANTINE.**

**Paysage et projet urbain.**

Présenté par :  
Soumia Benterki

Sous la direction du :  
Pr. Abdelouahab. Bouchareb

**Jury d'examen :**

Président : Labi Belkasem  
Rapporteur : Bouchareb Abdelouahab  
Examineur : khabouche Abdellatif.  
Examineur: Bestandji Siham

Professeur, Université de Constantine3  
Professeur, Université de Constantine3  
Professeur, Université de Constantine3  
Docteur, Université de Constantine3

2015-2016

*«La ville pour celui qui y passe sans y entrer  
est une chose, et une autre pour celui qui  
s’y trouve pris et n’en sort pas ! »*

*Italo CALVINO*

## *Dédicace :*

*À mes grands-parents, ma source de Doaa et de confiance,*

*À la lumière de mon chemin, « Mama et Papa », ma source d'amour et mes soutiens les plus profonds,*

*À ma précieuse « khwila Djida », mon image la plus proche de la perfection ...*

*À mes chers frères « Mouhamed Tayeb et Diya El Dinne », ma source de gaieté ...*

*À tous ceux que ma réussite leur tient à cœur...*

*À vous ...*

*Tendrement soumia*

## **REMERCIEMENTS**

*« El Hamdoulilah... finalement j'ai pu concrétiser mon ambition et réaliser ce travail »*

*Ce travail est l'aboutissement d'un long parcours. Fruit de l'encadrement, des encouragements et du soutien de plusieurs personnes, que je ne saurais citer chacun par son nom !*

*À qui je tiens à leur dire profondément et sincèrement, ...MERCI.*

*Grande est ma gratitude envers mon encadreur Pr. Abdelouahab Bouchareb. Pour avoir cru en moi, merci Monsieur pour vos corrections, vos conseils et votre motivation. Merci d'avoir réussi à transformer mon inquiétude et mon incertitude en un travail d'initiation à la recherche.*

*Mes sentiments de reconnaissance vont également aux membres de laboratoire « ville et santé » : le Pr. Labi, le Pr. khabouche , au Dr. Guenadez et Dr. Bestandji , merci pour votre générosité et pour tout ce que j'ai pu apprendre auprès de vous.*

*Je tiens à remercier ainsi, mon oncle Pr .N. Nait Saïd et mes frères Taybou et Diya , Sonia, Faten ; sans vous ce travail n'aurait jamais pu être terminé dans les temps. Merci pour votre amabilité, votre aide et vos encouragements.*

*S.Benterki*

## Sommaire

Introductions.....	1
Problématique.....	2
Hypothèse élaborée.....	4
L'objectif de cette recherche .....	5
Méthodologie.....	6
Structure du mémoire .....	7

### Partie 1 : Entrer à Constantine

Introduction Partie 1 .....	10
-----------------------------	----

#### Chapitre 1 : Constantine, la métropole régionale

Introduction .....	11
1. Constantine, présentations .....	11
1.1 Le découpage administratif .....	12
1.2 Le grand Constantine.....	13
2. Constantine, le contexte géographique.....	15
2.1 Situations géographique .....	15
2.2 Les caractéristiques physiques.....	16
a. Le site (hétérogène) .....	17
b. La vallée du Rhumel.....	17
c. Les zones montagneuses.....	18
d. Dépressions intérieures.....	19
3. Constantine, le contexte démographique.....	19
3.1 La croissance démographique (1954-2008) .....	19
4. Constantine, le contexte économique .....	24
4.1 Le secteur de l'industrie .....	25
4.2 Le secteur des services : .....	25
4.2.1 L'institution (l'université) .....	25
4.2.1 La santé .....	26
Conclusion .....	28

#### Chapitre 2 : Entrer à Constantine par le regard

Introduction .....	29
1. Entrer à Constantine par le regard .....	29

1.1 Constantine regard des voyageurs .....	30
1.2 Constantine dans le regard des écrivains.....	33
2. Entrée à Constantine à travers ses portes .....	34
2.1 Les portes de ville.....	35
2.2 Les portes de Constantine.....	35
2.2.1 Bab El- Djedid .....	37
2.2.2 BabEl-Oued .....	37
2.2.3 Bab El-Djabia .....	37
2.2.4 Bab El-Kantara .....	38
2.3 Structure de la vieille ville.....	39
2.3.1 Le site .....	39
2.3.2 Les quartiers et les voies.....	40
a. Le réseau primaire .....	41
b. Le réseau secondaire .....	42
c. Le réseau tertiaire .....	42
2.3.3 Les souks .....	43
a. Rahbet Essouf.....	43
b. Souk el-Asr.....	43
c. Rahbet El Djmel .....	43
d. Souk Bab El jebia.....	43
2.3.4 Les principaux équipements .....	44
a. La mosquée de Djama El Kebir.....	44
b. La Zaouia Sidi Rached .....	44
c. Le Palais du Bey .....	45
Conclusion.....	45

### Chapitre 3 : De la porte de ville à l'entrée de ville

Introduction .....	47
1. Formation de l'entrée.....	47
1.1 Constantine l'histoire de développement .....	47
1.1.1 Constantine coloniale .....	48
a. Les premiers faubourgs de la ville.....	48
b. Les extensions périphériques (1937 -1959) .....	48

1.1.2 Constantine poste-coloniale.....	50
a. les années 70.....	50
b. Les années 80 .....	50
c. Constantine dans les années 1996 -2016 .....	52
SYNTHÈSE .....	53
2. Entrée de ville, essai de définition.....	53
2.1 Une première phase .....	54
2.2 Une seconde phase.....	54
SYNTHESE.....	55
2.3 le rôle des entrées de ville .....	56
Conclusion.....	58
Conclusion Partie 1.....	59
<b>PARTIE 2 : LES ENTREES DE CONSTANTINE</b>	
Introduction Partie 2 .....	61
<b>Chapitre 4 : Analyse des différentes entrées de Constantine</b>	
Introduction .....	62
1. Quelle sont les entrées de Constantine .....	62
1.1 Les échelles d'entrée de ville.....	64
1.1.1 Echelle de l'agglomération.....	64
1.1.2 Échelle de l'itinéraire.....	65
1.1.3 Echelle de la séquence.....	65
2. Elaborations des critères d'analyses .....	65
2.1 l'entrée de ville en tant que structure routière .....	66
2.3 L'entrée de ville en tant que structure paysagère (imagière).....	67
L'entrée nord reliant Constantine aux communes Hamma Bouziane, Didouche Mourad et Zighoud Youcef : La RN 3 .....	69
L'entrée nord-ouest reliant Constantine à la commune de Hamma Bouziane: La RN 27 .....	72
L'entrée sud-ouest reliant Constantine à la communes d'Ain Smara : La RN 5.....	75
L'entrée sud reliant Constantine à la ville nouvelle Ali Menjeli : La RN 79.....	78
L'entrée sud-est reliant Constantine à la communes d'El khroub : La RN 3 .....	81
Conclusion .....	87
<b>Chapitre 5 : Leviers des actions, enjeux et présentation</b>	
Introduction .....	88

I. Constantine dans les instruments de planification et d'aménagement : leviers d'actions...	89
1. Les documents de planifications.....	89
1.1 Le SNAT .....	89
a. Linge directrice n°1 : Assurer la durabilité de nos ressources stratégiques .....	90
b. Linge directrice n°2 : Le freinage de la littoralisation et l'équilibre du littoral .....	90
c. Linge directrice n°3 : L'attractivité et la compétitivité du territoire .....	91
d. Linge directrice n4 : L'équité sociale territoriale.....	94
1.2 Le SRAT.....	94
1.2.1 Le renforcement du bicéphalisme métropolitain.....	95
1.2.2 Les métropoles « moteurs » de croissance régionale .....	95
1.3 Le SDAMM.....	95
1.4 Entrées de ville dans le SCOT.....	97
2. Les initiatives d'interventions aux entrées de Constantine .....	97
3. D'autres documents repères.....	98
SYNTHESE.....	99
II. Elaboration des enjeux.....	100
1. l'enjeu visionnaire : (l'enjeu porteur d'une vision globale) .....	100
1.1 Processus de métropolisation à Constantine.....	100
1.1.1 Vers une aire métropolitaine articulée à Constantine.....	102
1.1.2 Vers un paysage métropolitain à Constantine .....	104
2. L'enjeu structurel.....	108
2.1 la voie .....	108
2.1.1 Maintenir l'accès à l'agglomération et au centre-ville en assurant la sécurité de l'utilisateur .....	108
2.1.2 Faire parvenir la participation du piéton et de cyclistes à l'équation de la voirie, afin de les rendre souhaitables et praticables par ces derniers.....	111
2.2 L'équipement bâti : le milieu bâti.....	111
2.1.1 La zone commerciale .....	112
2.2.2 Constructions et habitations vétustes .....	112
2.2.3 Les constructions délaissées (friches urbaines).....	113
3. L'enjeu fonctionnel (fonctions à implanter).....	113
3.1 Qu'est ce qu' un technopôle .....	114
3.2 Existe-t-il de type de technopole .....	115



Conclusion.....	118
Conclusion de la partie 2 .....	119
<b>PARTIE 3 : LES ENTRES DE CONSTANTINE, DEMARCHE DE PROJET URBAIN</b>	
Introduction Partie 3 .....	122
<b>Chapitre 6 : Objectifs et actions à entreprendre</b>	
Introduction .....	123
1. Les actions à entreprendre .....	123
1.1 Qu'est-ce qu'une action .....	123
1.2 Types d'actions.....	124
1.1.1 L'échelle temporelle .....	124
a. Cour terme (moins de 3 ans) .....	124
b. Le moyen terme (3 à 10 ans).....	124
c. Le long terme (plus de 10 ans) .....	124
1.1.2 L'échelle spatiale.....	125
a. l'échelle du territoire .....	125
b. l'échelle de l'itinéraire .....	125
c. l'échelle de la séquence .....	1255
c.1 Actions communes .....	125
c.2 Actions par type de séquence.....	126
1.1.2 Les outils .....	127
a. Actions politiques.....	127
b. Action technique .....	127
c. Action logistique .....	127
2. Entrées de Constantine, quel objectif recherché.....	127
Conclusion .....	129
<b>Chapitre 7 : Etablissement d'une stratégie d'approche</b>	
Introduction .....	130
1. Établissement d'une stratégie d'approche .....	130
1.1 Qu'est-ce qu'une stratégie .....	130
2. Quelle stratégie pour les entrées de Constantine .....	131
2.1 La logique de projet urbain.....	133
a. Établissement d'un programme (l'ensemble des réflexions).....	133
b. Mise en place du projet (l'image du projet) .....	133

c. La mise en œuvre du projet (le rendre réel).....	133
2.2 Le Jeu d'acteurs .....	133
a. L'Etat et les collectivités (les pouvoirs publics).....	134
b. Les opérateurs économiques et financiers.....	134
c. Les compétences techniques et scientifiques .....	134
d. Les gestionnaires et les utilisateurs .....	134
e. Les usagers (les habitants).....	134
2.2.1 Les acteurs économiques (les intervenants privés).....	134
2.2.2 Les Acteurs de la forme urbaine et de l'aménagement .....	135
a. Acteurs publics agrès depuis les pouvoirs publics .....	135
b. Acteurs professionnels et institutionnels.....	135
2.2.3 Les politiques publiques (pouvoir de l'état et des collectivités) .....	136
2.3 Les outils de projet urbain : la mise en place des moyens.....	136
2.3.1 La communication .....	136
2.3.1.1 le marketing et le management.....	137
2.3.2 La concertation .....	137
2.3.3 Politique de cadrage et d'arbitrage .....	137
Conclusion.....	139
<b>Chapitre 8 : Un technopole à l'entrée sud-ouest (RN 5)</b>	
Introduction .....	140
1. Critères d'implantations de technopole à l'entrée sud-ouest (RN5).....	140
a. l'accessibilité.....	140
b. le foncier.....	140
c. La notoriété des lieux.....	140
d. Apporter une vitrine à l'entrée.....	141
2. Objectifs recherché de technopole de l'entrée Sud-ouest.....	141
3. élaboration d'un programme de technopole .....	141
3.1 La dynamique technopolitaine.....	141
3.2 la fonctionnalité a injectée au niveau du technopôle.....	142
4. la mise en œuvre d'un projet .....	143
4.1 jeux d'acteurs au sein de la technopole .....	143
4.1.1 L'acteur public.....	144
a. L'état et les collectivités locales.....	144

b. Les directions techniques et opérationnelles .....	144
c. Organismes financiers et banques .....	144
d. L'université .....	144
4.1.2 Acteur privé .....	144
a. les entreprises .....	144
b. les investisseurs commerciaux .....	144
c. les producteurs des TIC .....	144
4.2 Compromis acteur public– acteur privé .....	145
4.2.1 Un partenariat public-privé : un partenariat de travail et d'intérêts .....	145
4.3 Montage financier.....	146
4.4 La place de citoyens du projet (technopole).....	146
Conclusion .....	148
Conclusion partie 3.....	149
Conclusion générale .....	149
Bibliographie .....	I
Annexe 1 : rapport Dupont sur les entrées de ville (1994).....	VIII
Annexe 2 :.....	IX
Tableau des matières .....	XXVII
Résumes .....	XXXI

# ***INTRODUCTION GENERALE***

## I. Introductions

La ville n'est pas neutre : sa perception engage tous les sens. En essayant de la saisir, nous nous engageons à deviner ses signes, ses symboles, ses projets et ses enjeux. Ces facteurs manifestes ou latents nous permettent d'accompagner son imagibilité.

"Entrer dans une ville" nous contraint à collecter une somme d'informations à travers une perception de plus en plus aigüe. A la fin nous mémorisons cette « image de la cité » à travers des paramètres spécifiques : voies, limites, nœuds, quartiers et des points de repères. Chaque ville doit son identité à son image et à son imagibilité. Ces dernières sont des manifestations primordiales pour « accéder » dans un rapport perspectif à la ville.

Cependant, un nombre important de ville se caractérisent par une faible imagibilité : leurs périphéries banales et insipides ne favorisent pas une lisibilité claire et directe.

Quand nous évoquons la périphérie, l'image qui se distingue et celle des « entrées de ville ». En effet, se situant dans là où le périmètre urbanisé est arrivé à un moment de l'évolution du tissu urbain, ces « portes » symboliques bénéficient souvent d'un traitement assez "spécifique" pour non seulement enjoliver la perception, mais aussi pour annoncer le dynamisme local.

Ces segments de ville recouvrent des réalités spécifiques du paysage urbain. Ils sont fonctionnelles (commerciales, services...), des espaces de jonctions et d'identités. De ce fait ils marquent la qualité de l'image des villes. En outre ils sont considérés comme des intermédiaires, objets d'une typologie d'espace et d'environnement particulière entre le dehors et le dedans et entre la périphérie et le centre.

Sous l'influence de la mondialisation et l'émergence des nouvelles technologies d'informations et de communications, la ville devient fluctuante. Cette dernière est plutôt perceptible aux niveaux de ses entrées, tant elles reflètent par ses chantiers quasi permanents les ambitions urbaines.

À cet état de fait les entrées de ville ont été marquées par un double aspect :

- Des mouvements de transitions séquentielles,
- leurs transformations par la suite en espaces importants de fonctionnement de ville.

En effet, Ces dernières ont plus d'opportunités à apporter en termes de notoriété et d'attractivité (iconique) en faveur de la ville, contrairement aux anciennes portes de la cité.

Dans ce sillon la question des entrées de ville devient primordiale dans l'approche prospective des villes et des territoires.

Le présent travail s'inscrit dans la thématique des entrées de villes. Poursuivant un objectif pédagogique d'initiation à la recherche, ce mémoire est une tentative visant à interroger ces segments de ville.

Quelles sont leurs capacités dans l'apport à la dynamique urbaine? Quelles sont les démarches appropriées à leurs approches?

## II. Problématique

Jusqu'au début du XX<sup>e</sup>·S, tout visiteur de Constantine n'a manqué d'évoquer son étonnement, sa stupeur et sa surprise en entrant dans la ville. La structure géomorphologique et géographique du site a favorisé l'émergence d'un paysage des plus singuliers au monde.

Nature/homme est un rapport remarquable dans la ville et dans son évolution. L'établissement humain original et les sédimentations historiques successives (vieille ville, ville coloniale, extensions sous forme de ZHUN ou lotissements) proposent une lecture de plus en plus complexe.

- « *Entrer à Constantine* », demeure cependant un moment qui imprime la souvenance, d'autant que d'autres objets monumentaux sont venus s'ajouter au paysage urbain (Université Mentouri, Mosquée Amir Abedeel khadar).
- « *Entrer à Constantine* » évoque aussi un intermède urbain, une séquence qui permet de "capturer" l'image de la ville et d'imaginer sa dynamique.
- « *Entrer à Constantine* » c'est aussi l'instant qui ne doit pas faire oublier les « *Non-lieux* » que les visiteurs traversent sans y trouver une accorde.

La ville prend d'autres axes d'extension et favorise l'émergence d'autres images. La croissance démographique importante, l'intense exode rural et l'hégémonie de la modernité, ont influencé largement la croissance de la ville et son dynamisme urbain.

Les entrées de Constantine sont aujourd'hui noyées dans l'espace périurbain. Elles sont linéaires et discontinues résultant d'une politique du laisser-faire. Cette situation de chantiers éternels perturbe l'harmonie du paysage urbain et instaure des non-lieux. D'où la question où commence la ville ?

Capitale de l'Est algérien, en position de commandement depuis les temps antiques, Constantine de par sa position stratégique aux croisements des principales voies de communication est une ville à plusieurs entrées. Cependant, si les entrées favorisent des vues pertinentes sur le paysage urbain, elles demeurent inscrites dans des zones inconsistantes et souvent non articulées.

La ville reste muette vis-à-vis de son parcours d'entrées. Quatre entrées distinctes :

- l'entrée Nord, la principale qui donne la vue sur l'ancien rocher de la ville, située sur la RN 3 reliant Constantine aux communes de Hamma Bouziane, Didouche Mourad et Zighoud Youcef
- L'entrée Nord-ouest reliant Constantine à la commune de Hamma Bouziane: La RN 27.( El Menia)
- L'entrée sud, reliant Constantine à la ville nouvelle Ali Menjeli : La RN 79
- L'entrée Sud -est reliant Constantine à la commune d'El Khroub : La RN 3
- L'entrée Sud-ouest reliant Constantine à la commune Ain Samara : La RN 5

Ces différentes entrées s'inscrivent sur un espace brouillé, illisible et surtout insensible à la réalité et à la richesse de la ville. Cet embrouillamini résulte d'un encombrement automobile, d'un foisonnement d'enseignes publicitaires, de vitrines commerciales, parfois des quartiers informels. Nous sommes loin des entrées anciennes, ces portes de ville autrefois symboles de l'ordre et de la puissance urbaine.

Il semble que ces entrées de Constantine privilégient l'image à travers l'emploi d'une architecture répondant aux choix de matériaux "impressionnistes" (l'alucobond, vitraux), de panneaux visuels publicitaires au détriment de lieux lisibles et structurés.

Ces entrées de ville se partagent un état des lieux commun :

- Souvent un engorgement de circulation automobile.
- Des espaces de concentration de commerces de gros et de détails de différente nature.
- Des cadres bâties informels ou illicites

- Des zones d'activités (industrielles)

Ces zones se caractérisent aussi par leur importance en matière d'investissement privé. Elles deviennent des **terrains convoités** poussant la spéculation à son paroxysme.

Les entrées de ville de Constantine sont donc des **opportunités** qui attirent les investissements surtout privés, mais menés dans une politique de laisser-faire, elles aboutissent à des « **non-lieux** », où l'effet ville est absent. Cette absence d'une imagibilité est consécutive à l'absence d'une **structure** et d'un organisme stable et harmonieux susceptible de favoriser une image lisible.

Cet état des lieux amène à des questionnements sur l'avenir de ces entrées et sur les actions appropriées à initier pour les intégrer dans un développement urbain global et harmonieux.

- **En tant qu'opportunités, ces zones ne sont-elles pas appelées à s'inscrire dans un projet urbain intégral ?**
- **Quelles démarches pour booster l'image et les fonctions de ces entrées ?**

- **Hypothèse élaborée**

Les entrées de ville se manifestent initialement par leurs images. Ce sont généralement des images d'édifices publics ou privés renvoyant à des marques ou à des administrations. Cependant, ces repères volontairement élevés sont implantés dans des zones encombrées, inachevées ou mal structurées ; car échappant au contrôle et souvent s'inscrivant dans une politique de laisser-faire.

Notre hypothèse principale s'appuie sur la conviction du rapport **image/fonction**. C'est-à-dire que l'image d'une zone d'investissement peut être un catalyseur au rendement d'une fonction. Elle est aussi le produit d'une réflexion aussi sérieuse dans une stratégie de développement urbain.

En d'autres termes, l'imagibilité découle d'un espace structuré, fonctionnel et accessible. En effet, les entrées des villes, zones de convoitises cessent d'être des non-lieux dès lors que l'intérêt est focalisé sur leur organisation, leurs agencements et leurs vocations. La maîtrise de ces zones dépend des approches dans la mise en place de méthode et de démarches participatives, faisant appel aux différentes ressources,



moyens et intégrant des compétences techniques, managériales visant à promouvoir l'investissement .

Leurs aménagements est tributaire d'une définition des intérêts publics /privés, dont la portée conforte la dynamique urbaine avec ses aspects sociaux, économiques, environnementaux et culturels.

L'hypothèse d'une démarche « collectives » dans les approches d'aménagement et conditionnée par la définition d'un **PROJET** d'entrée de ville .Ce dernier sera à la fois un cadre de partage et d'agrégation de compétences politiques, sociales, techniques, pouvant se définir dans des options :

- 1- fonctionnelles : en rapport aux vocations urbaines.
- 2- Structurelles : avec des ouvertures d'évolution.
- 3- Paysagère : protection et l'imagibilité.

▪ **L'objectif de cette recherche**

Les entrées de la ville de Constantine constituent des opportunités non seulement au développement urbain par l'investissement qu'elle favorise, mais aussi une aubaine pour insérer une image en rapport avec la profondeur culturel, social et historique de la ville.

Dans cette optique, les objectifs de ce travail sont orientés sur une mise en exergue des démarches, des mesures et des actions en rapport à l'aménagement de ces espaces .Cette réflexion s'inscrira dans une vision de développement et d'enrichissement de la vie urbaine avec un intérêt vers la préservation du cadre paysage.

En résumé, ce mémoire envisage de :

- réfléchir sur les entrées des villes en tant que zones porteuses de solutions au développement urbain, particulièrement dans l'intégration des périphéries dans le champ urbain (souvent centralisé).
- Sensibiliser sur l'importance de l'image de la ville, car les entrées sont des seuils par les quels sont perçues les agglomérations.

- proposer une esquisse d'une démarche pertinente, dont le principe de base s'appuie sur l'agrégation des énergies et des ressources afin d'étoffer leur vocation urbaine.

### III. Méthodologie

Les entrées des villes sont des cas d'espaces urbains. Elles sont donc identifiables dans leurs rapports à la ville et à la non-ville. Elles sont localisables dans des zones périphériques structurées par des voies principales (RN ...)

Cependant, il est important de :

- 1- les localiser, les identifier au-delà de leur linéarité en tant que zones profondes.
- 2- les analyser, par rapport à leurs fonctions, leurs images.
- 3- diagnostiquer les états et mesurer leurs apports en tant qu'opportunités.

Ce sont donc les trois moments importants de ce travail :

- En premier, la localisation et l'identification des entrées de Constantine, sont établies d'une chronologie à partir du *XIX<sup>e</sup> S* des portes ouvertes dans la muraille de la ville aux Routes Nationales. La morphologie de ces entrées est passée d'un objet (porte) à un espace de transition qui s'est construit dans le temps au fur et à mesure de l'évolution de la ville.

Cette étape s'appuie sur une documentation et une cartographie élaborée depuis plus d'un siècle.

- Deuxièmement, analyser les entrées de Constantine passe par une décomposition des zones en fonctions, structures et paysages. Ces trois critères permettent de saisir l'imbrication des facteurs et leurs places dans l'espace concrets. Cette analyse s'appuie sur une documentation collectée et actualisée par nos soins. Elle est confortée par une recherche d'informations pour **quantifier et qualifier** l'état des lieux et une documentation photographique.
- En fin, le diagnostic nous permet de mesurer et d'évaluer les problèmes et les ressources de ces entrées. Nous avons opté pour la méthode AFOM (Atouts, faiblesse, Opportunités et Menaces) pour anticiper les scénarii au susceptible de faire de ces zones **des opportunités urbaines**.

A la lumière de ces données, nous annonçons une notre vision sur l'avenir de ces entrées à Constantine en proposant les grands traits d'une démarche susceptible de les inscrire dans un projet partagé pour la ville .

#### IV. Structure du mémoire

L'étude présente va être structurée en trois parties essentielles :

**Première partie :** Constituée de trois chapitre dont, il est question de :

- Présenter Constantine en tant que métropole régionale.
- Comprendre le passage évolutionnaire, spatiale et fonctionnelle de l'entrée à Constantine.
- Définir la notion «entrée de ville»

**Deuxième partie :** constituée de deux chapitres :

Dont, l'objectif de premier chapitre sert à :

- Établir une analyse commune aux différentes entrées de Constantine vérifiant les aspects fonctionnelles et formelles de ses derniers.
- Mettre une synthèse contient les différents atouts, faiblesse, menace et opportunité
- Déterminer au deuxième chapitre les différents enjeux et les préconisations préalables d'un éventuel projet urbain futur.

**Troisième partie:** constituée de trois chapitres posent la lumière sur l'interrogation :  
Quelle stratégie pour les entrées de Constantine ?

L'objectif de cette dernière partie est l'établissement d'une stratégie prospective aux différentes entrées de Constantine afin de montrer :

- Les différentes actions à entreprendre et les différents objectifs derrières.
- Le jeu d'acteur
- Imaginer vers la fin, un scénario prospectif d'une mise en scène d'un projet urbain «Un technopole à l'entrée Sud-est, RN5».

Cette étude est également ponctuée de conclusion partielle à la fin de chaque chapitre et de chaque partie.

## ***Partie 1 : Entrer à Constantine***

***Chapitre 1 : Constantine, la métropole régionale***

***Chapitre 2 : Entrer à Constantine par le regard***

***Chapitre 3 : De la porte de ville à l'entrée de ville***

## Partie 1 : Entrer à Constantine

### Introduction Partie 1

Pour entamer ce travail, il est question de :

- Présenter en premier, Constantine en tant que métropole régionale, on prenant comme références des tableaux de statistiques et de carte géographiques.
- Essayer de comprendre le passage évolutionnaire (spatiale et fonctionnelle) de l'entrée à Constantine.

Mais au préalable, la ville sera « lue » et « perçue » à travers son histoire, dont on va dévoiler certaines représentations et compréhensions, on se référant aux regards de ses voyageurs et des écrivains.

Par ailleurs, nous nous baserons sur des illustrations cartographiques et photographiques, révélant essentiellement la réalité primitive de la notion d'entrée à la ville : sa porte ( Bab).

La connaissance historique de ce phénomène urbain permet d'établir des filiations, servir le cadrage et à la compréhension de ce dernier .En effet, une définition conscrit cet espace dit, « entrée » sera légitime. Nous nous appuyons cette fois-ci, sur une bibliographie comprenant des études et des recherches déjà établies sur ce phénomène des entrées de ville.

## Chapitre n°1 : Constantine, la métropole régionale

### Introduction

« Constantine, la **métropole régionale** », un label qui s'ajoute et accompagne la ville de Constantine d'aujourd'hui. Afin que ce dernier affirme et reflète une réalité évolutionnaire : urbanistique, sociale, économique et paysagère, de la ville dite, millénaire.

Les spécialistes qualifiants **Constantine de métropole**, tant elle est ancrée dans l'espace régional depuis l'antiquité. Ce statut s'affirme par son commandement continu sur la région.

Aujourd'hui, la concentration des services, des activités économiques, scientifiques et culturelles font l'attrait de la ville. La concentration des équipements relevant du tertiaire supérieur (université) tend également à confronter la vocation de Constantine, étant nommée de ville du « savoir » depuis longtemps.

Dans ce présent chapitre, on va essayer de saisir l'**aura « de Constantine la métropole »**, qui fait d'ailleurs, la particularité des métropoles de pays (métropole intérieur). On appuyant sur trois critères contextuels clés : le géographique, le démographique et l'économique.

L'objectif de ce premier chapitre du travail est de bien comprendre le contexte générique de cette ville métropole.

### 1. Constantine, présentations

*« Dans un est algérien doté de profondeurs que l'oranie, et articulé sur le boulevard des hautes plaines, il y avait place pour une capitale intérieur : **Constantine** ... »<sup>1</sup>*

L'antique Cirta, Constantine, ou « **Cossentina** » comme l'appelle ses habitants. Elle fut édifiée environ 3000 ans avant J.-C. Majestueuse sur un rocher de plus de 600 mètres d'altitude. Elle est entourée de profonds ravins et traversée par le Rhummel. Tout cela a contribué à lui donner la puissance d'une ville inexpugnable, et à lui offrir un itinéraire archéologique et historique des plus captivants.

<sup>1</sup> Marc Cote, paysage et patrimoine de l'Algérie, éd Média plus. 1996 p.164

Réglementairement, elle se présente en tant que, commune du nord-est de l'Algérie, chef-lieu de la wilaya de Constantine, Comptant plus de 448 000 (2008) habitants répartie sur une superficie de 230km<sup>2</sup>.

La wilaya, délimitée par : la wilaya de Skikda au Nord ; la wilaya d'Oum El Bouaghi au Sud ; la wilaya de Guelma à l'Est et la wilaya de Mila à l'Ouest, sur une superficie totale de 2 297,20 Km (carte n°1).

**Dans l'échiquier national Constantine est connue d'être la seule métropole du pays a ne pas être littorale**, après Annaba, Oran et Alger la capitale.

Dans ce qui suit, nous allons essayer de présenter ces différents points forts en prenant appuis sur des schémas et des tableaux de statistiques.



**Carte. n°1:** Constantine dans son environnement géographique immédiat

Source : SDAAM –Constantine-URBACO septembre 2008

### 1.1. Le découpage administratif

Le dernier découpage administratif partage la wilaya de Constantine en six chefs-lieux de daïra composés au total de douze communes comme présente le tableau n°1 :

En tant que chef –lieu, la commune de Constantine est au centre des communes.

Les communes périphériques (Zigoud Youssef, Ain Abid, Ibn Badis...) à vocation agricoles sont les plus étendues.

<sup>2</sup> Données du recensement général de la population et de l'habitat de 2008



<b>Daïra</b>	<b>Communes</b>	<b>Superficie km</b>
Constantine	Constantine	<b><u>230,63</u></b>
El Khroub	El Khroub	244,56
	Ain Smara	156,10
	Ouled Rahmoun	209,95
Zigoud Youssef	Zigoud Youssef	<b>336,95</b>
	Beni Hamédiène	131,02
Hamma Bouziane	Hamma Bouziane	71,18
	Didouche Mourad	115,70
Ain Abid	Ain Abid	<b>323,80</b>
	Ibn Badis	<b>310,42</b>
Ibn Ziad	Ibn Ziad	150,77
	Massoud Boudjeriou	106,60

**Tableau n° 1:** Découpage administratif de la wilaya de Constantine

Source: PAW (plan d'aménagement et wilaya de Constantine) phase 1, 2011

## 1.2. Le grand Constantine ?

« Constantine, l'agglomération qui a remplie son site »<sup>3</sup>. Du fait qu'elle a vécu une accélération de développement démographique et un changement remarquable des modes de vie de sa population. Ce qui a développé un ensemble d'extensions urbaines et une recherche perpétuelle des terrains urbanisables. L'urbanisation a été orienté vers les anciens villages coloniaux : ou autrement dit, les centre ruraux : El Khroub à 16 km au Sud-est de Constantine, Ain Smara à 18 Km au Sud-ouest et Didouche Mourad à environ 20 km au Nord. En effet, les spécialistes identifient cette évolution de ville et d'urbanisation à la configuration d'un triangle dont les sommets coïncident avec les différents centres ruraux. (Schéma n°1). Appelé aujourd'hui « le grand Constantine » où autrement dit le groupement des communes : Constantine, Hamma Bouziane, Didouche Mourad, El khroub et Ain Smmara. (Carte n ° 2).

<sup>3</sup> Marc Cote, Constantine- cité antique et ville nouvelle, éd Média plus. 2006. p 31

Actuellement, Ce périmètre de l'aire urbaine constantinoise rassemble des territoires relevant de l'attraction économique d'une série d'équipements et d'activités structurants. Vu qu'il réunisse aussi les zones d'activités, les zones d'habitat, les zones commerciales ainsi que toutes les zones de développement déjà existantes ou futures. Ce qui fait de ce dernier **le levier de statut régional de la métropole.**

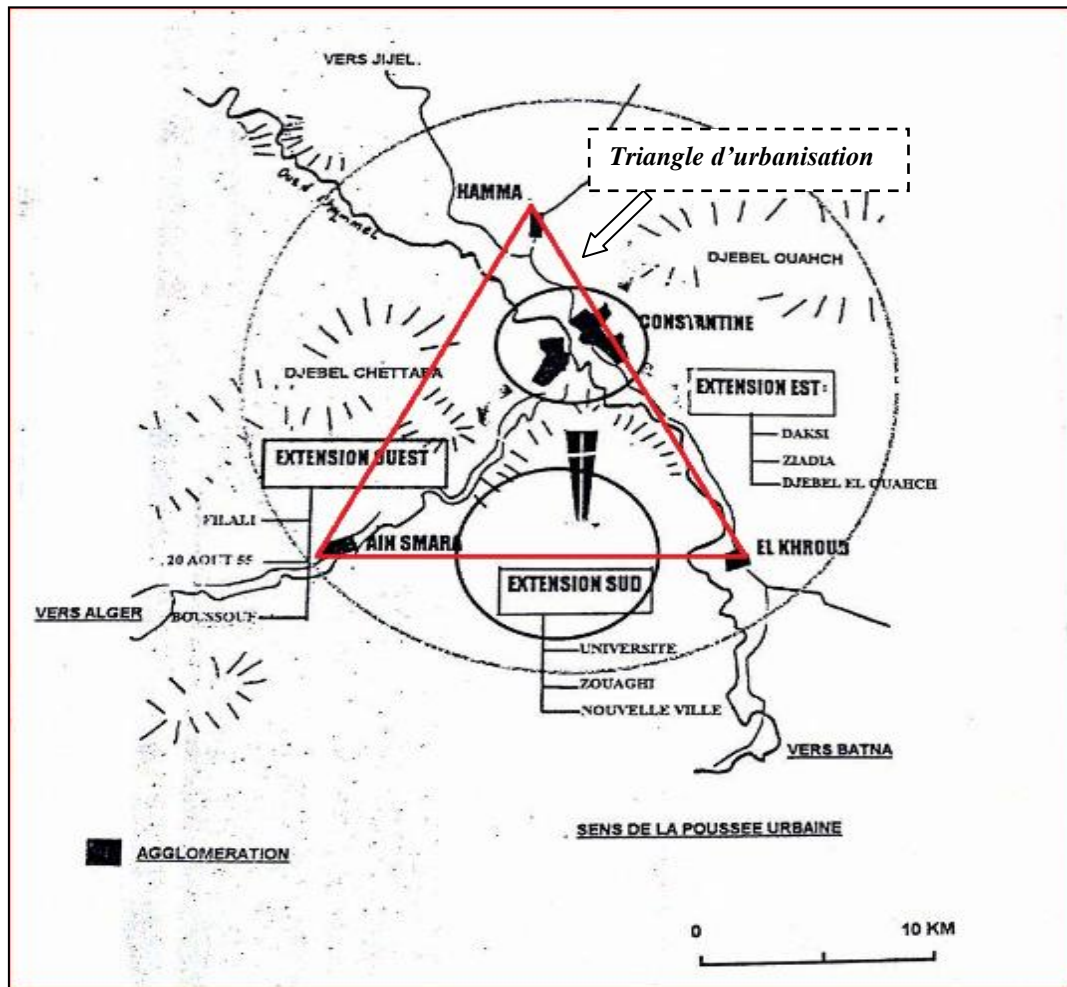
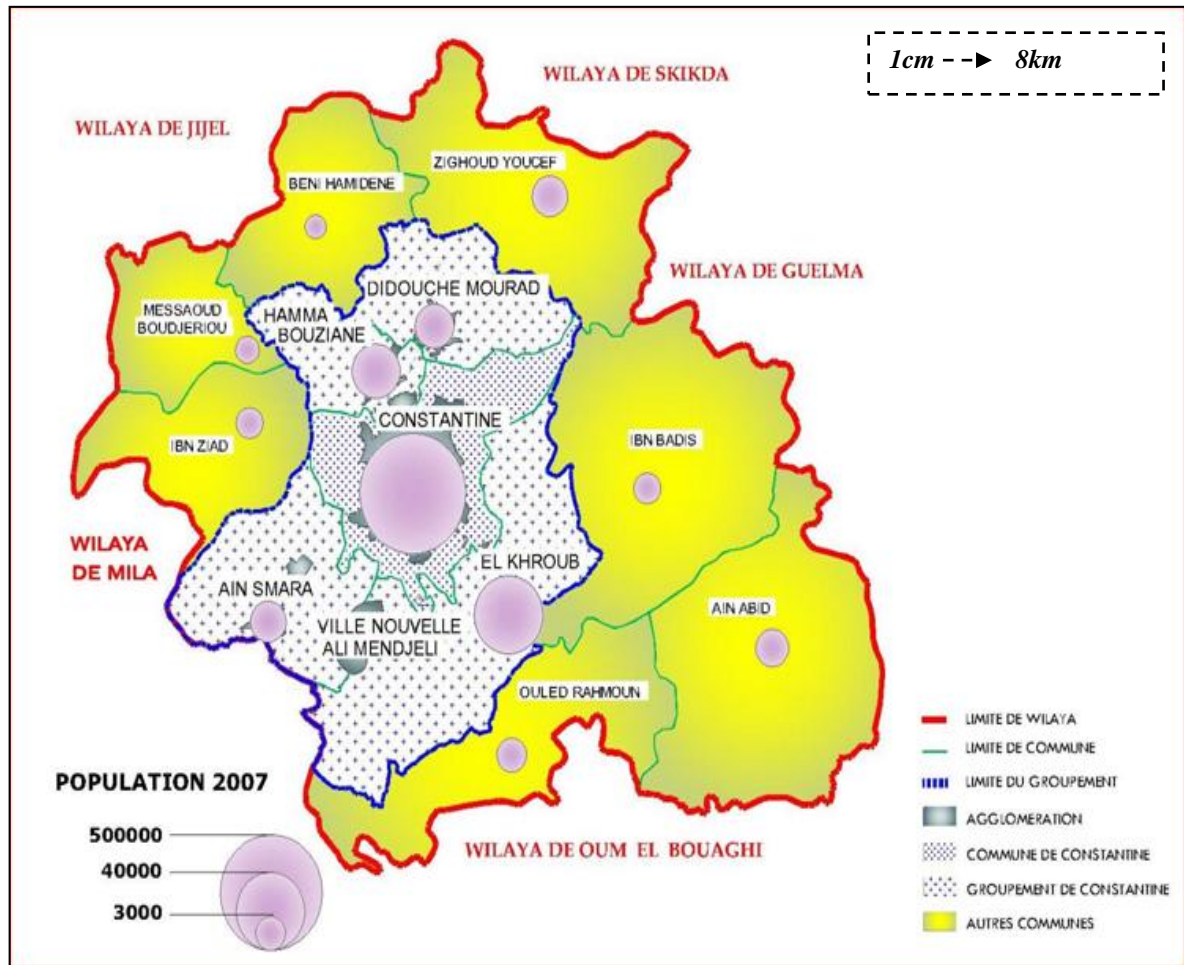


Schéma. n °1 : Le grand Constantine

Source : Revue la medersa en chantier p 70 + traitement de l'auteur



Carte. n°2: La wilaya de Constantine (le découpage administratif)

Source : SDAAM –Constantine-.URBACO septembre 2008

## 2. Constantine, le contexte géographique

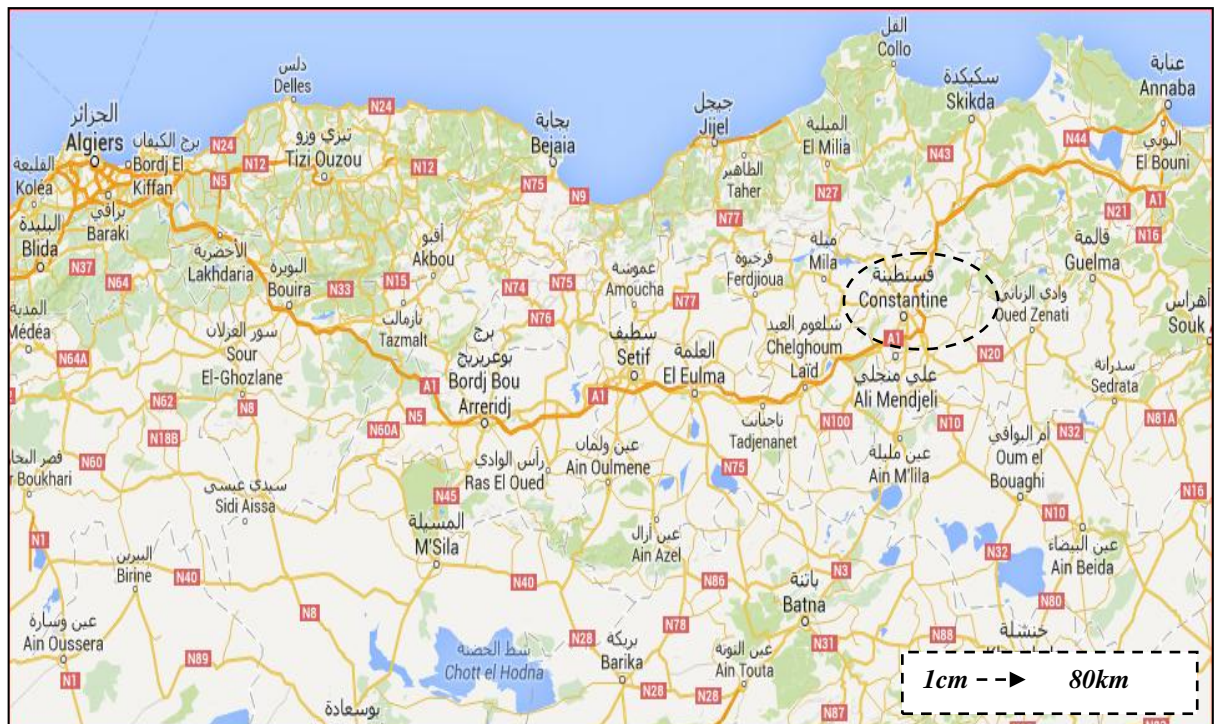
Le contexte géographique de Constantine présente un segment important de la particularité spatiale, et fonctionnelle de la ville, dont deux volets sont fondamentaux : la situation géographique et les différents caractères physiques.

### 2.1. Situations géographique

Constantine se situe à 431 km à l'est de la capitale Alger, au cœur du Nord-est Algérien, par longitude de 7,35 Est et latitude 36,13 Nord. Une position géographique clé entre le tell et les hautes plaines, à 130 km à l'est de Sétif, à 119 km au nord de Batna, à 198 km au nord-est de Tébessa, à 146 km au sud de Jijel et respectivement à 89 km et à 156 km au sud-ouest de Skikda et d'Annaba, à 100 km de littoral.

Ces données font de Constantine **une ville- carrefour** de tout l’est algérien .Elle est traversée par les principaux axes de la partie orientale du pays ; en l’occurrence les axes Nord-sud (Skikda-Batna-Biskra) et Ouest-Est (Sétif-Annaba et Tébessa), carte n °3. Dont les carrefours routiers se dressent en différents routes nationales : la RN 3 prolonge de nord jusqu’à sud est de la ville, la RN5 du coté Sud- ouest, la RN79 du Sud et la RN27du coté Nord –ouest de la ville.

En effet, Cette situation géographique privilégiée procure à la ville de Constantine **un rôle incontournable en matière de transit de population et de marchandises** ; une position clef et un nœud d’échange. D’ailleurs, « la ville a toujours été une ville marché autant qu’une ville forteresse ».<sup>4</sup>



Carte. n°3: La situation géographique de Constantine

Source : <http://www.carte-algerie.com>

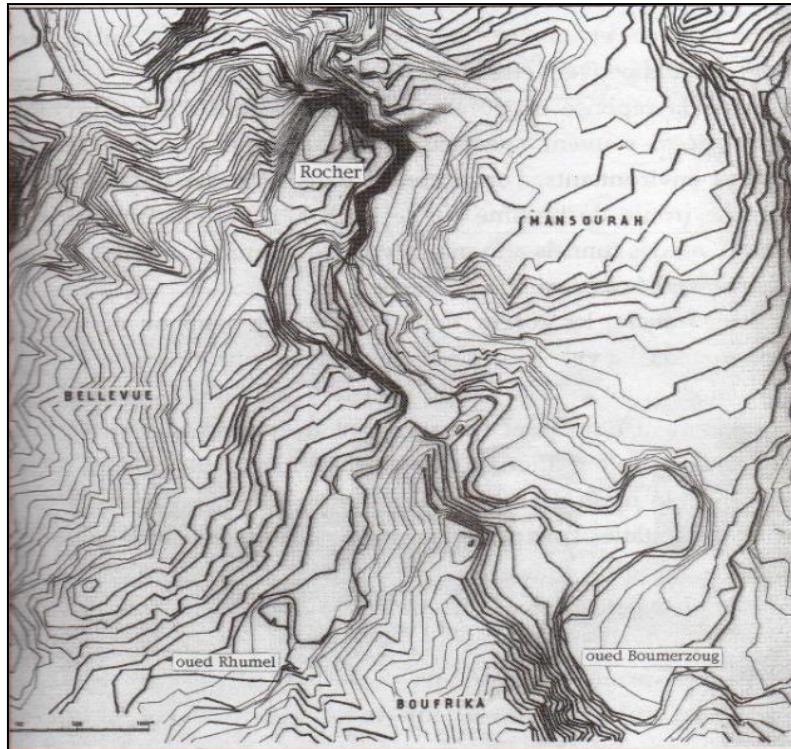
## 2.2. Les caractéristiques physiques

La situation géographique de Constantine est valorisée par des atouts locaux, dont un remarquable ensemble de caractéristiques naturelles et topographiques particulières.

<sup>4</sup> Marc Cote. Op cit .page 175

### a. Le site (hétérogène)

« Fait de pentes, d'escarpements, de gorges, de collines coupées d'oueds »<sup>5</sup>. En effet, Constantine s'étale sur un plateau rocheux à 649 mètres d'altitude et de 42 hectares de superficie, coupé en régions. Caractérisée par une topographie très accidentée, de fait que les courbes de niveaux sont échelonnées de 10m en 10m. (Carte n°4).



Carte n°4 : Le site topographique de Constantine : 360m d'altitude sur le Rhumel intérieurs, 675m sur le haut de Rocher ,695m sur le Mansourah, 710m sur le haut de Boufkira

Source : Marc Cote, Constantine- cité antique et ville nouvelle-, 2006

### b. La vallée du Rhumel

La ville est entourée par des gorges rocheuses profondes où coule l'**oued Rhummel** qui l'isole, à l'est et au nord, des djebels Ouahch et Sidi Mcid . La vallée prend naissance à la limite du tell et des hautes plaines d'ex- Numidie, descend du revers méridional de Ferdjioua . Elle présente un ensemble de goulots d'étranglement, puis se resserre au nord à Ain Smara.( schéma n°2) Sans oublier, son affluent du Boumerzoug, a l'amont de leur confluence, les vallées s'ouvrent en de larges versants à pentes fortes, où en distingue :

<sup>5</sup> Marc Cote .Op cit .page 11

La vallée supérieure du Rhumel à Ain-Smara.

La vallée du Boumerzoug El-Khroub.

La vallée inférieure du Rhumel Ibn-Ziad- Hamma-Bouziane.

La vallée du Oued Smendou qui converge avec la vallée inférieure du Rhumel dans la commune de Beni-Hamidène

**Oued Rummel**, accompagnant le rocher, les spécialistes le considère comme l'élément le plus spécifique et significatif de la géographie de la ville.

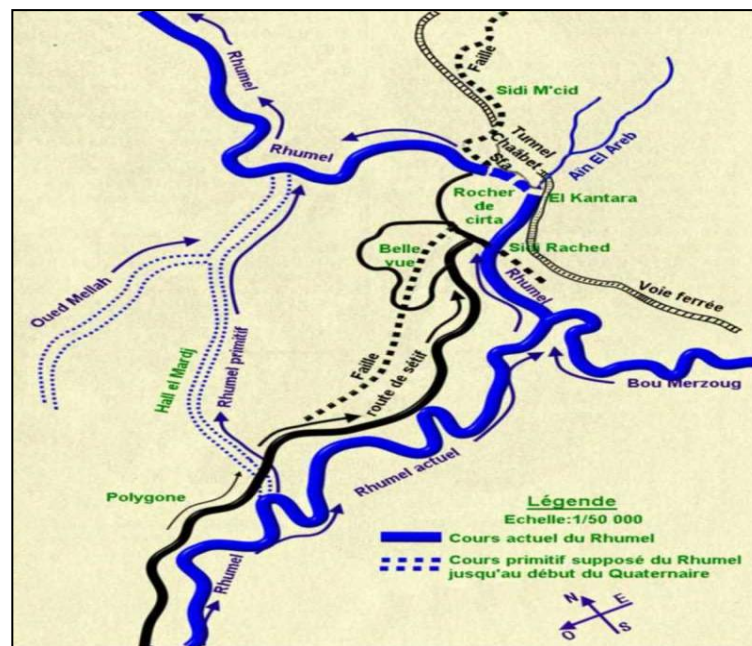


Schéma n°2 : La formation de la Vallée du Rhumel

Source: site web, le.rhumel.free.fr/géologie.hmt

### c. Les zones montagneuses

La ville est parée d'un relief très varié mais surtout essentiellement montagneux, composé principalement de chaînes calcaires et marno-calcaires dont les principaux sont :

Djebel Zouaoui (1316m);

Djebel Kerkara (1187m);

Djebel Ouacha (1281m).

Le reste du relief est constitué par la platitude des glacis d'Ain El Bey, d'Ouled-Rahmoune des collines mamelonnées de la région d'El Khroub, et des plaines marquent la région de Didouche Mourad, Hamma Bouziane et Ain Smara.

#### d. Dépressions intérieures

La frange intérieure de la ville est marquée par : la dépression de Didouche-Mourad et de Beni-Hamidène, ainsi par le prolongement du bassin intérieur de Mila aux environs de la Commune de Messaoud-Boudjeriou en continuité à l'ouest avec le bassin de travertins de Hamma-Bouziane. Ce dernier présente l'une des plus grosses sources du pays (850 litres /seconde initialement), dotée de multiples jardins périurbains et de terres fertiles.

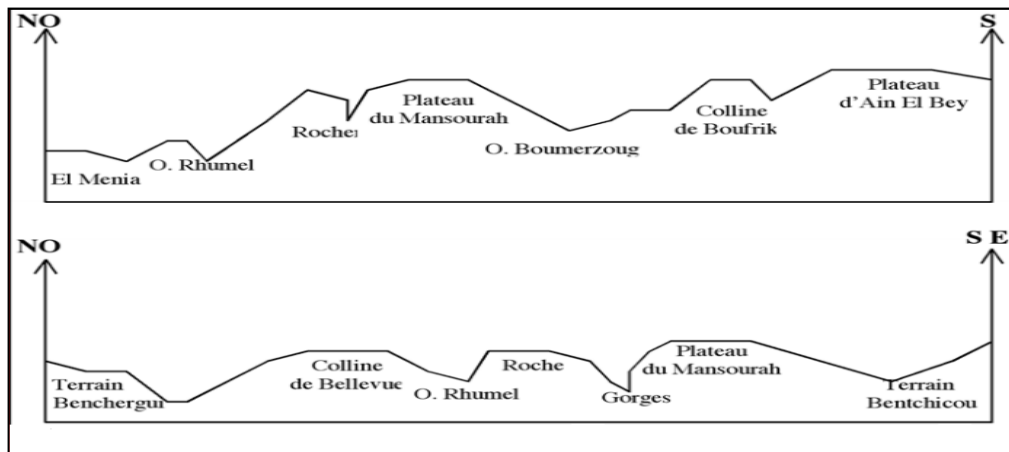


Schéma n°3 : Coupes topographique de Constantine (nord-ouest, sud), (nord-ouest, sud-est)

Source : SCU de Constantine, URBACO, avril 2007.p84

### 3. Constantine, le contexte démographique

Le développement de la ville dépend essentiellement de sa démographie car cette dernière à un rapport direct avec la consommation de l'espace et aux taux d'urbanisation.

#### 3.1. La croissance démographique (1954-2008)

À Constantine, on distingue un contexte démographique évolutionnaire, car, suivant les estimations du Conseil Communal de Constantine, la ville a regroupé 2.500.000 habitants seulement, avant l'arrivée des collons, afin qu'elle atteigne 448.374 habitants en 2008, dont on constate :

Un très fort taux d'urbanisation qui atteint les 95,1 % (suivant le recensement de 2008).

La consommation d'espace marque une évolution graduelle atteignant les 5 138 ha en 2000 (tableau n°2).

Année	Espace consommé
1837	30 Ha
1937	234 Ha
1950	1800 Ha
1977	2558 Ha
1987	3285 Ha
1993	4547 Ha
<b>2000</b>	<b>5138 Ha</b>

**Tableau n° 2:** l'évolution de la consommation d'espace .

Source : Le recensement de populations 2008- URBACO- Constantine

Année	Habitants
1830	25 000
1954	143 334
1966	250 761
1977	355 059
1987	450 738
1998	481 947
2008	448 374
<u>2015 est</u>	474 275

**Tableau n° 3:** Evolution de la population de la ville de Constantine

Source : Le recensement de populations 2008-DUC- Constantine



Période	Taux d'accroissement %	Taux annuel %
1966-1977	41.5	3.7
1977-1987	27	2.7
1987-1998	6.3	0.63
1998-2008	-7	-0.7

**Tableau n° 4:** Le taux d'accroissement pour chaque période.

Source : Le recensement de populations 2008- URBACO- Constantine

**Prenant les données des tableaux 3 et 4, on note les résultats suivants :**

**En 1954**, le nombre d'habitants s'est élevé à 143.334 habitants, dont les spécialistes rattachent ce phénomène à l'exode rural massif imposé en quelque sorte sur les paysans, car la période était marquée par la politique d'expropriation coloniale des terres.

D'autre part, ces migrations de populations rurales sont liées aux multiples destructions de l'armée française des villages et mechtas, dont le seul refuge était bien la ville.

**En 1977**, (quelques années après l'indépendance) le nombre d'habitants atteint 355.059 habitants, dont les spécialistes rattachent ce phénomène au solde migratoire vers la ville, justifié par le manque d'infrastructures et d'emplois dans les zones rurales.

Constatant que, dans cette période de (1954-1977), la ville a enregistré un croît annuel moyen de 3,7%, le plus fort d'Algérie après celui de la Capitale qui était de 5,7 %.

**En 1987**, la ville a enregistré un taux d'accroissement considérable de 27%, dont le nombre d'habitants a augmenté de plus en plus et a atteint 450.738 habitants. Cela coïncide avec la politique d'industrialisation des périphéries de la ville. Notant que cette dernière était accompagnée ainsi du phénomène d'installation des bidonvilles. En effet, le taux atteint 481.947habitants en 1998.

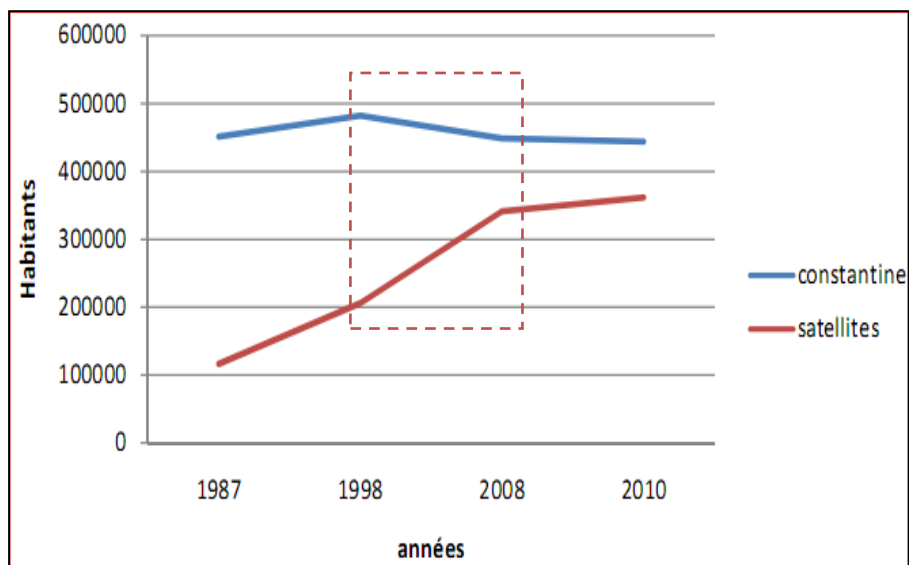
Seulement, il est important de mentionner que dans cette période de (1987 – 1998), l'accroissement démographique a marqué un net recul de 6,3%, que les spécialistes

accorde aux effets de la crise économique et surtout à la politique de limitation des naissances instituée en 1984.

En 2008, on distingue que le nombre d’habitants à freiné à 448 374 : un déclin de 30 463 habitants en comparaison de 481947habitants on 1998(un recul de -0.7% de taux annuel).

Cette baisse s’explique par la politique volontariste de décongestionnement de la ville, afin de favoriser l’habitat à ses localités périphériques, 1988- 1998 (Graph n° 1).

Sans oublier, les différents efforts de résorptions de l’habitat précaire entrepris depuis plus d’une décennie, en attribuant à ses occupants des logements conformes sur les sites d’urbanisation nouvelle, telle que la nouvelle ville Ali Mendjeli.



Graph n° 1: Evolution de la population de la ville de Constantine et de ses satellites .

Source : URBACO- Constantine-

Groupement des communes	Situation géographique	Population RGPH 1987	Population RGPH 1998	Population RGPH 2008	Population EST 2010
<b>Constantine</b>	Est algérien	450.738	481947	448374	443493
<b>Ain Smara</b>	Sud ouest de Constantine	13655	24426	36998	39710
<b>El Khroub</b>	Sud est de Constantine	49581	89919	<b><u>179033</u></b>	187947
<b>Didouch Mourad</b>	Nord de Consatantine	16547	33266	44951	47925
<b>Hamma Bouziane</b>	Nord de Constantine	36656	58307	79952	85700
<b>Total satellites :</b>		116439	205918	340934	361282
<b>Total groupement :</b>		567177	687865	789281	804775

**Tableau n° 5:** Démographie du grand Constantine  
 Source: URBACO- Constantine-

On note depuis les données de (tableau n° 5) que, le taux d'accroissement démographique est bien progressif aux différentes communes au fil du temps (1987-2008).

Prenant l'exemple de la commune d'El-Khroub qui occupe d'ailleurs la première place en passant de 90 222 habitants en 1998 à 170993 en 2008. Ce qui implique une augmentation **d'une valeur absolue de 80 771 personnes.**

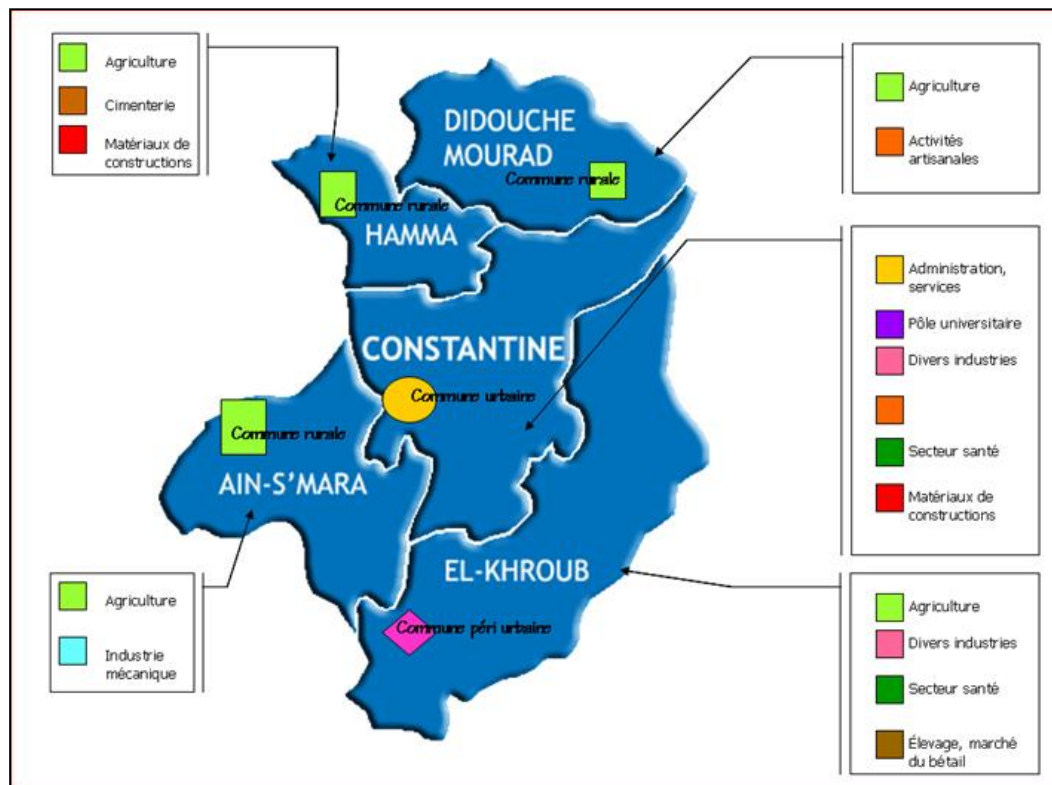
On déduit par ailleurs, les taux d'occupation de population de chaque commune prenant (les données des estimations démographiques de la population aux différentes villes satellites de l'année 2010 du même tableau). On constate que 45% de la population de Constantine s'est positionnée aux satellites. (El Khroub, Ain Sammara, Hamma Bouziyane, Didouche Mourad) en ordre tel que le montre le tableau n°6.

Commune	Nombre d'habitants	% de population/grand Constantine
la commune d'El Khroub	187947 habitants	23.35 %
la commune d'Ain Smara	39710 habitants	5%
Didouche Mourad	47925 habitants	5.95 %
Hamma Bouziane	85700 habitants	10.64

**Tableau n° 6:** Nombre d'habitant des villes satellites (estimation 2010)  
 Source: interprétation de l'auteur suivant les données d'estimation 2010 d'URBACO

#### 4. Constantine, le contexte économique

Constantine constitue un pôle économique régional important, tant elle abrite en avant plan une assise industrielle, sociale et culturelle à vocation régionale : répartie sur l'ensemble des communes du grand Constantine comme spécifie le schéma n°4.



**Schéma n°4 :** Le contexte économique du grand Constantine

Source : rapport de SCU, avril 2007

#### 4.1. Le secteur de l'industrie

Willaya de l'est	Nombre de zone industrielle	Surface totale
<b>Constantine</b>	<b>4</b>	<b><u>641,89</u></b>
Mila	1	210,40
JIJEL	1	84 ,40
Guelma	1	45,00
Annaba	4	351,12
Total Nord Est	13	1621,02
Total national	65	10722,51

**Tableau n°7 : Zones Industrielles**

Source : Schéma directeur des Zones industrielles, Ministère de l'industrie, année 2006.

Suivant les données de tableau n°7, Constantine se positionne en tête de liste de la région (nord-est), elle **constitue 40% de zones industrielles**.

D'autre part, Constantine est réputée d'être l'un des premiers pôles de l'industrie mécanique du pays :

- À Ain Smara : Le complexe « pelles et grues » (CPG). (1980) Le complexe « compacteur compresseur ».Le german (gerbage et manutention). Le SOVER (fabrication de vérins et composants hydrauliques).

- À El khroub : Le complexe Moteurs-Tracteurs (1973), ALEMO: algérienne Equipements et Machines outil (1976). Sans oublier la cimenterie d'El Hamma Bouziane. Tous implantés dans le cadre de l'industrialisation en Algérie.

#### 4.2. Le secteur des services : on distingue deux secteurs clés

##### 4.2.1. L'institution (l'université)

La ville de Constantine se particularise des différentes villes de la région Nord-est par son caractère universitaire imposant, qui lui octroie le label de «la ville universitaire », ce que confrontent les données du tableau n°8.

<b>Etablissement</b>	<b>Nombres de laboratoires</b>	<b>Nombre d'enseignants chercheurs</b>	<b>Nombres d'étudiants</b>
Université de Constantine	<b><u>58</u></b>	<b><u>1500</u></b>	<b><u>Plus de 50.000</u></b>
Université d'Annaba	34	1159	Plus de 40.000
Université de Skikda	04	158	Plus de 10.000
Université de Jijel	06	149	Plus de 10.000
Université de Guelma	07	67	Plus de 10.000
Total	119	3053	Plus de 120.000

**Tableau n° 8** : Répartition des laboratoires de la recherche universitaire

Source : le rapport de synthèse de SRAT 2025, Tom 2, 2009

**En effet, Constantine concentre à elle seule 57% des laboratoires de la région (nord-est) et 50% de la masse de chercheurs universitaires en poste.**

#### **4.2.1. La santé**

Le Centre Hospitalier Universitaire et les différents Etablissements hospitaliers spécialisés (clinique des Reins, maternité et l'hôpital pédiatrique) sont des structures accueillantes des patients qui viennent des 14 villes de l'Est du pays. Sans oublier la forte intervention des cliniques privées (tableau n°9).

Wilaya	Hôpitaux	
	Nombre	Lits
Constantine	<b><u>8</u></b>	<b><u>2956</u></b>
Mila	5	642
Guelma	4	620
Jijel	3	808
Nord-est	31	/

**Tableau n° 9 : Nombre des Hôpitaux**

Source : le rapport de synthèse de SRAT 2025, Tom 2, 2009

**Suivant les données du tableau n° 9 Constantine présente 26% du nombre des hôpitaux et 44% des lits de la région Nord-est.**

## **Conclusion**

Constantine est dotée d'un contexte géographique particulier et stratégique depuis des milliers d'années. En effet, ce dernier a exposé son influence d'attraction de population. D'ailleurs, Constantine se présente aujourd'hui en tant que la troisième ville la plus peuplée du pays. Elle dispose d'une dynamique économique remarquable sur toute la région (Nord-est), à titre d'exemple les équipements tertiaires. Donc, c'est une métropole maîtresse sur son territoire, se manifestant d'un potentiel important qui cherche à être exploité.

Constantine métropole d'intérieur est un statut que la ville a obtenu grâce à son rôle dans l'histoire et sa position géographique. En effet, capitale antique (CIRTA), elle a toujours été en haut lieu de commandement sans discontinuités. A la croisée des principales routes (Est, Ouest, Sud, Nord) Constantine était destinée à jouer un rôle important dans les politiques d'aménagements du territoire.

Sa vocation initiale ne cesse de s'étoffer par la multiplication des grands équipements universitaires à côté d'un substrat industriel, la vérité de la politique « de l'industrie industrielle ».

La démographie mutuelle et l'exode rural ont également favorisé un peuplement important qui a orienté vers des choix de politiques urbaines allant jusqu'à la création d'une ville nouvelle.



## Chapitre n°2 : Entrer à Constantine par le regard

### Introduction

Revenant un peu en arrière, on distingue que Constantine fut une cité convoitée depuis les périodes les plus reculées par : les phéniciens, les romains et même les vandales, suite à son **caractère morphologique, site défensif et sa position géographique contrôlant les flux de marchandises**. D'ailleurs elle était nommée « **La ville à regarder et à écrire** ». Cependant, Constantine était l'objet fructueux de plusieurs récits d'écrivains, d'historiens et même de voyageurs de périodes et d'origines diverses.

Donc, nous essayons dans ce 2ème chapitre, « d'entrer à Constantine » à travers son histoire. Mettant en exergue les rythmes d'une ville ressentie à travers ses différentes civilisations humaines et sa conjonction historique sédimentaire ; en se référant aux regards de ses voyageurs et ses écrivains.

Pour ainsi découvrir l'âme d'un âge reculé de la ville « El médina » dont la porte d'entrée n'était pas seulement un indice d'entrée mais un élément d'autorité et de passage explicatif, distinctif et décisif de ce qui est ville et hors ville (campagne).

Car le passage par l'histoire d'une ville est un acte fondamental, afin de comprendre son présent pour planifier son futur.

### 1. Entrer à Constantine par le regard :



Fig. n°1 : Gravure ancienne de la ville de Constantine

Source : [www.antiq-prints.de](http://www.antiq-prints.de)

### Entrée par le regard ?

Car, derrière le regard se cache **des expériences, des connaissances et des attentes**. Nous comparons sans cesse ce que nous avons vu, rencontré et intériorisé précédemment.

En effet, **Entrer à Constantine par le regard** présente une manière qui nous permet de confirmer ou d'infirmer l'imaginaire et le pittoresque de la ville. A cet égard, il y a pas plus fort qu'un langage d'écrivain pour faire la description d'une ville. D'ailleurs, c'est sa matière d'amarrer le réel au fictionnel, ou d'un témoignage d'un voyageur, dont le moteur est la passion et la découverte.

### 1.1. Constantine regard des voyageurs

«*L'aérienne*», attribué à Constantine pour la première fois par le géographe arabe Ibn Hawkal<sup>6</sup> vers la fin du 10<sup>ème</sup> siècle, repris par la suite par d'autres voyageurs tels que : Cheikh Abou Hafc Sidi Amor El Ouazzan:<sup>7</sup> où il a utilisé le même terme, « *L'aérienne* », afin, de lui donner une explication et une signification : « *Cette ville que l'on appelle Constantine, et qui, anciennement comme aujourd'hui a été surnommée Bled El Haoua ne saurait, dans le sens physique de ce mot ni s'étendre ni diminuer. Mais dans le sens des passions* ».

En effet, *Bled El Haoua* signifie : ville de « l'air » et aussi des « passions », le mot « haoua » en arabe ayant ces deux significations.

Ainsi par Guy De Maupassant<sup>8</sup> écrit dans son récit de voyage intitulé « **Au Soleil** » : « *La cité, disent les Arabes, à l'air d'un burnous étendu. Ils l'appellent Belad-El-Haoua, la cité de l'air, la cité du ravin, la cité des passions* ».



Fig. n°2 : Gravure ancienne : Panorama de Constantine  
Source : [www.antiq-prints.de](http://www.antiq-prints.de)

A la période Ottomane, la ville de Constantine est visitée par des célèbres voyageurs parmi lesquels Léon l'Africain<sup>9</sup> et Thomas Shaw<sup>10</sup>.

<sup>6</sup> Mohammed Abul-Kassem ibn Hawqal, est un voyageur, chroniqueur et géographe arabe du X<sup>e</sup> siècle

<sup>7</sup> célèbre juriste natif de la ville, écrit au Pacha d'Alger (Hassan Ar'a ), en 1541

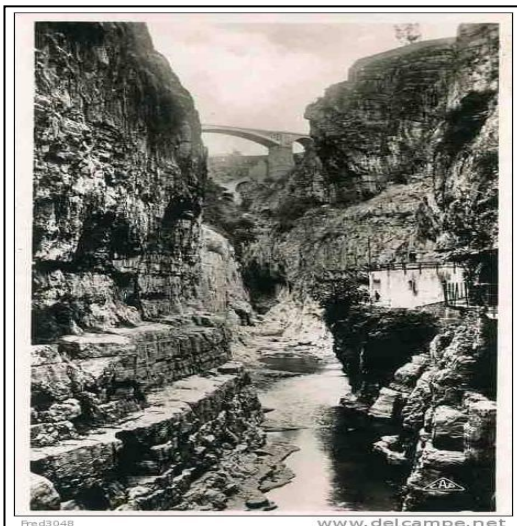
<sup>8</sup> Henry-René-Albert-Guy de Maupassant, est un écrivain français né le 5 août 1850 au château de Miromesnil à Tourville-sur-Arques et mort le 6 juillet 1893 à Paris

Léon Africain note sur son ouvrage « Africa » le site et le paysage de la ville, où il cite les trois éléments clés de sa géographie, « **la montagne, le rocher, et le fleuve** » :

« *La ville est située sur une haute montagne, elle est entourée de rochers élevés au-dessous desquels coule un fleuve Sufegmare<sup>11</sup>* ».

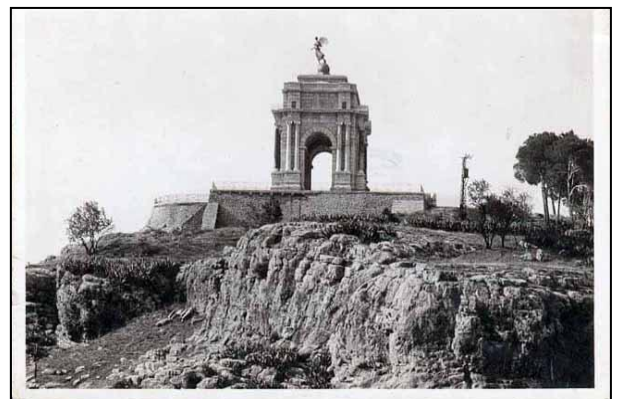
Il a mentionné ainsi, **l'arc de triomphe** et l'édifice du marbre affirmant l'ancienne présence romaine dans la ville : « *...à un mille et demi environ de la ville, se trouve un arc de triomphe, semblable à ceux qui sont à Rome, mais la sottise populaire, qui est sans jugement, croit qu'il s'agit d'un palais où s'abritaient les esprits malins qui fuirent les mahométans après avoir été chassés au temps où ils habitaient à Constantine* ». (Fig. n°3)

Guy de Maupassant a offert de son côté à la « *cité phénomène* » - comme il l'a surnommé - l'une des belles descriptions en célébrant avec le majestueux lit du **Rhumel**, enfoncé dans le ravin : « *Et voici Constantine, gardée comme par un serpent qui se roulerait à pieds, par le Rhumel, le fantastique Rhumel, fleuve d'enfer coulant au fond d'un abîme rouge, comme si les flammes éternelles l'avaient brûlé. Il fait une île de sa ville, ce fleuve jaloux et surprenant ; il l'entoure d'un gouffre terrible et tortueux, aux rocs éclatant et bizarre, aux murailles droites et dentelées. La cité domine des vallées admirables pleines de ruines romaines, d'aqueducs aux arcades géantes pleines aussi de merveilleuses végétations* ». (Fig. n°4)



**Fig. n°4** : Le Rhumel et ses gorges

Source : [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net)



**Fig. n° 3** : Vue sur l'arc de triomphe

Source : [www.vitamedz.com](http://www.vitamedz.com)

<sup>9</sup> Son nom complet al-Hasan ibn Muhammad al-Zayyātī al-Fāsī al-Wazzān, dit Léon l'Africain, est un diplomate et explorateur d'Afrique du Nord des XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles

<sup>10</sup> Thomas Shaw, né vers 1692 à Kendal et mort en 1751, est un ecclésiastique et voyageur britannique

<sup>11</sup> Nom berbère, désigne Le fleuve, qui signifie rivière de sable que les Arabes Traduisent par oued el erremel qui donne « Rhumel»

Au 18<sup>ème</sup> siècle, le regard des voyageurs s'attarde sur un autre lieu de Constantine :

**Le Pont de la ville**, il s'agit bien entendu du pont d'El Kantara<sup>12</sup> (Fig. n°5,6) qui date de la période romaine. Il est éternisé par cette description, car entre 1720-32 il n'avait pas encore connu les transformations, celles des Turcs en 1792 et celles des Français en 1867.

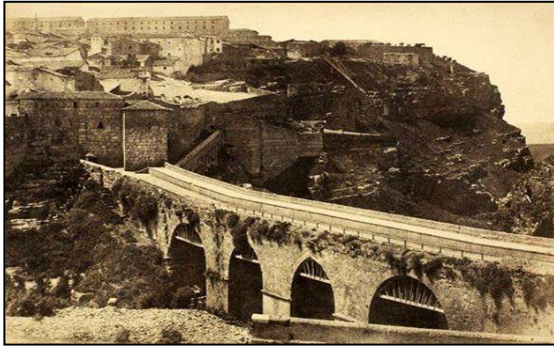


Fig. n°5 : Pont El kantara avant la reconstruction coloniale

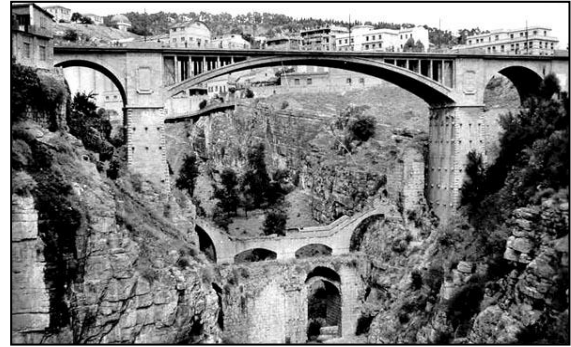


Fig. n°6 : Pont El kantara en 1867

Source : [www.constantine-hier-aujourd'hui.fr/](http://www.constantine-hier-aujourd'hui.fr/)

Dont, T. Shaw le décrit en 1743 comme : *« Ce pont était un chef-d'œuvre dans son genre. La galerie et les colonnes des arches étaient ornées de corniches, de festons, de têtes de bœuf et de guirlandes. L'entre - deux de chaque arche est surmonté de caducées et autres. Entre les deux principales arches, on voit, sculptée en relief et très bien exécutée, une femme marchant entre deux éléphants, et donc la tête est surmontée d'une grande coquille en forme de dais. Les éléphants ont la tête placée l'un vis-à-vis de l'autre, et leurs trompes croisées. La femme qui est coiffée en cheveux, a pour vêtement une espèce de large chemise, dont elle relève devant la partie inférieure avec la main droite, en regardant la ville d'un air moqueur »*

Historiquement, plusieurs ponts furent lancés sur le ravin à travers les âges, la plupart datant du XIX<sup>ème</sup> siècle, conférant à la ville une beauté imprenable et unique au monde. D'ailleurs elle est surnommé « la ville des ponts ».

A la seconde moitié du 19<sup>ème</sup> siècle, et aux premières décennies du 20<sup>ème</sup> siècle, le contexte de la ville a connu des changements importants, surtout après la consolidation de la colonisation. Car cette dernière, a influencé largement les réalités spatiale et le paysage urbain vu le changement socioculturel imposé. (Fig. n°7)

<sup>12</sup>Construit par Antonin Le Prioux 138- 131 de J-C, il fait la voix d'accès principale de Constantine .il a été l'objet de plusieurs travaux de reconstructions .actuellement il est formé d'un arc en fonte d'une portée de 128met culmine à 125m au dessus de ravin



Fig. n°7 : Vue sur la place de la brèche (période coloniale)

Source : [www.constantine-hier-aujourd'hui.fr/](http://www.constantine-hier-aujourd'hui.fr/)

## 1.2. Constantine dans le regard des écrivains

Au cours des siècles, plusieurs écrivains et poètes ont été frappés par l'aspect de Constantine. **En effet Constantine est par excellence la ville à écrire.**

Georges de la fourchardière<sup>13</sup>, dans son livre « au pays des chameaux » (1925), évoque la magie de la ville : « *ne parlez pas de ville pittoresque tant que n'aurez pas vu Constantine accrochée au flanc du ravin du Rummel, entre le gigantesque pont de pierre de Sidi Rached et l'audacieuse passerelle jetée sur l'abîme vertigineux, encadrée de mots verdoyant, constantino semble avoir été bâtie par un éditeur des cartes postales illustrées* »

Aux premières années de l'indépendance, il y'avait plusieurs romans imitant la ville de Constantine en donnant d'autre dimensions de visions et attribuant d'un autre coté à l'analyse de la représentation de la ville poste coloniale.

« *L'Écrasante* »<sup>14</sup>, déclare le voyageur anonyme qui se trouve dans le même train que Rachid, dans « Nedjma » de Kateb Yacine<sup>15</sup>, dont on rencontre cette dimension de la ville comme entité contre laquelle on lutte, car on a peur de sa force !

Constantine est aussi **ville du séisme, de chaos** selon le titre du roman de Tahar Ouetar<sup>16</sup> : « EZ-ZILZEL », publié dans la traduction française vingt-cinq ans après le texte de Kateb Yacine, avec lequel il instaure un dialogue : « *Ce n'est plus – ou pas encore, qui*

<sup>13</sup> Né à Châtellerauld (Vienne) le 1er février 1874 et mort à Saint-Brieuc (Côtes-d'Armor) le 10 février 1946, est un journaliste et écrivain français.

<sup>14</sup> L'Écrasante : Ad'dahma, adjectif par lequel l'imagination populaire désigne Constantine, (p. 142-143).

<sup>15</sup> Yacine Kateb né le 2 août 1929 à Constantine, en Algérie, et mort le 28 octobre 1989 à Grenoble, en France, est un écrivain algérien, parmi ses livres : Nedjma, Le cercle des représailles: théâtre, Le polygone étoilé,

<sup>16</sup> Tahar Ouetar, né à Sedrata le 15 août 1936 et mort le 12 août 2010 à Alger, est un écrivain algérien.

*sait ? – le temps de la passion amoureuse. C’est le temps de la passion – souffrance pour un bouffon dont la quête est régressive, vers un temps irrémédiablement révolu ».*

Malek Hadad <sup>17</sup>répondait à propos de Constantine : *«on ne présente pas Constantine. Elle se présente et l’on salue. Elle se découvre et nous nous découvrons, elle éclate comme un regard à l’aurore et Constantine sur l’horizon qu’elle étonne et soulève ... les ponts et le rocher ne sont que des prétexte, les singes extérieurs d’une virtuosité qui se plaît à surprendre, le talent d’un destin d’un génie qui sait d’autre raison de gloire et de respect »<sup>18</sup> ... . « Aucune ville au monde ne sait parler comme Constantine».*

Ce qui nous pousse à dire vers la fin, Constantine, **La ville où le regard est un événement**, car la réalité est « une », mais sa lecture est « multiple ». En effet, On rapproche Constantine à **un palimpseste**, « comme métaphore d’identité, le palimpseste porte toutes les traces évocatrices de la mémoire, c’est un manuscrit dont l’écrit a été effacé pour écrire de nouveaux textes sur un même parchemin. Par conséquent, il comporte les textes fraîchement apposés et les traces des anciens non complètement disparus ».<sup>19</sup>

## 2. Entrée à Constantine à travers ses portes

El Békri<sup>20</sup>, décrit Constantine comme *« ville antique, grande et peuplée et si bien fortifiée, que l’on ne connaît point de place qui la surpasse sous ce rapport »*

Mais, d’où pénétrer (entrer) Constantine ?

Dans ce sillon, l’historique des villes est souvent raccordé à la réalité de leurs portes, car « la porte » dans les vieilles villes fait **un segment imposant**.

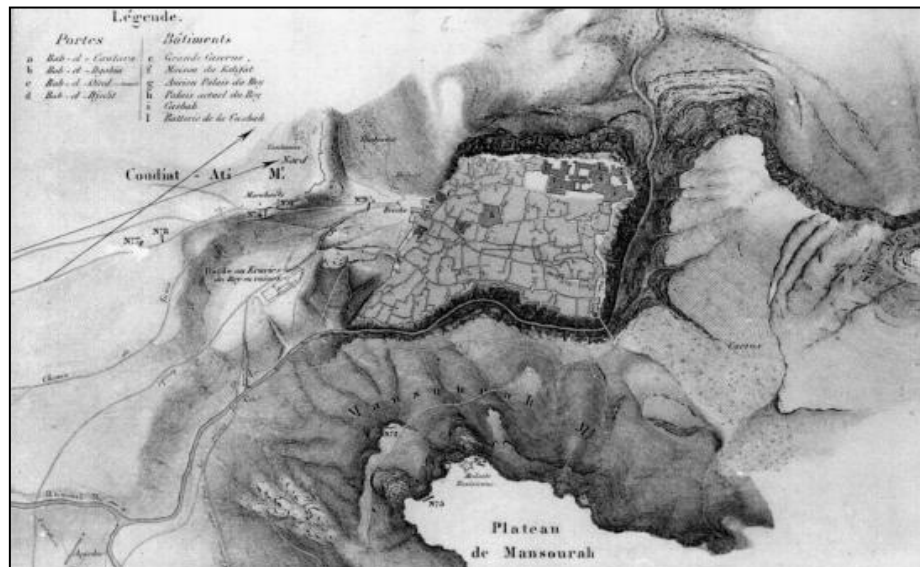
En effet, elle présente un caractère urbanistique et architectural marquant la particularité de l’époque, et de la ville même : **Un indice à l’entrée et un symbole d’autorité**. Cependant, La ville ne débordait nulle part des limites formées par le ravin du Rhumel et l’entrée à la cité était dominée par quatre portes, dont un se fait par un viaduc (carte n°5).

<sup>17</sup>Malek Haddad est un écrivain et poète algérien d’expression française. Né le 5 juillet 1927 à Constantine. mort à Alger le 2 juin 1978

<sup>18</sup>Une clé pour Cirta, article paru dans le journal annasar (le 4 janvier 1966)

<sup>19</sup>Abdelouahab Bouchareb, maître de conférence, département d’Architecture et d’Urbanisme, Université Mentouri Constantine « Cirta, la mémoire de Constantine, questionnaire méthodique du substrat urbain », colloque musée Cirta.

<sup>20</sup>Abou Obeid el-Bekri, géographe et historien de l’Hispanie musulmane (Al-Andalus), est né en 1014 à Huelva. Il est décédé en 1094.



Carte n°5 : Constantine en 1837

Source : archive de la wilaya de Constantine

## 2.1 Les portes de ville

Avant de parler des portes de la ville de Constantine, il est important de préciser d'abord qu'est ce qu'une porte de ville.

Suivant Larousse : la porte d'une ville distingue :

« **Ouverture aménagée** dans l'enceinte d'une ville pour **permettre le passage** »

« Nom donné à certains **lieux situés à la périphérie** d'une ville »

En effet, « la porte de la ville » est considérée comme **le début de la ville, son accès**. C'est **un passage impératif** avant de parler de toute organisation urbaine de ville.

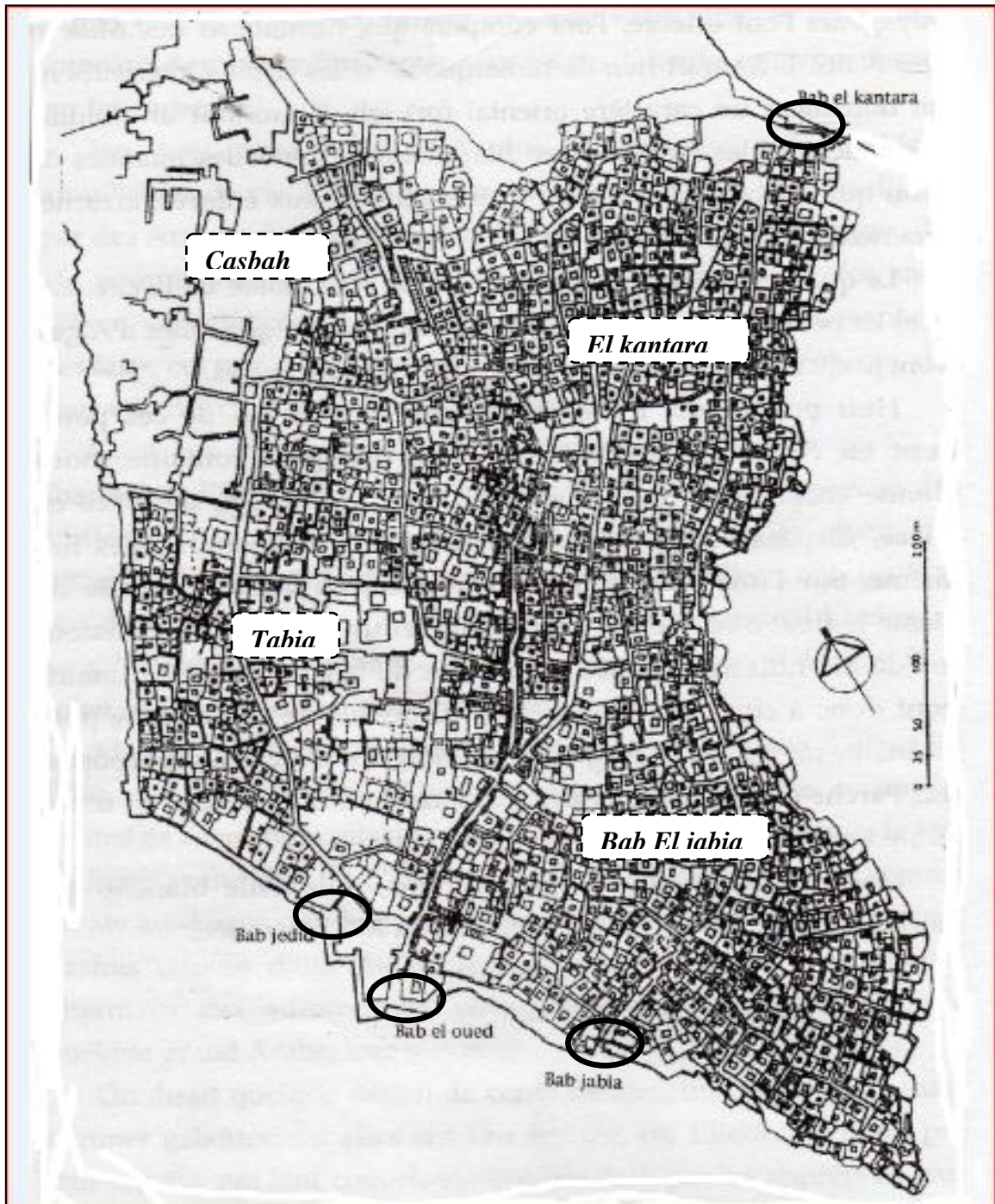
De l'antiquité et jusqu'au moyen âge, la porte de la ville constitue une partie primordiale dans la disposition des villes et surtout de leurs fortifications. Ce que les spécialistes appellent « Portes fortifiées », qui faisaient généralement partie d'enceintes urbaines ou de bourgs. A travers les âges, leurs formes furent très variées, tout en gardant un but identique : permettre une surveillance et un contrôle des flux entrants et sortant de la zone fortifiée<sup>21</sup>.

**2.2 Les portes de Constantine : à l'époque arabo-musulmane, la ville de Constantine était divisée en quatre quartiers, accordés à quatre rues principales, dans était disposer les quatre portes de la ville (plan n°1).**

<sup>21</sup>[http://fr.wikipedia.org/wiki/Porte\\_de\\_ville](http://fr.wikipedia.org/wiki/Porte_de_ville)

Comme le mentionnait E. Pellissier<sup>22</sup> dans son livre « Annales Algériennes » :

«Constantine a quatre portes; celle du pont, ou **BabEl-Cantara**, est du côté de Mansourah. Les trois autres, **BabEl- Djedid**, **BabEl-Oued**, et **BabEl-Djabria** font face à Coudiat-Ati ».



**Plan n°1** : La vieille ville de Constantine 1837 /Ech : 1/5500

Source : d'après un document d'archive de la wilaya de Constantine +traitement de l'auteur

<sup>22</sup>Edmond Pellissier de Reynaud1, né le 1er janvier 1798 à Tournon-sur-Rhône (Ardèche), mort le 16 mai 18582 à Paris, est un officier et diplomate français, aussi historien, explorateur et écrivain, particulièrement connu pour son rôle au cours de la conquête de l'Algérie par la France.



### 2.2.1 Bab El- Djedid

Il se situe au coté supérieur sud de la ville (entrée du boulevard Joly de brésillons, Constantine coloniale). Le passage par le Bab dirigeant vers le quartier de la Casbah au nord. (Fig. n°8,9)



Fig. n°8 : Entrée de Bab El-Djedid (vue intérieure)

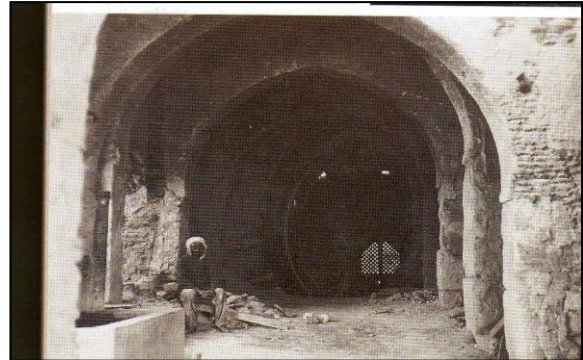


Fig. n°9 : Entrée de Bab El-Djedid (vue extérieur)

Source : Constantine, voyage et séjours 1879 de Louis Régie

### 2.2.2 BabEl-Oued

Son emplacement correspond au théâtre actuel de Constantine .Le passage depuis le Bab été marqué par une rue bordée de boutiques jusqu'à la place de Rahbet Esouf , menant vers le Souk de la ville. D'ailleurs, la rue partant de ce Bab est appelée rue du marché (Souk). (Fig. n°10,11)



Fig. n°10 : Vue sur Bab el Oued prise de CoudiatAty

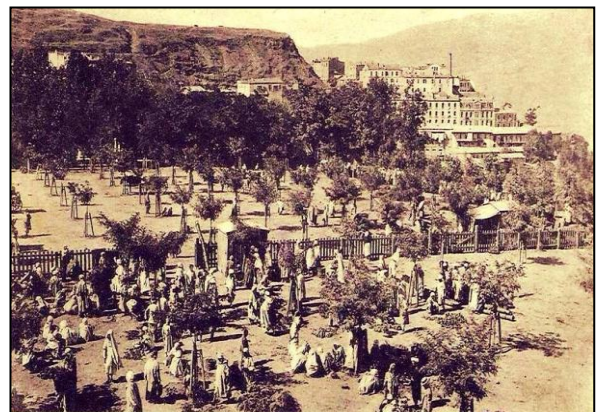


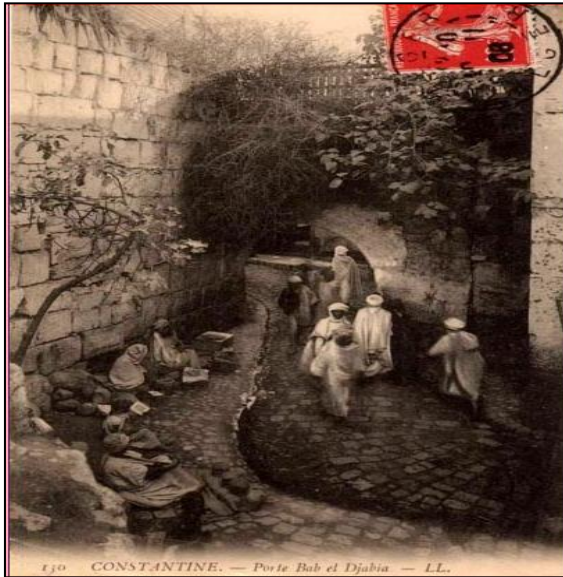
Fig. n°11 : Bab el Oued au 19 éme siècle : l'entrée au souk

Source : Constantine, voyage et séjours 1879 de Louis Régie

### 2.2.3 Bab El-Djabia

Au coté Sud de la ville, **Bab El-Djabia** était située en contrebas de la porte de Bab El Oued .C'est la porte qui permet d'accéder à l'actuelle « Souika ». Ce qualificatif n'était

pas mentionnée dans les anciens ouvrages parlant de Constantine: c'était le quartier arabe, où quartier de Bab El Djabia .Le passage depuis El Bab était marqué par une voie qui traverse la ville jusqu'à Bab Al Kantara. (Fig. n°12)



**Fig. n°12:** BabEl-Djabia

Source: [www.constantine-hier-aujourd'hui.fr](http://www.constantine-hier-aujourd'hui.fr)

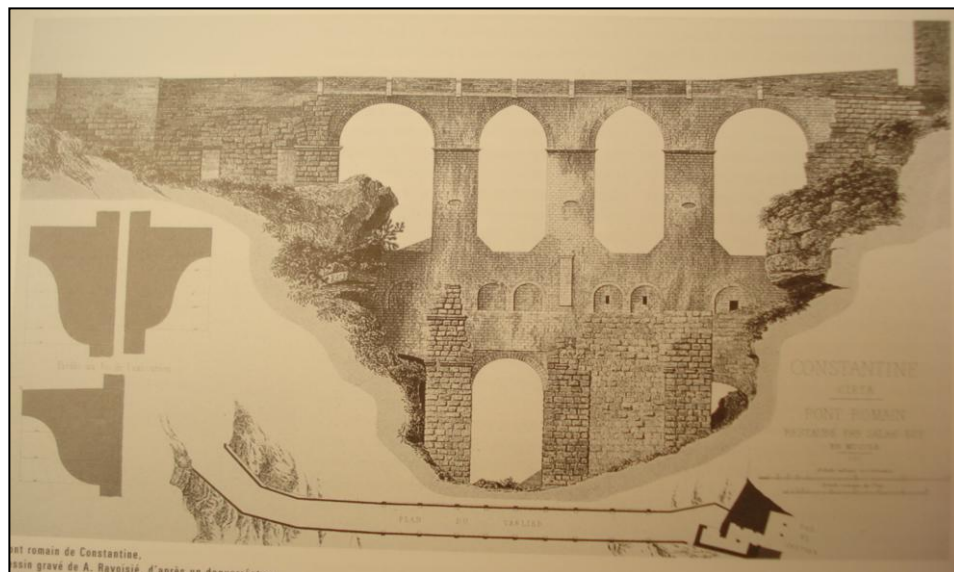


**Fig. n°13:** Bab El-Kantara

Source: [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net)

#### 2.2.4 Bab El-Kantara

C'est l'entrée actuelle du pont El Kantara. Cette appellation est relative au pont qui traverse le ravin du côté Est et aboutit à une porte dans la muraille. (Fig. n°13,14)



**Fig. n°14:** Le pont d'El Kantara et la Porte (au bout)

Source: dessin de A.Ravoisié.

A la conquête française, les portes de la ville étaient toujours gardées telle que le mentionnait Louis Régis dans son ouvrage: « *La plate-forme sur laquelle Constantine est bâtie représente un carré presque parfait, mais toutefois un peu incliné. On n'y pénètre que par trois ouvertures, la porte d'el Kantara en face du chemin de fer, la porte de la Brèche tout à l'opposé, et entre les deux par une petite poterne qui a conservé le nom arabe de Bâbel- Gebia.* »<sup>23</sup>, Cette dernière était plus petite que les autres puisque l'auteur la désignait de « **petite poterne** ».

Les différents « Bab » présentait des point ponctuels de passage, serviront à la fonction primordiale d'une porte (ou d'une entrée): **la transition**, autrement dit, sentir la différence entre le dedans et le dehors de la ville.

### 2.3 Structure de la vieille ville

« La vieille ville » ou autrement dit, la partie la plus ancienne de la ville, c'est son centre historique. Elle est dotée de certaines particularités, qui font sa singularité et de sa célébrité. Elles consistent en ses quartiers, son système de circulation, ses souks et ses principaux équipements. Son organisation fonctionnelle prend appuis sur ses portes.

#### 2.3.1 Le site



**Fig. n°15** : Vue sur le Rocher et El Médina  
Source : [www.constantine-hier-aujourd'hui.fr](http://www.constantine-hier-aujourd'hui.fr)

Constantine en 1837, c'est avant tout son site. Car ce dernier est d'une particularité géographique original. D'ailleurs, qui dit Constantine, dit « le rocher ». (Fig. n°15)

<sup>23</sup>Louis Régis, Constantine : voyages et séjours, éd Calmann Lévy (Paris) 1988.

El Bekri le décrit comme : « *les caractéristiques naturelles qu'il présente constitue un point de confluence de grande importance, d'abord par son territoire environnant, ensuite par un autre beaucoup plus vaste*<sup>24</sup> ».

Marc cote le mentionne aussi dans ses écrits<sup>25</sup> :

« *Site contrasté, complexe où la ville est perchée au dessus du bassin du Hamma où la vieille ville est ceinte de deux cotés par le canyon du Rhumel, du 3ème par un escarpement de 300m* », « *la ville frangent une immense paroi rocheuse, il faut le saisir en longeant les gorges du Rhumel , profondes de 75 à150 mètres...* »

«*La médina construite sur un bloc de calcaire et enfermée dans le plus formidable rempart qui soit : des abrupts verticaux sur les 4/5 de son pourtour. Cette vieille ville bâtie en dégradé depuis la casbah jusqu'aux quartiers bas de Souika* ».

Toutes ses particularités du site ont influencés largement la répartition socio-fonctionnelle de la ville et ont apportés de l'originalité à la vie de l'époque : partant de la rue en escalier, les différents cheminements, les impasses...etc.

### 2.3.2 Les quartiers et les voies

El médina était divisée **en quatre quartiers** accessibles depuis les **quatre portes** déjà présentées. Ces quatre quartiers principaux étaient situés aux angles : Tâbiya au Sud-Ouest, accessible depuis Bab El- Djedid , Casbah au Nord-Ouest, Kantara au Nord, accessible depuis Bab El-kantara et en fin le quartier de Bab El- Jebia au Sud-Est.

Mais à quoi correspond la vieille ville de Constantine ?

« La ville de Constantine présentait un plan semblable à celui des villes arabo musulmanes : structure homogène, juxtaposition d'éléments, ségrégation fonctionnelle, et hiérarchisation des espaces. »<sup>26</sup> (Fig. n°16)

B.PAGAND décrit le tissu de la vieille ville : « **un tissu urbain cellulaire ou cristallin complexe ou compact de maison, ici par un toit de tuiles rondes, drainé par un faisceau de rues étroites et de ruelles** », « **Les maisons traditionnelles forment l'essentiel de la médina, à cour centrale et presque aveugle sur rue** ». <sup>27</sup>

<sup>24</sup> El Bekri, « Description de l'Afrique septentrionale », 1965, pp. 131-132.

<sup>25</sup> Marc Cote. Op cit .p.20 .

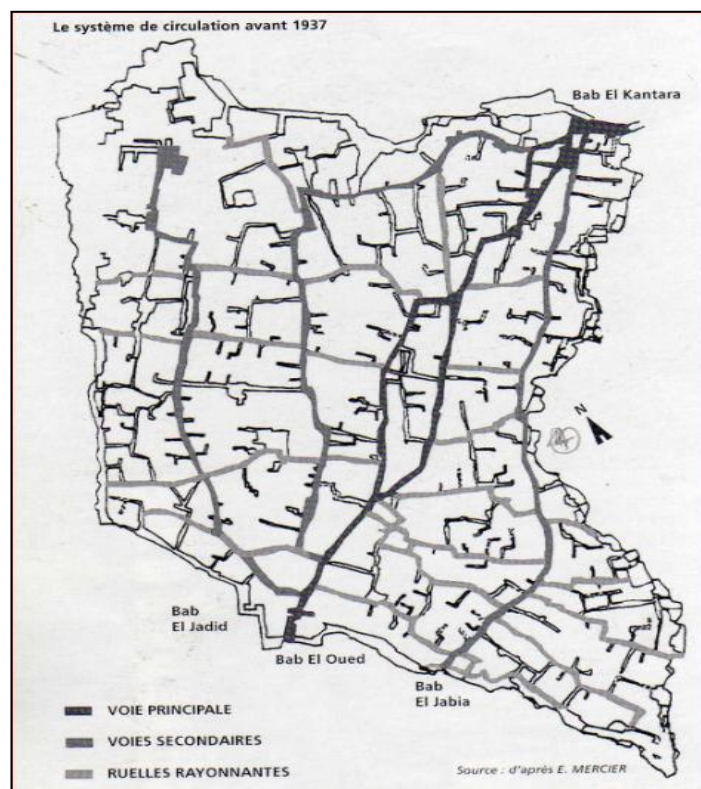
<sup>26</sup> Notic. des mss, t,XII, p.516

<sup>27</sup> La Médina de Constantine : de la ville traditionnelle au centre de l'agglomération contemporaine, Poitiers, Editions du Centre Interuniversitaires d'Etudes Méditerranéennes, 1989.



**Fig. n°16** : Vue sur les maisons de la vieille de ville de Constantine  
Source : [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net)

À propos du système de circulation d'El Médina on distingue trois réseaux : primaire, secondaire et tertiaire.( plan n°2).



**Plan n°2** : le système de circulations avant 1937  
Source : revue la medersa en chantier, 2004

### a. Le réseau primaire

Réseau fréquenté par toutes les catégories de la population, où se développent les différentes activités attractives de la ville, notamment commerciales et religieuses.

Les deux rues qui se dégagent de Bab El-Oued et Bab El Jabia traversent les quartiers résidentiels de la ville et finissent leur parcours à Bab El- Kantara, comme le présente le plan n°2.

La première traverse une zone d'activité économique principale de la ville ainsi que la plus forte concentration de boutiques, ce qui lui a valu l'appellation commune de «Souk Etedjar».

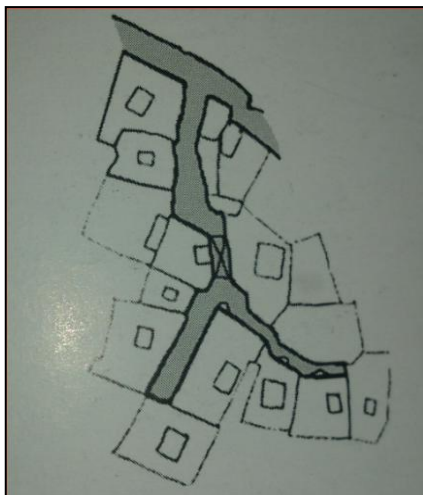
### b. Le réseau secondaire

Ce réseau qui présente le reste des ruelles vient se greffer aux parcours principaux, afin de drainer toute l'aire d'activité ainsi que toutes les parties résidentielles de la ville suivant un schéma hiérarchisé dont l'impasse est le dernier maillon.<sup>28</sup>

### c. Le réseau tertiaire

Ce réseau est exclusivement destiné aux habitants des maisons concernées, constitué de Derbs et d'impasses.

« La ville s'étend sur un plateau qui s'étend sur une pente assez régulière, mais de plus en plus rapide, du nord-ouest au sud-est : nombre de rues situées sur sa limite orientale, porte des noms significatifs : « Zallaika » (la glissante), (Fig. n°17) « Zerzaiha » (la glissade), « Derdaf » (petits pas) ».<sup>29</sup>



**Fig. n°17** : Impasse zallaika, vue de plan  
Source : revue la medersa en chantier, 2004



**Fig. n°18** : Rue Abdallah Bey (quartier seyda)  
Source : [www.constantine-hier-aujourd'hui.fr](http://www.constantine-hier-aujourd'hui.fr)

<sup>28</sup> M. WAGNER, « Lettres sur l'expédition de Constantine », Editions Alfonse Picard et fils, Paris 1838, p10

<sup>29</sup> B. Pagand, « la médina de Constantine : de la ville traditionnelle au centre de l'agglomération contemporaine », Thèse de troisième cycle, 1989

### 2.3.3 Les Souks

On ne peut pas parler de la vieille ville de Constantine sans citer ses souks : les marchés des villes orientales. Seulement, certains souks sont parfois hebdomadaires et se sont les premiers lieux de transactions commerciales de la ville.

A Constantine, la fonction commerciale était greffée aux rues principales et aux places publiques, où chacune d'entre elles étaient dotées d'un type particulier de commerce.

**a. Rahbet Essouf** : place de la laine, lieu de commerce situé à l'extrémité des zones habitées. (Fig. n°19)

**b. Souk El Acer**<sup>30</sup> : appelé également la place du caravansérail. (*foundouk*)

(Fig. n°20)

**c. Rahbet El Djemel**<sup>31</sup> : important marché, occupant la place des chameaux, à l'extérieur de la porte de Bab El-Oued, dont plusieurs boutiques sont destinées à la vente des différents produits du sud (burnous et tapis).

**d. Souk Bab El jebia** : sous la porte de Bab El-Oued, assigné aux tailleurs, tisserands, taillandiers et fabricants de nattes.



**Fig. n°19** : Vue sur Souk Rahbet Essouf



**Fig. n°20** : Vue sur Souk El Acer

Source : [www.constantine-hier-aujourd'hui.fr](http://www.constantine-hier-aujourd'hui.fr)

<sup>30</sup> Ce marché est issu d'une restructuration de la ville par Salah Bey et son extension vers le Nord, occupé par des buttes et des terrains vagues. Salah Bey encouragea l'expansion de la cité dans cette direction, par des constructions qu'il fit édifier autour de la place Souk El Acer (médersa et mosquée), où il installa ensuite un marché appelé Souk El Joumaâ (marché du vendredi).

<sup>31</sup> Ce marché tenait son nom des caravanes venant des provinces du Sud, qui devaient s'arrêter au niveau de cette place, à la limite des remparts de la ville, se défaire de leurs marchandises et rebrousser chemin.

### 2.3.4 Les principaux équipements

La médina de Constantine présente une originalité structurelle et fonctionnelle ce qui la qualifie d'une des plus belles médinas, puisqu'elle est dotée d'une particularité spatiale reflétant son image spirituelle. Car la cité a été musulmane médiévale, inscrite dans une éthique référée à la religion musulmane, où la mosquée dite El Jama'a représente un des équipements primordiaux.

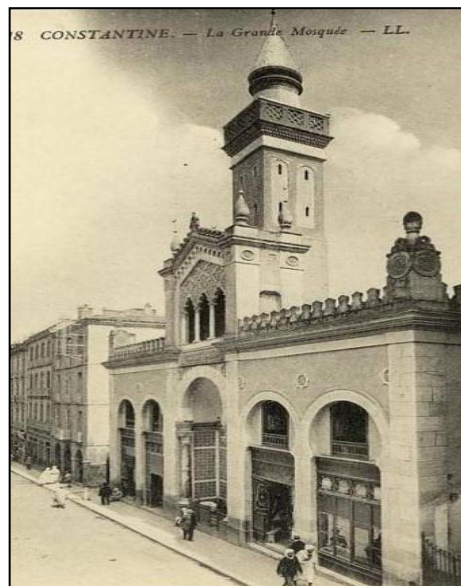
#### a. La mosquée de Djama El Kebir

Les historiens la considèrent comme l'unique monument antérieur à l'époque ottomane. Elle fut édifiée sur les ruines d'un temple antique de la concorde des colonies Cirtéennes. La mosquée a été reconstruite durant le règne des Hammadites et restaurée durant celui des turcs. Elle a connu une dernière modification avec le percement de la rue impériale à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. (Fig. n°21)

Cette mosquée est marquée par un caractère architectural magrébin, dont le minaret est de base carrée par contre son sommet se présente en forme d'un chandelier.

#### b. La Zaouia Sidi Rached

Bâtie à la pointe sud du rocher, marquée par une situation pittoresque originale. La date de sa construction n'est pas connue précisément mais elle est antérieure à l'époque ottomane. Seulement, le minaret et la toiture sont de date récente. (Fig. n°22)



**Fig. n°21:** vue extérieure de la grande mosquée  
À travers la rue Larbi ben M'hidi (ex. nationale)

Source : [www.constantine-hier-aujourd'hui.fr](http://www.constantine-hier-aujourd'hui.fr)





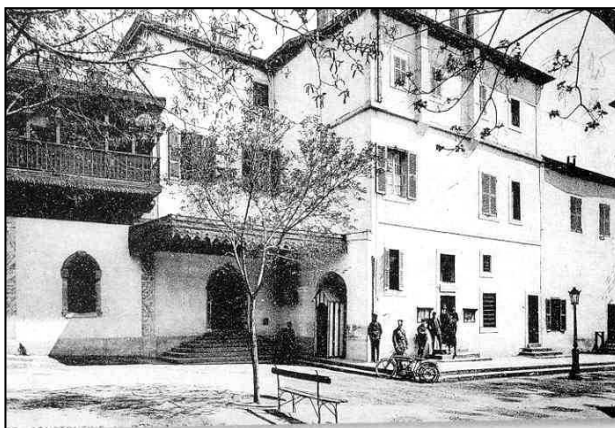
**Fig. n°22** : Vue aérienne de la Zaouia Sidi Rached  
 Source : Vue prise par P. A Bouchareb

### c. Le Palais du Bey

Les historiens le considèrent comme la trace vivante de la civilisation et de l'architecture ottomane. Sa construction fut entreprise en 1826 inauguré en 1835, sous le règne du dernier Bey Hadj Ahmed.

Le palais du Bey de Constantine marqué par un contraste très fort qu'on peu voir juste en franchissant le seuil du palais, car on se trouve emporter par un univers plein d'âme et de vie, loin du traitement extérieur dans lequel sont percées irrégulièrement de petites ouvertures étant seulement un capteur de curiosité. (Fig. n°23)

Le palais se compose de trois corps de logis principaux à un étage, séparés par deux jardins où figurent la partie la plus intéressante du palais, cadrés et séparés d'un mètre de contrebas de galeries. (Fig. n°24)



**Fig. n°23** : Vue extérieur de palais du Bey



**Fig. n°24** : Vue intérieur de palais du Bey donne Sur le 2ème jardin

Source : [www.constantine-hier-aujourd'hui.fr](http://www.constantine-hier-aujourd'hui.fr)

## Conclusion

La ville de Constantine présente l'un **des lieux métonymiques du monde**, ce qui est confirmé, au long de son parcours, sa résistance temporelle perçue aux larges représentations de la ville : aux romans, aux témoignages et aux récits de voyage.

Le retour à l'histoire de Constantine nous fait d'une part mieux saisir et comprendre les réalités qui figurent souvent en propagation avec ceux évidentes et inhérentes de la ville actuelle. Tel qu'une ville qui est un tout entier dans son rocher qui le figure et le condense, depuis des milliers d'années, ou celle de son pont qui a fait partie de ses portes et qui l'accompagne toujours, depuis sa genèse.

Entrer à Constantine au début du XVIIIe S, signifiait traverser ses murs par des portes imposantes. Dès lors que les seuils des portes sont franchis, l'ambiance intramuros devient prégnante. L'ordre, le comportement et les pratiques sont régis par des règlements "intérieurs" auxquels les visiteurs devaient se conformer.

Ainsi, l'entrée de ville était un instant court et rapide qui met le visiteur dans une ambiance en totale opposition avec l'extérieur. La ville s'impose par sa monumentalité et sa dynamique...

## Chapitre n°3 : De la porte de ville à l'entrée de ville

### Introduction

Qui dit, Constantine, dit un lieu de citadinité ancienne. D'ailleurs peu de villes au monde peuvent se targuer d'une aussi longue permanence, (du 3<sup>ème</sup> siècle av.J.C à nos jours) dont la ville a toujours été habitée, vivante et animée.<sup>32</sup>

En effet, dans son long parcours temporel, la ville de Constantine n'a pas marquée un sentiment de rupture ; mais de continuité et de croissance. Seulement les contextes à l'origine de ses différents mouvements de développement ne sont pas les mêmes. Ce qui a impliqué un processus variable dans son adaptation. De fait que Constantine de 1837 est différente de celle 1954, 1970, 1980, des années 2000, et peut être même pour Constantine de demain. Car, la ville apparaît de plus en plus fluctuante. Ce que nous pousse à poser souvent la question: **où commence et où se termine la ville ?**

Dans ce troisième chapitre du travail, il s'agira d'expliquer le passage de la ville, de son système introverti issue d'une fortification ancienne marquée par des éléments ponctuels (murailles, ravin et portes), un périmètre rendant l'accessibilité contrôlée à un système extraverti ouvert, accueillant et fluctuant.

Autrement dit, il s'agit d'expliquer :

- Dans une première étape la formation de cette espace dit, d'entrée (notre objet de recherche). En prenant référence d'étapes clés de la croissance urbaine de la ville. (Constantine colonial et Constantine poste coloniale)
- Essayer dans une deuxième étape, d'établir une définition conscrète cette notion « d'entrée de ville » qui se révèle concomitante à la ville et sa réalité et vérifier vers la fin , si cette dernière est tributaire de nouvelle fonctionnalité hors celle de sécurité et d'autorité assurée par l'ancienne porte d'entrée ( Bab )

### 1. Formation de l'entrée

#### 1.1 Constantine l'histoire de développement

Historiquement, la cité n'est pas restée figée ; elle s'est développée d'une manière continue et par conséquent ses entrées ont suivi cette extension. Vue sa confrontation aux

<sup>32</sup> Abdelkrim BADJADJA, de Cirta à Constantine, Constantine hier et aujourd'hui.fr.

différentes mutations subies à des intervalles temporels espacés mais successifs, nous aborderons cette évolution par la définition de deux phases clés :

### 1.1.1 Constantine coloniale

#### a. Les premiers faubourgs de la ville

Telle que déjà mentionner, avant 1837, l'agglomération ne débordait nullement des limites formées par le ravin du Rhumel, il existait quatre rues principales, dans (les quelles étaient) disposer les quatre portes de la ville. Vers la fin de 1837, la ville commence à s'étendre hors du Rocher, quelques petits faubourgs ont été projetés au-delà du canyon. Par la suite, la colonisation organise l'ensemble des extensions spatiales de la ville. Car, naturellement, "le Rocher" ne pouvait plus abriter un tel accroissement notable de la population dite coloniale. Ce qui a poussé impérativement à la création de tous types de faubourgs à la périphérie de la ville.

**Le premier faubourg est celui de Saint-Jean**, qui s'entendait au pied du Coudiat Aty à l'ouest (où il y avait un cimetière). Ce dernier comprenait des boutiques qui **faisaient fonction de marché de gros à l'extérieur de la ville**. Par la suite, la création **du deuxième faubourg comprenant le quartier d'El-Kantra et d'El-Mansourah à l'est**. (Carte n°6).

#### b. Les extensions périphériques (1937 -1959)

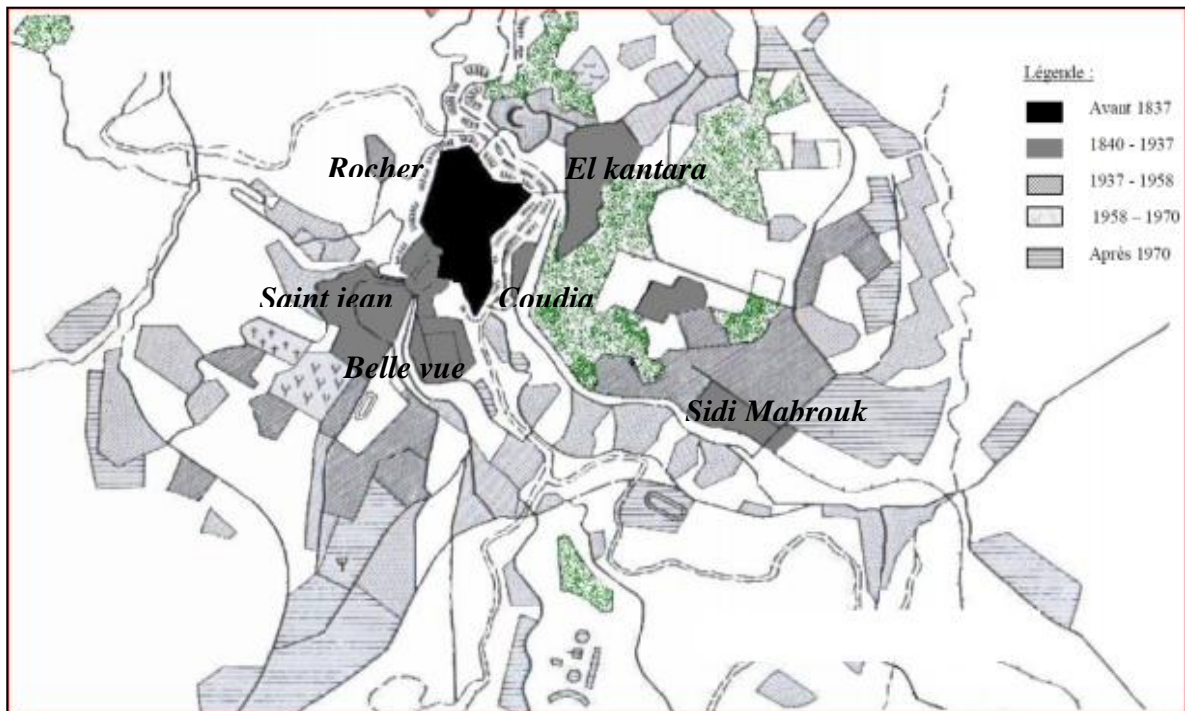
Durant cette période, la ville va connaître une extension de ses surfaces urbanisées (elle est passée de 136 ha en 1919 à 234 ha en 1937 et atteint 1800 ha en 1950)<sup>33</sup>, surtout avec l'apparition de la voiture et le développement du système de circulation. En effet, l'extension se poursuit d'une part, avec l'apparition d'autres quartiers : Sidi mabrouk au Nord-est et Bellevue au côté Sud-ouest de la ville (carte n°6).

D'autre part, avec l'ensemble des extensions périphériques spontanées comblant les poches urbaines inappropriées à l'urbanisation. Où on remarque l'apparition des premiers signes de bidonvilles, notamment le long des oueds Rhumel et Boumerzoug dans la partie Sud-est, à titre d'exemple : l'Avenue de Roumanie, Bentellis, Chalet des pins, Les Mûriers et le 4eme km.

---

<sup>33</sup>Donné du rapport de SCU de Constantine, avril 2007.

La zone Ouest de la ville a vu l'implantation des quartiers dit, de recasement : Ameziane et El-Bir, ainsi que la réalisation de grands immeubles, tels que le CILOC et la cité des Platanes.<sup>34</sup>



**Carte n°6** : Évolution et étendue de la ville de Constantine à travers le temps. Échelle 1/10 000

Source : Boudjabi Naouel Hanen, «les stratégies de la reconstruction de la ville sur la ville, Analyse d'un cas d'étude Constantine»+ traitement de l'auteur

En récapitulation, cette phase de la colonisation était marquée par :

- Grands travaux d'aménagements structurants de la ville
- L'urbanisation de ses périphéries à travers les nouveaux quartiers élaborés.
- les franchissements du ravin qui entoure le roche : le pont de Sidi M'cid suspendu par des câbles (fig. n°25), le pont de Sidi Rached en pierre (fig. n°26) et la restauration de l'ancien pont d'El Kantra.

Sans oublier, le percement d'une **brèche** dans les remparts de la ville, où aboutissent les différentes avenues Ajoutant à cela, la construction d'un ensemble d'édifice pour propulser et booster l'urbanité et la civilité occidentale : l'Hôtel de ville, le Théâtre, l'Hôtel des postes, le Palais de justice (fig .n° 27).

<sup>34</sup>Aichour Boudjemàa, Le problème de l'embouteillage du trafic urbain et son impact sur la ville de Constantine, Thèse de Doctorat d'Etat en Urbanisme, université Mentouri, Constantine. Département d'architecture et d'urbanisme, 2 008. Page 80.

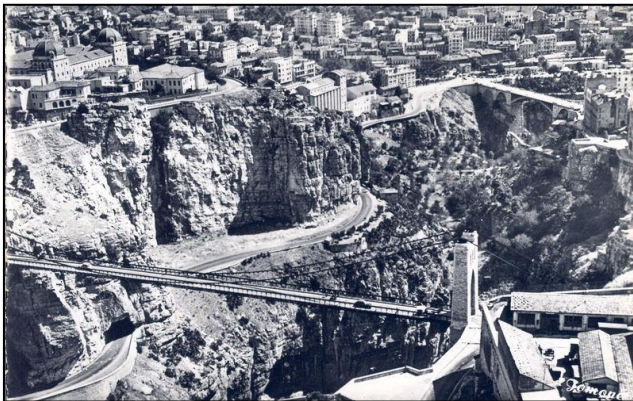


Fig. n° 25 : Vue aérienne du pont de Sidi M'cid 1959



Fig. n° 26: Vue aérienne du pont Sidi Rached 1959



Fig. n° 27 : Vue sur la place de la brèche : le théâtre et la poste

Source : [www.constantine-hier-aujourd'hui.fr/](http://www.constantine-hier-aujourd'hui.fr/)

En effet, la mouture urbaine et architecturale de la ville change, ainsi que **la cité ancienne sur le rocher s'impose et s'étend à d'autres aires spatiales**, afin que le périmètre cerné des différents Bab (porte de ville) devienne graduellement moins rigide. Surtout avec l'introduction de la voiture et le franchissement des différents accessoires routiers. **Ce qui implique que, l'entrée à la ville prend d'autre forme spatiale (non ponctuelle), dont la transition est souvent évidente entre le milieu rural et le milieu urbain** « *L'entrée établissant donc une limite entre la ville et la campagne* »<sup>35</sup>.

## 1.1.2 Constantine post coloniale

### a. les années 70

<sup>35</sup> Williams, Ron, Lessard, Marie et coll. 1998. Concepts d'aménagements d'entrées d'agglomération en vue d'une amélioration de la sécurité routière et de leurs qualités paysagères (CAEA) – Rapport préliminaire. Montréal.

La croissance urbaine de la ville s'est faite très timidement durant les premières années de l'indépendance à cause des données économiques de l'après guerre.

**A partir des années 1970**, l'urbanisation à Constantine est devenue de plus en plus accélérée. En effet, durant **le premier Plan Quadriennal (1970-1973)**, la ville a bénéficié d'importantes réalisations, notamment l'université (Fig. n°28), le complexe sportif et la zone industrielle le long de l'oued Rhumel.

**Entre 1974-1977**, la création de nouvelles cités sous forme de ZHUN (zone d'habitat urbain nouvelle). D'une part, du côté Nord-est de la ville se sont implantées la cité Daksi, la BUM (1977) et Ziadia (1975). D'autre part, du côté Sud-est se sont implantées la cité 5 juillet (1975) et la cité du 20 août (1975) Fig. n°29.

L'ensemble de ces derniers, Marque les premières extensions urbaines volontaires. Ce qui a impliqué, le transfère des activités encombrantes de la ville mère vers El Khroub, Ain Smara, Didouche Mourad, Hamma Bouziane (les villes satellites).

En adoptant cette urbanisation accéléré et ce développement éloignée du centre à la recherche des terrains facilement urbanisables, a engendré le phénomène de poche urbaine. En effet, Les espaces d'entrées étaient plus-ou-moins praticables par les piétons, car ses derniers présents des aires (Poches) libres dite, de promenades.



**Fig. n° 28:** Vue aérienne de l'esplanade de l'université Mentouri



**Fig. n° 29 :** Vue aérienne de la cité 20 AOUT

Source : [www.vitamedz.com](http://www.vitamedz.com)

### **b. Les années 80**

**À partir des années 80**, l'urbanisation à Constantine apparait excessive, puisque cette dernière s'est déroulée pratiquement en dehors du périmètre urbain déjà établi à la période précédente. En effet, le développement d'autres zones d'habitat nouvelles (ZHUN), ce qui a impliqué, l'élaboration d'autres axes autoroutiers : Zouaghi au Sud et Bekira au Nord (loin du site initial de Constantine), suite au **plan quinquennal (1980-1984)**. Sans

oublier le lancement des lotissements privés et surtout la multiplication des cités d'habitat précaires.<sup>36</sup>

En effet, Plus de 18 000 logements ont été réalisés dans cette phase: Bousouf (4000 logements collectifs et 1 200 individuels), Djebel Ouach(1 000 logements collectifs et 1 200 individuels), Ain Smara (4500collectifset 1600 individuels) et un autre à El Khroub (6500 logements).<sup>37</sup>

Grace à ses multiples réalisations, la ville de Constantine adopte d'autre centre, mais périphériques. Dont, le résultat imprime une image de force et de développement aux différents espaces d'entrées de ville. Cette dernière, qui figure souvent liée à l'image d'une vitrine industrielle. Mais, cette dernière reste largement infectée par l'allure des ensembles d'habitats précaires.

### c. Constantine dans les années 1996 -2016

**Durant les 20 dernières années**, la ville atteste d'autre réalité plus accentuée, d'ordre démographique, industrielle, technologique et par conséquence urbanistique (exemple : la ville nouvelle Ali Menjeli). Dont, Constantine témoigne une urbanisation plus libérale vue la multiplicité des programmes de lotissements et ceux de la promotion immobilière au niveau de sa périphérie. Ce qui a impliqué un étalement urbain qui se prononce d'ailleurs jusqu'à aujourd'hui. Dont, les spécialistes le considèrent comme forme et conséquence de sa croissance urbaine.

En effet, Constantine s'est amplifiée, car **la vie et la dynamique urbaine ne se résument pas seulement au centre mais aussi à sa périphérie ; la où l'espace périurbain s'impose et fait accueil à la ville. Ce dernier, qui ne reste plus marginale ne se résume pas seulement à la zone encombrante, puisqu'il comporte ainsi des zones d'activités résidentielles, commerciales, institutionnelles, qui s'imposent à leurs tours de plus en plus.** Booster aussi, par l'élaboration des nouveaux axes d'extensions en l'occurrence des routes nationales : la RN 27, la RN3, la RN5 et la RN 97 <sup>38</sup> (Remarquant que, ces dernières faisant ainsi partie intégrante de l'espace d'entrée). **De ce fait, l'espace accordé à l'entrée prend d'autres leviers d'ancrage au sein de la ville de Constantine.**

<sup>36</sup> Lakhdar Amar, «Extensions périurbaines de Constantine diagnostic et évaluation Cas de la zone Zouaghi Ain El Bey application d'un SIG (MapInfo) » Mémoire De Magistère, Université Mentouri, Constantine, Département D'architecture Et D'urbanisme, 2011. Page 77.

<sup>37</sup> LatrachChafia, «La planification urbaine entre théorie, pratiques et réalité. Cas de Constantine » Mémoire De Magistère, UniversitéMentouri, Constantine, Département D'architecture Et D'urbanisme, 2008. Page 84

<sup>38</sup> Ces orientations sont apparues pendant l'application du plan de Constantine en 1958, et elles ont été concrétisées par le PUD de 1975.



## SYNTHÈSE

**La ville de Constantine s'est tracée un passage progressif de croissance, donc, elle s'est libérée de son noyau initial (le rocher) qui reste témoin de son histoire de développement jusqu'aujourd'hui à une ville amplifiée distinguant la métropole actuelle.** Car l'idée ponctuelle où l'entrée à la cité se résume et se référence aux quatre « Bab » (portes) s'est évoluée à la dimension de l'espace « un espace d'entrée » et non « une porte d'entrée ».

Nous constatons que, cet espace d'entrée a marqué une progression variable et concomitante à la croissance urbaine de la ville. Car, au premier temps la transition était évidente entre le milieu rural et le milieu urbain (les années 1970). Mais graduellement, il s'est développé en un espace ambigu et souvent fluctueux, en raison des différentes réalités qu'il suscite. En effet, aujourd'hui les limites entre les deux milieux rural et urbain deviennent de plus en plus floues à détecter.

A cet état de fait, le rôle des anciennes portes de la ville deviennent symboliques et renvoyant à une période reculée de la vie en ville, car leurs rôles s'est atténuées, cédant le passage à un autre espace dit : **d'entrée de ville.**

Qu'est-ce qu'une entrée de ville ? Quel définition pouvant nous attribuer à cet espace d'accueil ? Quel sont ses rôles ?

### 2. Entrée de ville, essai de définition

Avant de préciser et de citer les différentes entrées de Constantine, on trouve important d'abord de cerner la notion d'une manière générique.

Dans l'ensemble de la littérature consultée, à propos du sujet « entrée de ville », nous avons constaté que c'est un terme polysémique. Car, il désormais revêtant différentes réalité. En effet, une définition précise devient difficile.

Temporellement, l'utilisation de la notion « entrée de ville » s'est construite d'une manière progressive. Elle été utiliser **pour une première fois en France**, au sein de la problématique de la périphérie de ville, plus particulièrement **les espaces périurbains**, suite aux nombreuses critiques portant sur les désordres observés à ces derniers.

Depuis lors, la manière d'appréhender les entrées de ville a fortement évolué. En effet, on remarque deux phases de réflexion, suivant lesquelles on va essayer de cerner sa définition :

### 2.1 Une première phase

Qu'on peut qualifier de **prise de conscience**, correspondant à l'émergence de ces espaces d'entrées de ville à partir des années 80.

En 1989, deux ouvrages intitulés : « Pour une amélioration de la qualité des entrées de ville », « Les boulevards urbains »<sup>39</sup>, inaugurent la réflexion sur les phénomènes des entrées de ville et leurs associations au problème d'étalement, ainsi qu'à l'importance accordée aux voies d'accès et leur requalification. À cet égard, l'entrée de ville est considérée comme : « Les espaces tangents au tissu urbain ou aggloméré, traversés par au moins une grande voirie de pénétration et souvent proches ou traversés par une grande voirie de contournement ».<sup>40</sup>

En somme, une entrée de ville se définit par ses caractéristiques concrètes :

- une urbanisation distinctive produite en périphérie;
- structurée par des voies d'accès (RN...)
- Et bordant ces voies de part et d'autre dans une certaine linéarité.

### 2.2 Une seconde phase

Caractérisée par **la mobilisation de ses espaces**, surtout après l'élaboration du rapport Dupont 1994<sup>41</sup> (voir Annexe 1) où les « entrées de ville » sont désormais élevées au rang de problématique nationale. En effet, les réflexions sur la ville périphérique évoluent sur la base de la reconnaissance de ces espaces d'entrées, comme étant **des éléments un élément de la structure urbaine**, dont l'approche dite **urbanistique**. Cette dernière, qui tente de définir les moyens de transformer les entrées de ville en dépassant les jugements et les descriptions.

Dans ce sens, les entrées de ville sont décrites comme : « (...) des espaces commerciaux qui font l'objet de peu de considération urbanistique et esthétique. Ou on

<sup>39</sup> Deux ouvrages clés de Geneviève Dubois, publiés en 1989, 1990

<sup>40</sup> Hervé Huntziger (1991, cité par Frobert, 1999), écrit à la suite d'une étude financée par la Direction de l'aménagement et de l'urbanisme et intitulée Entrées de ville et logiques économiques. Note d'étape : le diagnostic au niveau national.

<sup>41</sup> Le rapport commandé au sénateur A. Dupont, par le ministère de l'environnement et celui de l'équipement, souhaite « redonner le goût de l'urbanisme ». France en 1994

associe généralement l'entrée de ville aux espaces et paysages périurbains, à l'interface de la ville et de la campagne, car elle représente de ce fait une zone floue, mal définie. »<sup>42</sup>

D'autre part, dans le monde anglo-saxon, la problématique liée aux entrées de ville est encore étudiée, seulement pas dans le même volet de réflexion. « Sans doute que les entrées des villes américaines ne sont pas tellement différentes de celles que l'on trouve en France, mais la question n'est tout simplement pas abordée, sous le même angle. »<sup>43</sup> Afin, qu'ils traitent la notion suivant une **approche dite paysagère**, c'est à dire :

- soit de façon à intégrer les infrastructures routières dans leur environnement, afin de diminuer leurs emprises sur le paysage ;
- soit de la perception de l'automobiliste lors de sa conduite.<sup>44</sup>

Dans cette optique, l'entrée de ville est vue comme **porteuse de significations multiples** : « ce sont de véritables portes d'entrée qui contribuent à en définir l'identité [de la ville]. Par les interprétations dont elles font l'objet, c'est tout un paysage qui émerge de cette réalité, tant pour les usagers, qu'ils soient occasionnels ou assidus, que pour les riverains »<sup>45</sup>.

## SYNTHESE

Les deux approches sont indispensables et complémentaires à la compréhension du phénomène « d'entrée de ville », puisque :

1. L'entrée de ville n'est pas seulement **un événement ponctuel où même isolé** (un rond-point, une porte de ville, un signal) et ce n'est pas **le seul axe routier. Donc, on parle d'une urbanisation particulière liée aux principaux axes de la ville.**

2. L'entrée de ville est une « **expérience visuelle** »<sup>46</sup>, car, c'est ce que l'œil du piéton, de l'automobiliste ou du voyageur **perçoit** lorsqu'il quittera la campagne avant de pénétrer à la ville, c'est à dire dans un tissu urbain continu. Autrement dit, l'entrée de ville présente

<sup>42</sup> Stéphanie Rocher, L'expérience du piéton en entrée de ville, 2013

<sup>43</sup> Gariépy, M. et coll. 2006. « Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal, Québec ».

<sup>44</sup> Venturi, Robert, Denise Scott Brown, and Steven Izenour. 1972. « Learning from Las Vegas.

<sup>45</sup> Idem.

<sup>46</sup> E.verdeil : « clés pour les entrée de ville » ,éd parenthèse.1999.

un véritable parcours de passage « Mais ce n'est plus la campagne, ce n'est pas encore la ville traditionnelle ». <sup>47</sup>

**Donc, on peut les considérés (entrées de ville) comme des intermédiaes, perçus d'une typologie d'espace et d'environnement particulière entre centre et périphérie.**

### 2.3 Le rôle des entrées de ville

Tel que déjà démontré, la formation et le développement de cet espace d'entrée de ville est concomitant à la croissance de la ville, plus particulièrement à ses infrastructures routières et à sa population urbaine. De ce fait il fait figure par sa révélation comme la première vitrine. Mais, quels types de fonctionnalités rencontrées et accordées à une entrée de ville ?

D'une manière générale l'aspect fonctionnel d'une entrée de ville, figure se caractérise au préalable par la possibilité d'accéder à la ville, Ce qui est favorisé d'une manière instinctive par **l'usage de la route**. Il s'agit donc de répondre à des modes de vie et à des mobilités quotidiennes qui restent partagés entre le centre et la périphérie, car la ville progresse d'une manière continue.

Seulement, **l'entrée de ville routière** n'est plus le seul aspect fonctionnel, ou le seul lieu qui privilégie la découverte de l'espace d'entrée. En distingue **d'autres espaces bâtis (habitation et activité) ou libérés tels que** ceux connectés aux transports collectifs (gares, lignes de tramway, tram-train, BHNS<sup>48</sup> et leurs stations, parkings relais...etc .) où s'expriment généralement les différents **nouveaux espaces dynamiques, commerciales ou de créations.**

Les spécialistes rapprochent les espaces attribués aux entrées de ville **aux véritables corridors**, affectés aux commerces et aux magasins, des grandes surfaces, axés principalement sur l'automobile. Ce qui convoite généralement un flux important de clientèle. En effet, l'aspect commercial et économique s'est largement imposé.

D'autre part, c'est important de mentionner le rôle clé que joue l'entrée de ville pour **la publicité** où **l'affichage publicitaire** (Qui a débuté vers le fin XXème siècle sous forme d'affiches apposées ou peintes directement sur les murs) .

---

<sup>47</sup>Michèle PRATS, La problématique des « entrées de ville » Où en est-on ? à l'origine du comité des entrées de villes et du concours 13e Concours National des entrées de villes et des reconquêtes des franges urbaines .Colloque Remise des Prix Sénat ,28 octobre 2013

<sup>48</sup> Bus à haut niveau de service

Car aujourd'hui, l'affichage publicitaire est un acte urbain considéré comme l'emblématique de l'expansion économique, il est dédié plus particulièrement aux personnes en déplacement, du fait que, les entrées de ville présentent des terrains favorable à l'information. Car la perception de la ville que l'on a depuis sa périphérie est le plus souvent une image **stéréotypée** de ce que porte la ville même.

Seulement, Il est important d'avoir plus d'attention au phénomène de la prolifération d'affichage commercial ou publicitaire (fig.30et31) puisqu'il découle généralement d'une création destiné seulement à l'automobiliste et sa vitesse élevée, négligeant son impact environnemental et paysager. Du fait, la question de la pollution visuelle dilue et parfois même cache l'image et l'aspect paysager de l'entrée, par conséquence le paysage urbain. Car à la fin, l'entrée de ville présente sa première image et sa première vitrine.



**Fig. n°30** : Vue de la cathédrale de Montauban France Dans les années 1970

**Fig. n°31** : Vue de la cathédrale de Montauban après L'arrivée massive de l'affichage publicitaire

Source : CETE Normandie-Centre – DADT Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle - 2012

En déduit à la fin, que l'entrée de ville est un milieu de vie, **un segment imposant de la ville**, vu qu'il porte certaines fonctionnalités dépendantes de la vie dans la ville actuelle. Seulement, assurer une bonne fonctionnalité à ses espaces d'entrées, dépendras de plusieurs facteurs.

**Cependant, un aménagement urbain adéquat aux différents modes d'utilisation reste indispensable, afin de garantir deux critères : la sécurité et le confort de l'utilisateur.**

## Conclusion

Depuis 1837, "entrer à Constantine", est marqué par des "temps" et des "images" différentes. Les chantiers élaborés ont transformé l'accès à la ville; de la porte d'entrée (d'un point précis dans l'espace) à un **véritable parcours**. Ce parcours chevauchant sur les zones rurales ou périphériques et les zones urbaines est devenue de plus en plus flou. Il est difficile de distinguer la ville de son contexte périurbain.

Cet espace d'entrée de ville forme **un seuil physique** entre le centre et la périphérie qui semble convoquer deux approches:

- Urbanistique, avec ses modes d'aménagement, de structuration et d'affectations fonctionnelles
- Paysagère, ou l'image devient pertinente et "très recherché".

Elle n'est pas seulement liée au seul mouvement circulatoire, car elle doit prendre en considération le contexte en articulant toutes les autres fonctions.

En fin, l'entrée de la ville participe à enrichir la vie urbaine **car c'est un parcours de découverte, ou la propriété majeure demeure la multiplicité de signes, (objet urbains) susceptibles de participer à imprimer une image identitaire de la ville.**

## Conclusion Partie 1

Cette première partie du travail se présente comme un préambule à la compréhension du phénomène d'entrée de ville (formation, évolution, rôle), à l'égard de la ville de Constantine notre contexte (terrain) d'étude. Ce dernier qui reflète une ville inexpugnable, forte par sa géographie (son site), son histoire et imposante par sa présence métropolitaine.

Cependant, elles restent des espaces "floues", difficiles à limiter, tant elles chevauchent sur les espaces périphériques, et s'inscrivent également dans la problématique de l'étalement.

Tout l'intérêt pratique qu'elles portent, réside dans les enjeux économiques, sociaux et environnementaux, mais aussi aux "identités" urbaines basées sur l'image et sur les qualités paysagères.

Aujourd'hui, nous n'entrons pas à Constantine comme entraient les visiteurs du début du XXe S. Eux traversaient des "portes" monumentales, pour se retrouver dans la "cohue" des souks et des rues commerçantes. Nous, nous empruntons un parcours plus ou moins long pour retrouver l'effet de la ville...sans encore pénétrer dans son centre

Avec ses entrées axées et structurées par des voies principales (interurbaines), Constantine renouvelle ses accès, ses parcours et ses "nouvelles" portes symboliques. Chacune se démarque par son paysage, ses fonctions et sa structure.

**Mais, quelle réalité reflète la ville de Constantine à l'égard de ses espaces d'entrées ? (ce qu'on va essayer de développer dans la 2 ème partie du travail)**

## ***Partie 2 : Les entrées de Constantine***

### ***Chapitre 4 : Analyse de différentes entrées de Constantine***

### ***Chapitre 5 : Levier d'actions, enjeux et préconisations.***



## **Partie 2 : Les entrées de Constantine**

### **Introduction Partie 2**

Nous avons pu constater d'après la partie précédente que :

Constantine a connu un développement graduel de sa tâche urbaine. Ce qui a influencé largement le développement de ses entrées, de points ponctuels (portes) à des espaces distinctifs qui fait accueil à la ville. Ces derniers, qui sont de plus en plus flou ; malgré qu'ils abritent différentes et fonctionnalités. Ils sont également des zones par lesquelles la ville livre une première image identitaire.

L'objectif de cette partie du travail, consiste à établir, à travers **une analyse** des entrées, les fondements nécessaires pour l'élaboration de :

- **Un outil d'aide** à la définition et à la compréhension des différentes entrées de Constantine et d'identifier leurs caractères essentiels en termes de paysage, de déplacements, de formes urbaines et d'architecture,...etc.
- **Un diagnostic, mettant en évidence les points forts à valoriser et les problèmes à corriger**, à travers la méthode AFOM. (Atouts, opportunités, menaces, faiblesse)
- **Une définition des différents enjeux** et les préconisations préalables d'un éventuel projet urbain futur.

**Cette partie s'appuie méthodologiquement sur un travail cartographique actualisé et sur une décomposition des entrées selon trois critères : fonctionnel, structurel et paysager.**

**Le diagnostic est également rendu sous forme d'évaluation mettant en exergue les atouts, les faiblesses, les opportunités et les menaces.**

**Quant à la définition des enjeux et des préconisations, elle est développée en termes de perspective et de vocations inscrites dans les différents outils et instruments d'aménagement nationaux et locaux.**

## **Chapitre n°4 : Analyse de différentes entrées de Constantine**

### **Introduction**

Tel déjà abordé, à Constantine, les entrées de ville « ponctuelles » ont évoluées vers des entrées de ville « parcours ». En effet, plusieurs interrogations s'imposent et dévoilent plusieurs pistes de réflexion ;

- Quelle sont les différents entrées de Constantine ?
- Quelles fonctions remplissent-elles ?
- Reflètent-elles la réalité d'une ville métropole ?
- Sont-elles le résultat d'une planification stratégique territoriale où seulement l'effet d'un laisser-faire ?

Dans ce présent chapitre, prenant en considération les informations acquises de la partie précédente, nous tenterons en premier de définir les différentes entrées de Constantine. Cette approche s'appuie une méthode d'analyse commune structurée autour de "critères" fonctionnel, structurels et paysager. Cet exercice tend à mettre à nu la réalité de ces espaces et ses différents atouts.

### **1. Quelle sont les entrées de Constantine ?**

Par rapport à ses différentes particularités géographiques dominantes, stratégiques (ville carrefour) et à son histoire urbaine, Constantine s'est dotée de cinq entrées distinctes et concomitante au réseau routier composé de routes nationales (RN3, RN27, RN79, RN5). Ce qui permet l'accessibilité à la ville depuis ces différents directions ; Nord, nord-ouest, sud, sud -est, et sud- ouest (carte n°7) :

- L'entrée Nord reliant Constantine aux communes : Hamma Bouziane, Didouche Mourad et Zighoud Youcef: La RN 3.

- L'entrée Nord-ouest reliant Constantine à la commune de Hamma Bouziane: La RN 27.

- L'entrée sud reliant Constantine à la ville nouvelle Ali Menjeli : La RN 79.

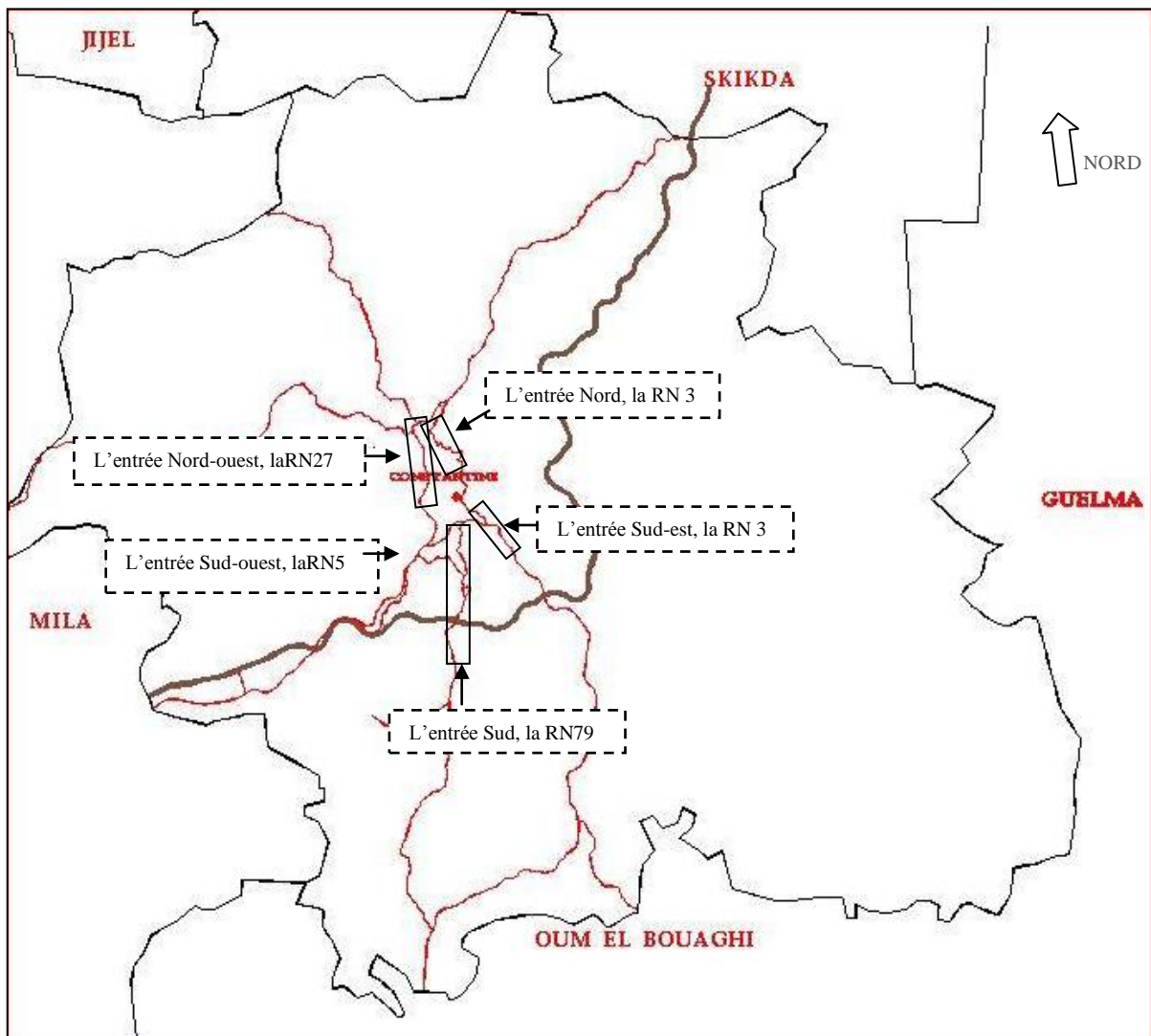
- L'entrée Sud-est reliant Constantine à la commune d'El Khroub : La RN 3.

- L'entrée Sud-ouest reliant Constantine à la commune Ain Samara : La RN 5.

D'une mesure synoptique, les différentes entrées de Constantine se caractérisent par un développement (mitage) linéaire reflétant une urbanisation souvent hétéroclite. Seulement, cette dernière reste parallèle aux axes routiers (les routes nationales).

Mais, chaque entrée à une position différente dans le territoire où elle se localise. Cette position joue un rôle clé dans la lecture fonctionnelle d'entrée à l'égard de toute la ville et par conséquent au territoire.

Dans ce sillon, la question de l'échelle spatiale s'impose. Donc, quelles sont les échelles spatiales d'entrées de ville ?



**Carte n°7 : les entrées de Constantine**

Source : carte de réseau routier / DTP Constantine + traitement de l'auteur

## 1.1 Les échelles d'entrée de ville

La lecture spéciale d'une entrée de ville est référenciée depuis trois échelles distinctives, hiérarchiques et mises en relation, tel que le présente la fig. n°32.

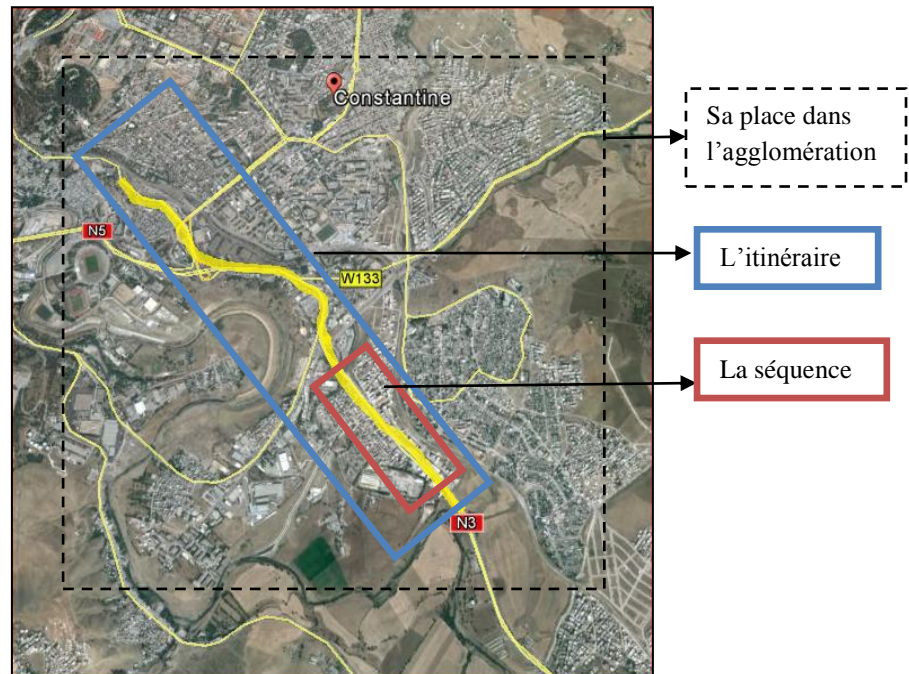


Fig .n°32 : Les différentes échelles d'étude d'entrée de ville

Source : Google Earth+ traitement de l'auteur

### 1.1.1 Echelle de l'agglomération

Il s'agit d'une réflexion qui a une portée large ou globale servant à qualifier le rôle de l'entrée par rapport à toute l'agglomération, Telle que :

- Son insertion dans le grand paysage naturel et urbain, car l'appréhension du grand paysage se situe à l'échelle du grand site dans lequel s'inscrit généralement les entrées d'agglomération<sup>49</sup>.

- Son rôle dans la circulation de l'agglomération, puisqu'il s'agit de déterminer la fonction de la voie d'entrée en agglomération : transit, de desserte locale, pénétrante (accès rapide au centre) ou les trois à la fois.

- Son rôle dans le fonctionnement de l'agglomération.

<sup>49</sup>Les entrées de villes, grille de lecture. Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole. Octobre 2013.p16

### **1.1.2 Échelle de l'itinéraire**

La réflexion sur l'échelle de l'itinéraire concerne une emprise moins large que la première, dont la portée cerne la voie d'entrée et le fonctionnement implanté à ses deux rives. Cette situation permet de distinguer :

- Les différentes zones bâties, ou autrement dit les affectations dominantes du bâti : centres urbains, principaux ou secondaires ; habitats continus, habitat dispersé ; zones d'activités industrielles ou artisanales ; zones d'activités commerciales ; zones mixtes.

- Le non-urbain : espaces naturels continus, agriculture, forêt.

Il est important d'ajouter que le regroupement des usages dominants conduit à la définition d'une séquence (l'unité de composition de l'itinéraire). A l'échelle de l'itinéraire, les différentes séquences sont généralement articulées par des nœuds.

Nous appelons « **nœud** » un point singulier du parcours, qui peut être soit une traversée importante, soit un passage évident d'une vocation à une autre, soit un élément fondamental du site (rupture de pente, passage de cours d'eau, etc.).<sup>50</sup>

Nous appelons « **séquence** » une partie de l'itinéraire où des vocations, ou bien des types d'urbanisation sont dominants et évidents : centre urbain, zone d'activités, zones de commerces, zone hétérogène non structurée, zone de coupure à l'urbanisation,... etc. Certaines séquences peuvent avoir des caractéristiques différentes de part et d'autre de la voie.<sup>51</sup>

### **1.1.3 Echelle de la séquence**

Il s'agit d'une lecture plus précise qui cible les différents objets urbains disposés particulièrement à chaque séquence. Car cette dernière, peut se partager on : zones à vocation commerciale, zones à vocation de centre urbain, zones hétérogènes, zones dissymétriques,...etc.

## **2. Elaborations des critères d'analyses**

L'établissement d'une analyse dépend impérativement d'une élaboration des critères. Ces derniers, seront choisis de façon à clarifier le processus ou la conjecture de la recherche voulue.

---

<sup>50</sup>Réhabilitations des entrées de ville, étude réalisé dans le cadre de la Direction régionale de l'environnement d'Ile-de-France. Décembre 2001.p11

<sup>51</sup>Idem.p.11

Donc, l'objectif initial est la compréhension des différentes données ainsi que l'établissement des différents états de fait de ces cinq espaces d'entrées à l'égard de toute la ville.

Nous rappelons la définition de la notion entrée de ville : « *Aujourd'hui, une entrée de ville peut se définir comme un accès et une introduction à la ville, constituée à la fois de la route d'accès à une agglomération, une ville, un centre-ville ou un village, de ses abords et du paysage visible à partir de ladite route »<sup>52</sup> .*

On distingue que, l'entrée de ville prend référence sur trois réalités connexes :

- celle de l'accès (la route),
- ses abords
- et de la perception, autrement dit du paysage visible à partir de cette dernière.

En effet, nous pouvons déduire que ces critères sont d'une pertinence qui permet de :

- De "décomposer" les entrées en entités mesurables ou qualifiables
- De servir de mesure et de compréhension liés aux réalités déjà mentionnées.

### **2.1 L'entrée de ville en tant que structure routière**

L'entrée de ville doit impérativement servir une **fonctionnalité routière** (motorisée) et assurée en parallèle des passages piétons .Donc, c'est important de distinguer :

- **La fréquentation routière et efficacité du réseau.**
- **La qualité et la nature du revêtement de la route, des abords et des trottoirs.**

### **2.2 L'entrée de ville en tant que structure urbaine**

Les spécialistes rapprochent l'entrée de ville à **un corridor**, un **parcours dynamique**, un ensemble **d'activité juxtaposée**, des **espace de dysfonctionnement urbain** ...etc A cet égard, il est nécessaire de distinguer les composantes identitaires et essentielles de la structure urbaine et du paysage urbain, ce que les spécialistes appellent : **le paysage en élévation latérale des deux rives d'entrées** :

- **Le milieu bâti** : soit résidentiel, commercial, institutionnel...etc.

---

<sup>52</sup>Williams, Ron, Lessard, Marie et coll. Op cit.p 40.

- **La végétation.**

- **Le mobilier urbain** : signalisation, d'éclairage, panneaux de publicité ...etc.

### **2.3 L'entrée de ville en tant que structure paysagère (imagière)**

L'entrée agit comme introduction à la ville, dont on rencontre plusieurs éléments exprimant son parcours par **de multiples images successives et** déterminant la mémoire du lieu. Ce sont des éléments architecturaux, paysagers ou artistiques, ainsi que les matériaux, les couleurs, les formes, les styles ou les ambiances, tous réunis pour contribuer à la constitution du paysage et de la qualité paysagère.

Cette partie d'analyse se résume à ce que les spécialistes appellent :

**Une analyse séquentielle.** Car cette dernière, permet d'étudier les modifications du champ visuel d'un parcours pour un observateur progressant selon une direction déterminée. Un parcours ou quelque trajet que l'on aura décidé d'étudier, peut se découper en certain nombre de séquences.<sup>53</sup>

À cet égard, **le séquençement** est considéré comme la déclinaison d'une approche paysagère visuelle, comportant les différents mouvements caractérisant l'espace, Comme l'explique la figure qui suit :

---

<sup>53</sup>Philippe Panerai, Jean-charles Depaule, Marcelle Demorgon, Analyse urbaine, 2009 page 37

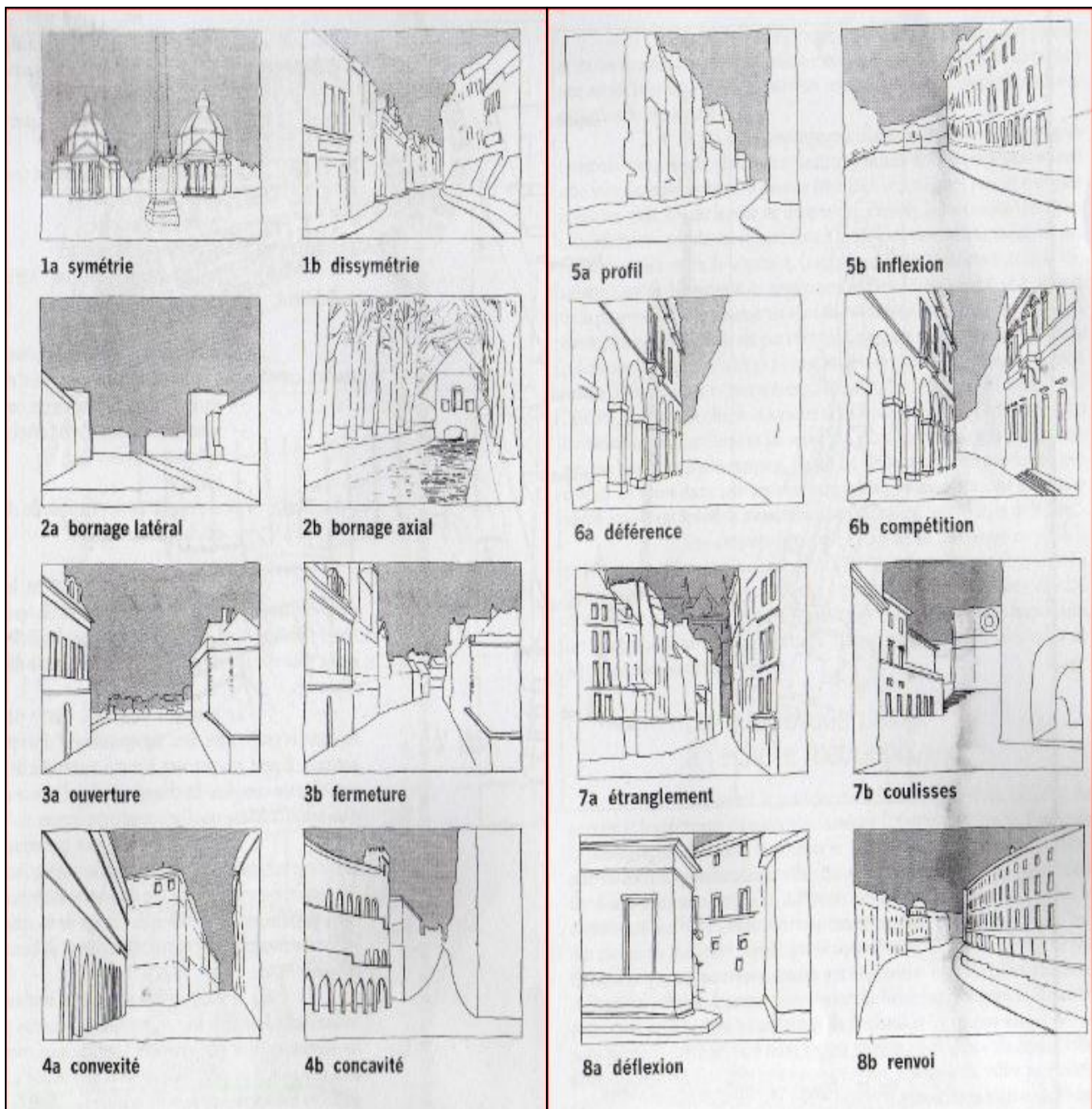
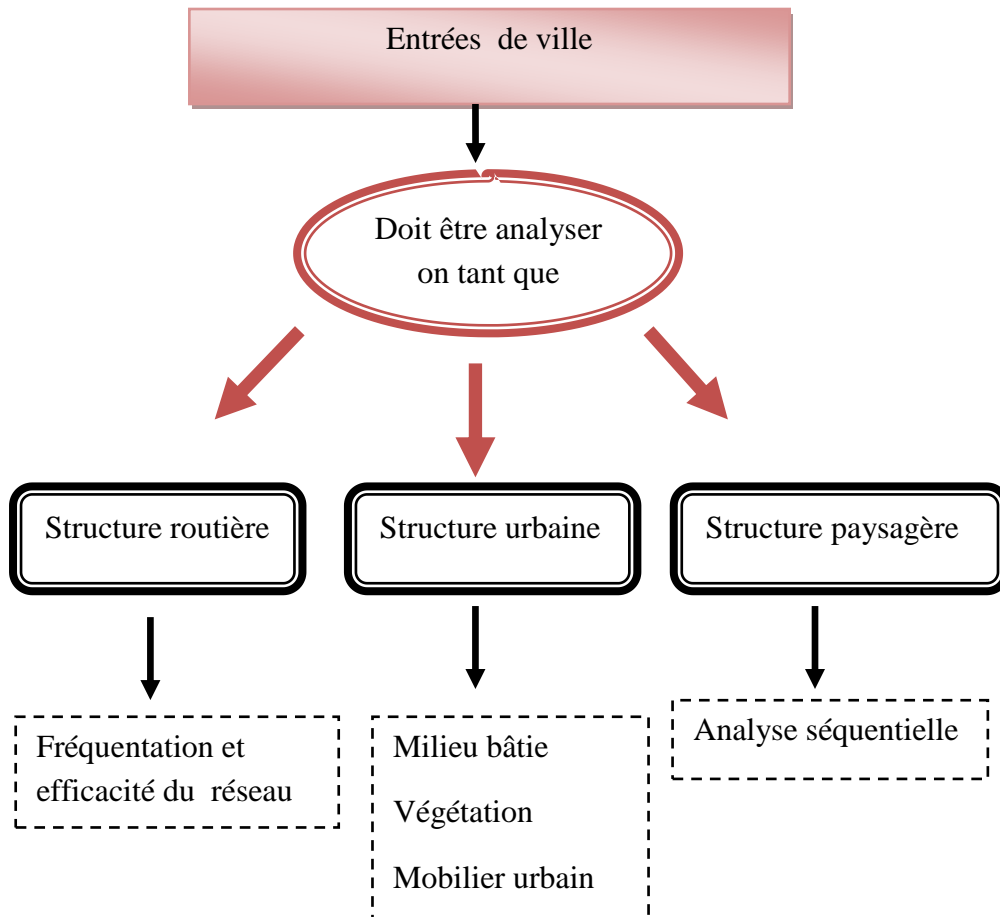


Fig. n°33 : les différents résultats d'une analyse séquentielle

Source : dessin de P. Panerai et H.Fernandez, d'après Ivor Dewolf. Analyse urbaine, 2009 pages 39



Le schéma n°5 résume les différents critères adoptés pour établir l'analyse des cinq entrées de Constantine :

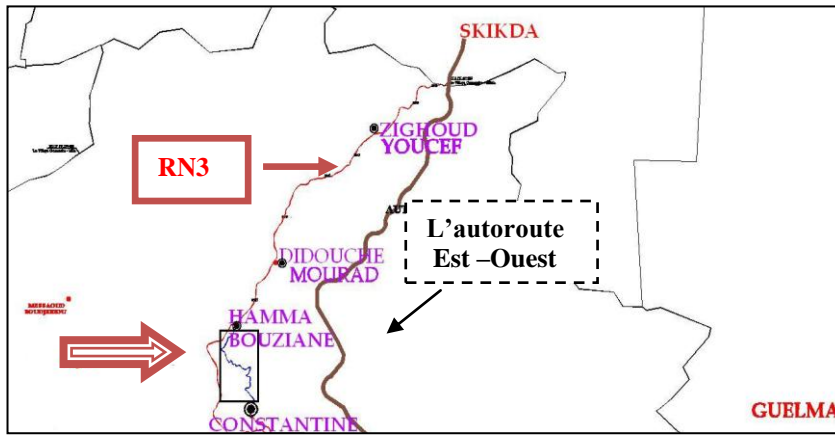


**Schéma n°5** : entrée de ville, critères d'analyse

Source : l'auteur

# L'entrée Nord reliant Constantine aux communes : Hamma Bouziane, Didouche Mourad et Zighoud Youcef : La RN 3

## La fonctionnalité routière



la RN3 le tronçon routier

Source : carte de réseau routier / DTP Constantine + traitement de l'auteur

La RN 3, rejoint de son tronçon Nord la ville de Constantine au wilaya de Skikda en passant consécutivement par les communes : Hamma Bouziane, Didouche Mourad et Zighoud Youcef.

Le passage montagneux- rocheux se particularise ainsi par quatre tunnels dont, trois ont presque la même longueur moyenne et le quatrième (le dernier) marque la différence par sa longueur considérable.



## Fréquentation

Route nationale	sens	Volume			Taux de Saturation	Année
		VL	PL	TOTALE		
RN3	Vers Constantine	10087	3013	13100	dépassant les 80%	2013

### Prévisions de trafic routier

RN 3	Les deux sens (vers Skikda et vers Constantine)	2015	2016	2020
		21850	13800	15650

Unité : (TJMA) trafic journalier

## Morphologie et structure de l'entrée

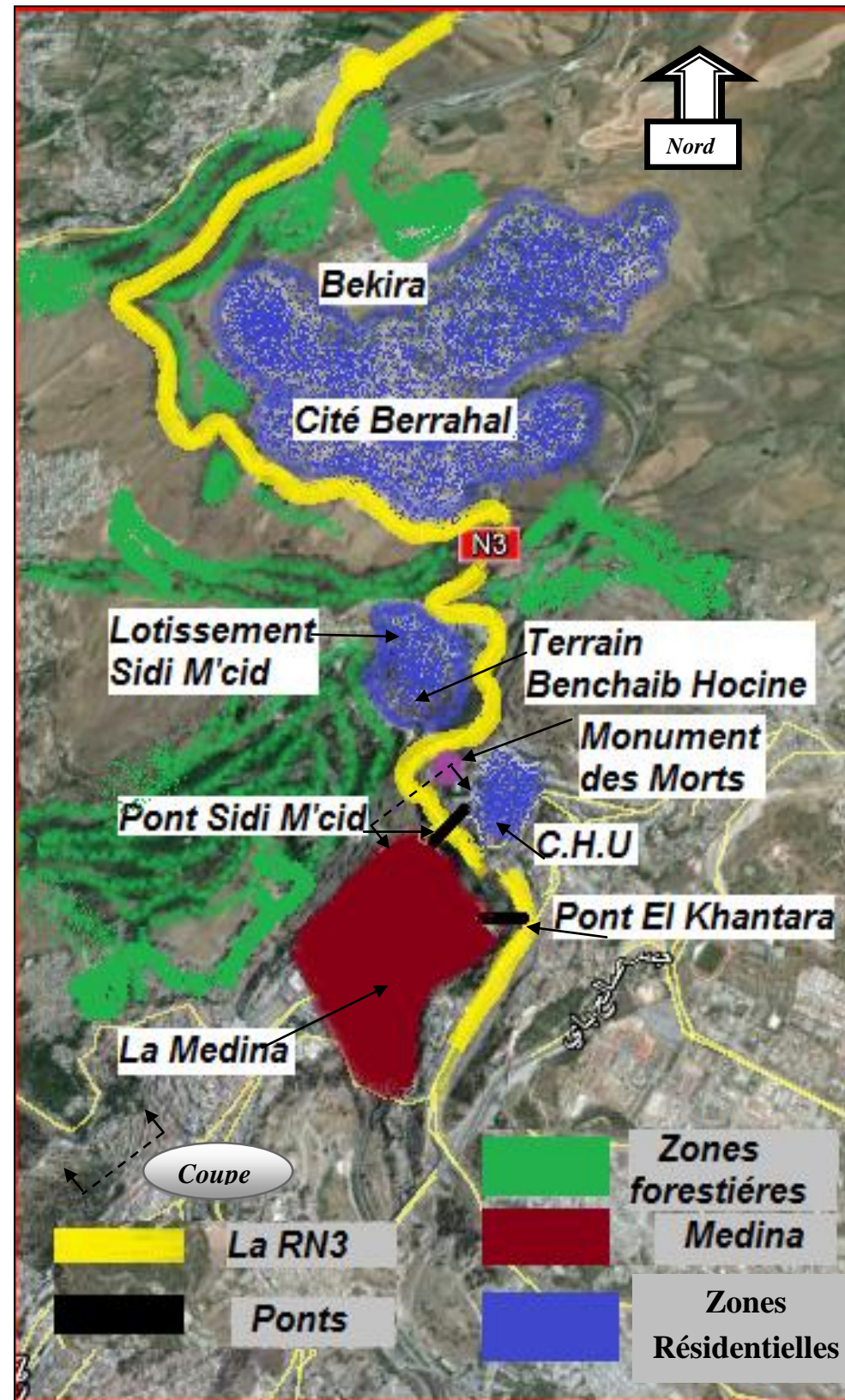
L'étude présente ici porte sur un parcours de 8 km de longueur, depuis le rond point de El Hamma Bouziane jusqu'à l'intersection de la voie (La RN3) avec le pont El Khantara .

Le tronçon supérieur de la RN3 du côté Nord, plus précisément le secteur urbain El Khantara Reliant la ville centre par sa périphérie du premier la commune de Hamma Bouziane, Didouche Mourad et vers la fin Zighoud Youcef.

L'itinéraire de la voie (la RN3) est structuré d'un caractère montagneux et rocheux imposé par la topographie du site qui domine la ville historique et par conséquent son entrée.

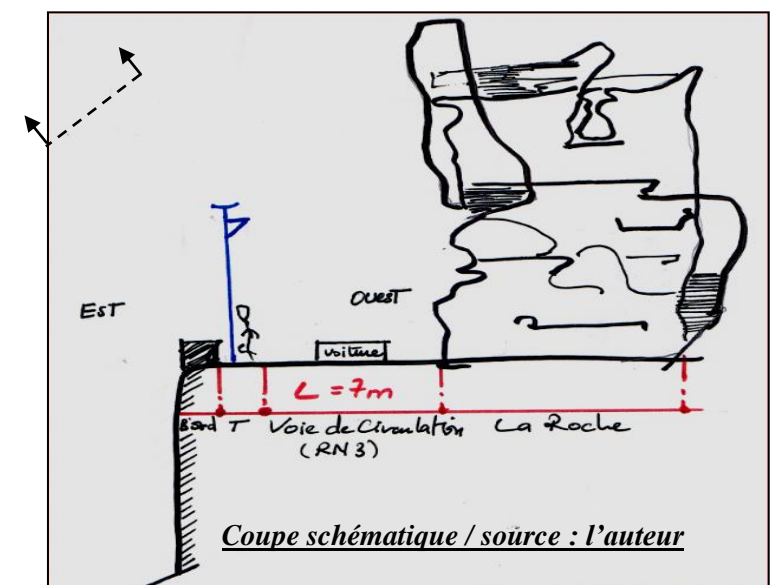
Le parcours est dotée d'un Caractère historique sédimentaire (la roche). En effet, le regard est pris par une large exposition paysagère, dont les images d'immeubles de périodes historiques différentes se juxtaposent, en allant de son extension vers son identité.

Concernant l'espace vert, La nature et les zones forestières cerne l'itinéraire et lui offre le label de la particularité paysagère



Carte représente la structuration du tronçon Nord de la RN3

Source : Google Earth+ traitement de l'auteur



Coupe schématique / source : l'auteur

## Analyse séquentielle

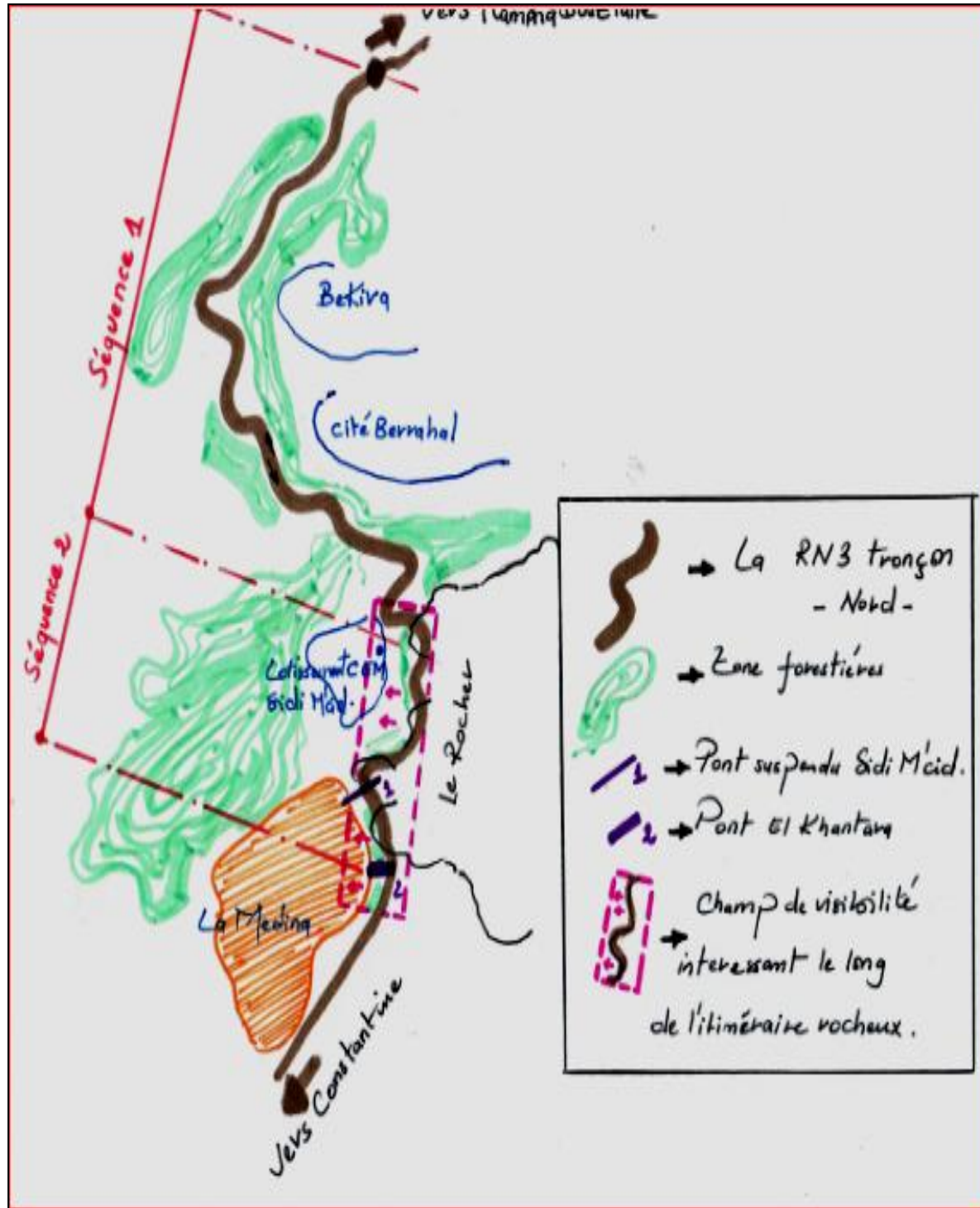


Schéma de l'entrée de ville Nord (la RN3)

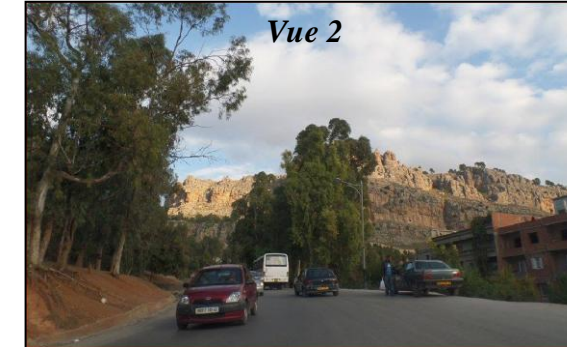
Source : l'auteur

### Séquence n° 1 « depuis le rond point d' El Hamma Bouziane jusqu'à l'arrivé au CEM Ibn Batouta »

Après le rond point (d'El Hamma Bouziane) la voie d'entrée (La RN3) se prononce en tant qu'une voie d'un seul sens dans un tissu forestier.

Du côté Ouest de la voie on n'a l'image sur quelque habitations individuelles donne face sur la voie, appartienne à la cité résidentielle Berrahal .( vue1)

On avançant, déjà une première allure de la ville dite, « majestueuse sur son rocher ».(vue2 et 3 )



Une première image d'un paysage particulier : le gigantisme de la roche, porte sur son bord un monument (monument des morts) et attache un pont suspendu (le pont suspendu Sidi M'cid). (Vue 3)



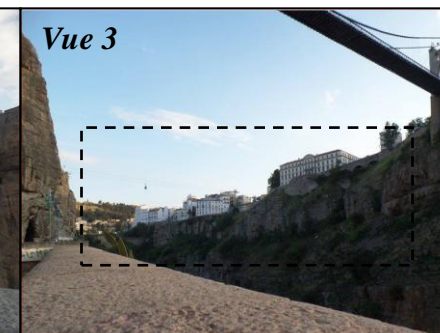
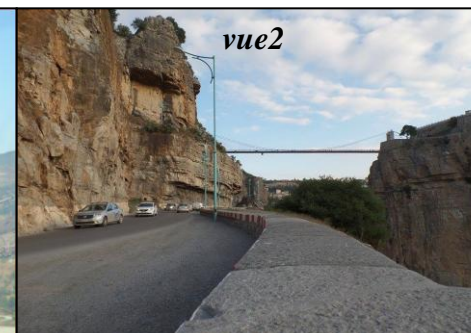
### Séquence n°2 : « dés le CEM Ibn Batouta jusqu'à l'intersection de la voie (La RN3) avec le pont El Khantara »

L'entrée change de caractère, car elle prend un itinéraire montagneux-rocheux dont la roche joue le rôle d'une barrière visuelle d'un côté est permettre la vision sur l'autre (vue 1)

Une exposition extra ordinaire de la ville est ses différentes composantes. (vue2)

La dénivélé, les différents rapports, les textures, et les couleurs sont tous des facteurs boostent l'originalité de l'image et de sa perception. (vue3)

Vers la fin du parcours, au niveau de l'intersection avec le pont El Khantara, on prévoit une nouvelle impression de la ville. Dont la silhouette apparait compacte d'immeuble réveil une époque historique de la ville, « la colonisation» .( vue4)



## Synthèse

### Atouts

- ✓ L'entrée par excellence de la ville, qui reflète la ville sous un caractère « **vigoureux** » et « **originale** ».
- ✓ l'entrée la plus marquante en termes de qualité visuelle et sensorielle, en effet en parle **d'un très fort rapport de con-visibilité paysagère**.

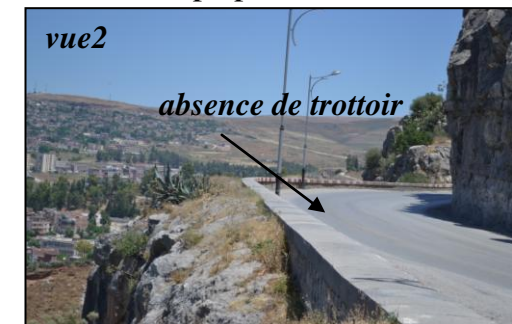


### Faiblesses

- Malgré la particularité paysagère du parcours d'entrée, le traitement et l'entretien de ses espace reste aléatoire : les zones forestières auprès la présence sur plan on ne sent pas la qualité en image. (vue1)



- le piéton reste hors- l'équation : trottoir minimisé et accotement non aménager et souvent occupé par les véhicules. (vue 2 et 3)



### Opportunités

- ✓ Dans le cadre de Constantine capitale de la culture arabe « **le projet de lumière** » présente une démarche particulière d'urbanité. En effet l'initiative touche un segment de la RN 3 ce qui **donne vie nocturne à l'entrée**.

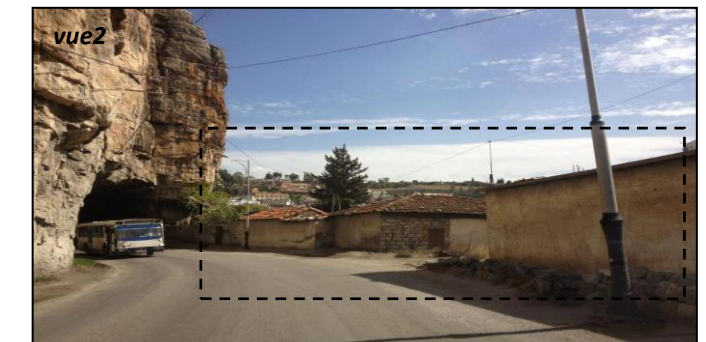


- ✓ les démarches d'embellissements et de réhabilitation des façades, étaient des démarches boostent la qualité de l'image et l'ambiance diurne de l'espace.

### Menaces

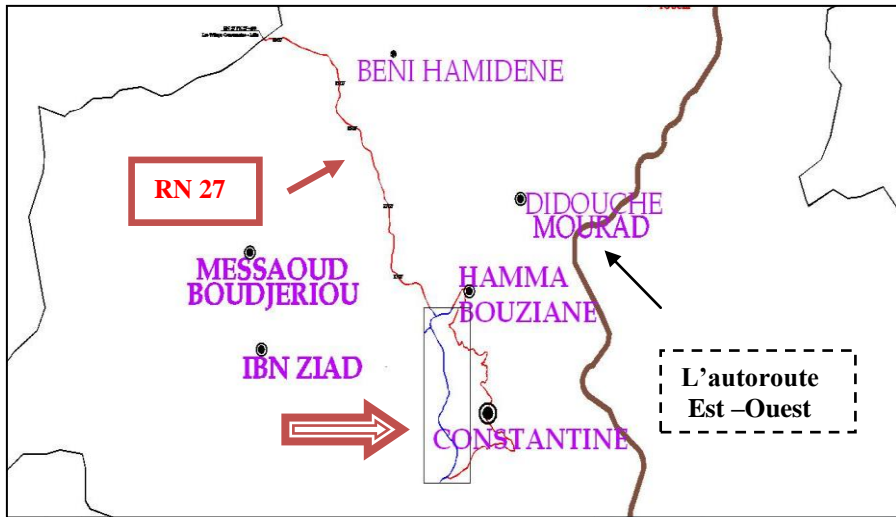
- La question de la sécurité routière se pose, vu que le risque porté d'une part par la forme de l'itinéraire : étroit, montagneux, rocheux et encombrer de virages. D'autre part, par le taux de saturation journalier (vl – pl), car on parle d'une route nationale assurent le passage à une notre wilaya ( Skikda ). Sans négliger le risque de la pollution.

- La présence des habitations élicites et d'autre avec des façades non achevées restent des facteurs diminuent l'imagibilité de l'entrée. (vue 1et 2)



# L'entrée Nord – Ouest reliant Constantine à la commune de Hamma Bouziane: La RN 27

## La fonctionnalité routière



la RN 27 le tronçon routier  
 Source : carte de réseau routier / DTP Constantine + traitement de l'auteur

La RN 27, longe la ville de Constantine du côté Ouest et s'étend vers le Nord-Ouest en passant par la commune de Hamma Bouziane.

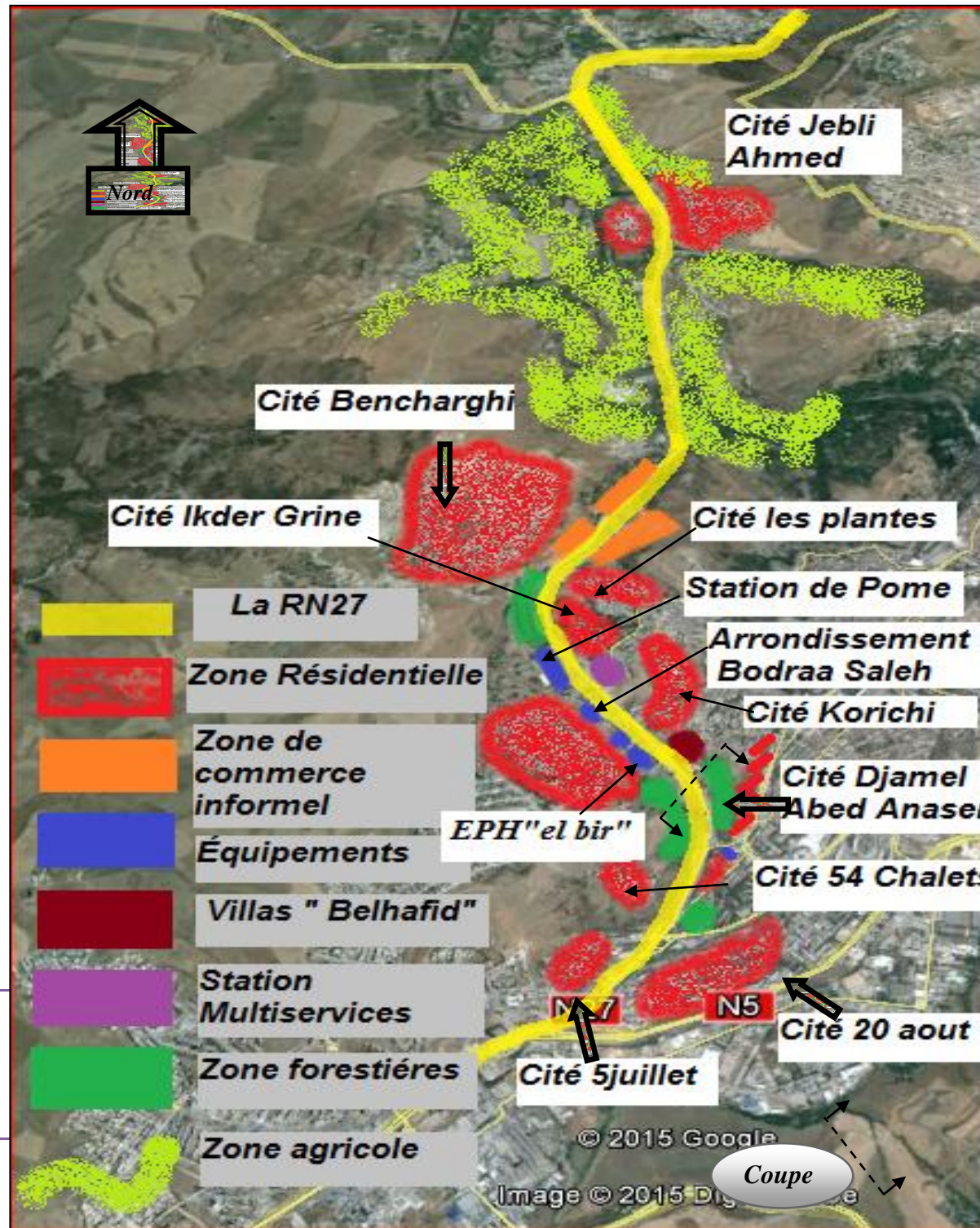
## Fréquentation

Route nationale	Sens	Volume			Taux de Saturation
		VL	PL	Totale	
RN27 (2013)	Vers Constantine	8855	2645	11500	une capacité réserve de 34%.

### Prévisions de trafic routier

RN27	Les deux sens (vers Hamma Bouziane et vers Constantine)	2015	2016	2020
		28100	19650	26300

Unité : (TJMA) trafic journalier



Carte représente la structuration du tronçon Ouest de la RN27  
 Source : Google Earth+ traitement de l'auteur

## Morphologie et structure de l'entrée

L'étude présente ici porte sur un parcours de 8,05 km de longueur, depuis le nœud de croisement RN27/RN79 jusqu'à le carrefour routier de l'entrée de la cité 5 Juillet, en traversant bien sûr la RN27.

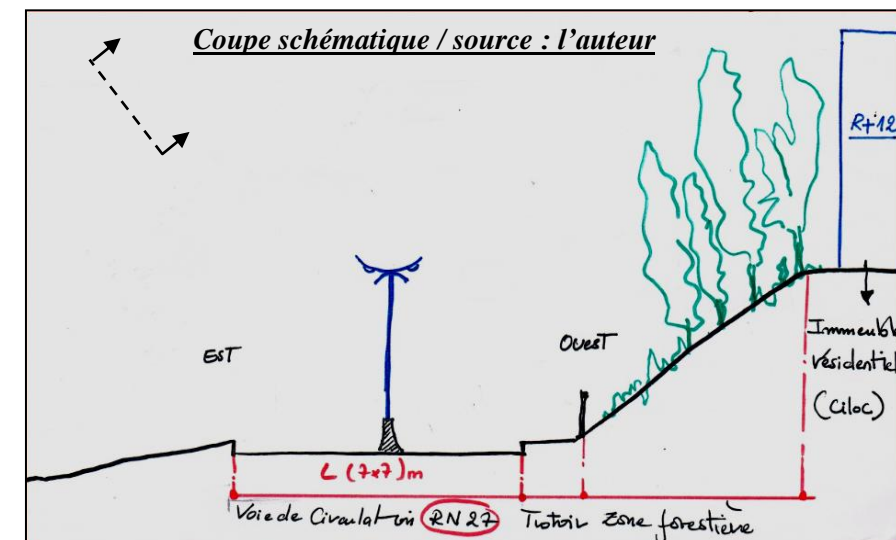
Le tronçon Nord-Ouest de la RN27 assure le passage entre le centre ville et la commune d' EL Hamma Bouziane, plus précisément le secteur urbain « Bodra Saleh /5 Juillet »

Le regard est accordé à l'image des bâtiments d'habitations dès le début jusqu'à l'aboutissement de l'itinéraire dont certains groupement sont tangent à la voie RN27 telle : la cité les Plantes, cité Lkder Grine ,et la cité Korichi . A fin que d'autre structure l'image du parcours dès les deux cotés : cité Bencharghi , cité El Bir, cité Djamel Abednaser ( ciloc)

Sans négliger la présence de certains équipement dépendant à une telle intensité de groupement résidentielles exemple le EPH El Bir ,

Ce qui fait l'exceptionnel au regard, la présence d'un axe commercial le long de tronçon de la voix (RN27) : surnommé l'axe d' EL Meniya

Le traitement des espaces vert (hors les zones forestières) et le mobilier urbain passent inaperçu.



## Analyse séquentielle

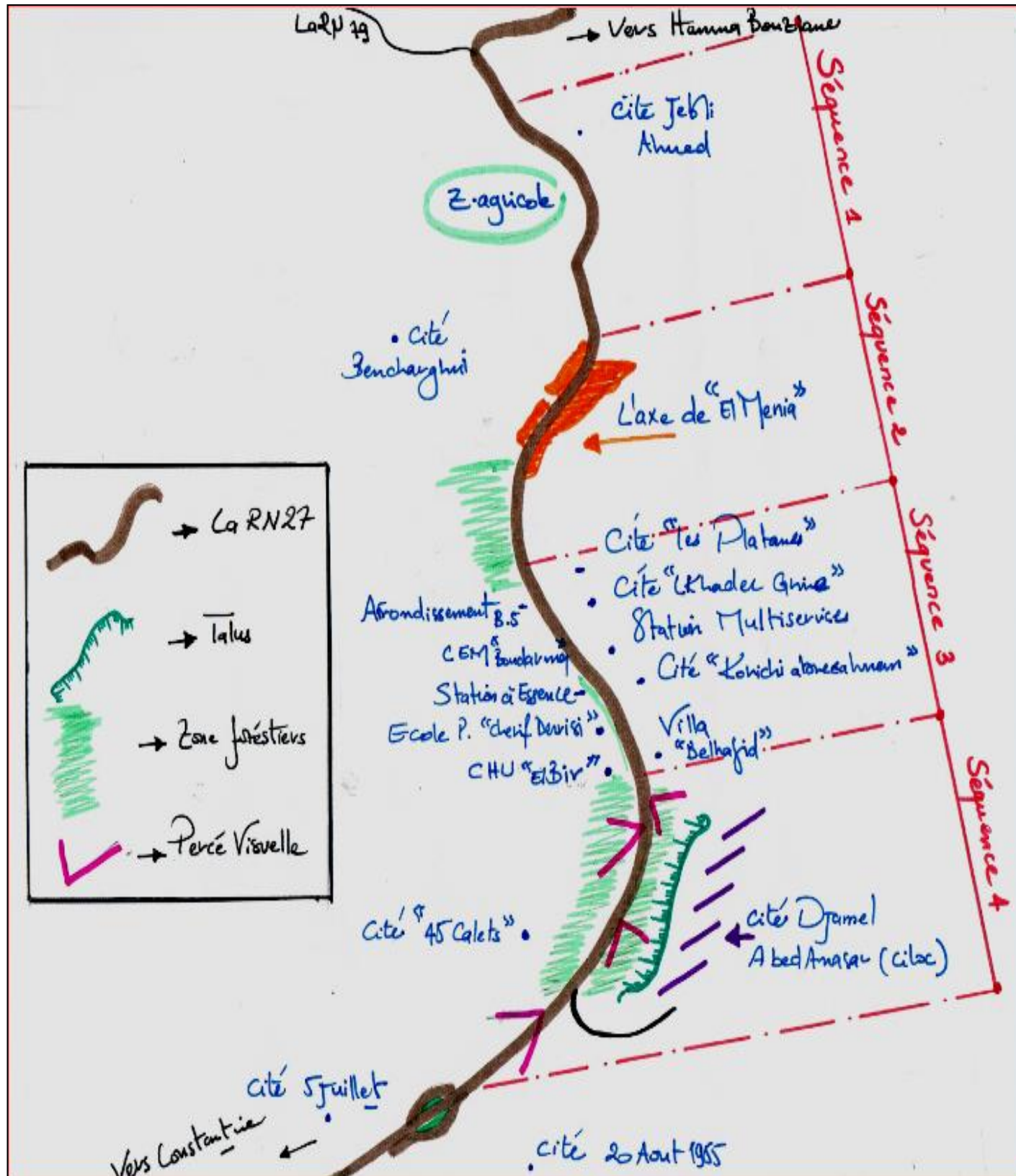


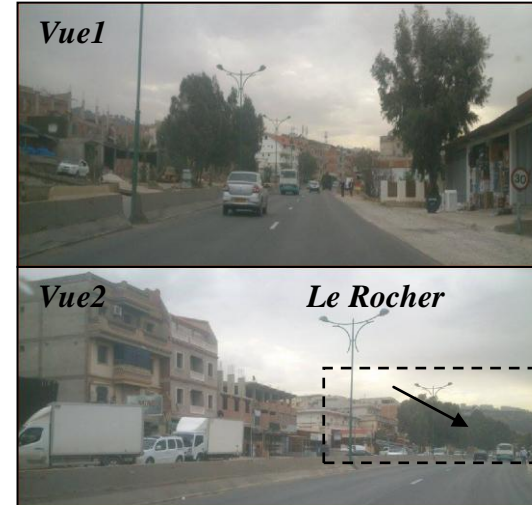
Schéma de l'entrée de ville Nord (la RN27)

Source : l'auteur

### Séquence n° 1 « depuis le nœud de croisement RN27/RN79 jusqu'à l'aboutissement de l'axe El Menia »

L'entrée se prononce d'un dédoublement de voie sur un tissu suburbain (vue1), dont on n'a le regard sur certaines zones agricoles et d'autre d'habitations.

Le tronçon ne manque pas de virage et de différence de niveau. En effet, certaine percée visuelle donnent sur la ville ancienne et ses repères (le rocher, le monument des morts). (vue2)



### Séquence n° 2 : « depuis l'axe commerciale El Menia jusqu'à l'apparition de la cité les platanes »

Le regard est attiré par l'allure commerciale dès les deux coté de la voie le long d'un tronçon considérable de la RN27. Dont l'informel s'impose :

Le type de magasin entrepôt est dominant, les façades des maisons font office de mur vitrine (vue1) et les devantures des magasins analogues par leurs étalages de marchandises (vue2). L'anarchie des lieux est une image permanente.



### Séquence n° 3 : « dès la cité les Platanes Jusqu'à EPH El Bir »

A cette séquence, le regard est associé à l'intensité des cités résidentielles (vue1) avec un traitement de façade austère et presque identique à compagnie de certains équipements dépendant

En effet, du coté Est en remarque le positionnement successive des cités d'habitation collective (cité les Platanes, cité Lahkder Grine , cité Korichi Abdeslem ) et vers la fin les villas benhafid .

Du coté Ouest, en distingue les différents équipements : Arrondissement, CEM, Ecole, station d'essence, EPH (vue2)

Seulement, le traitement urbain reste marginal. (Trottoir, mobilier urbain, panneau de signalisations).

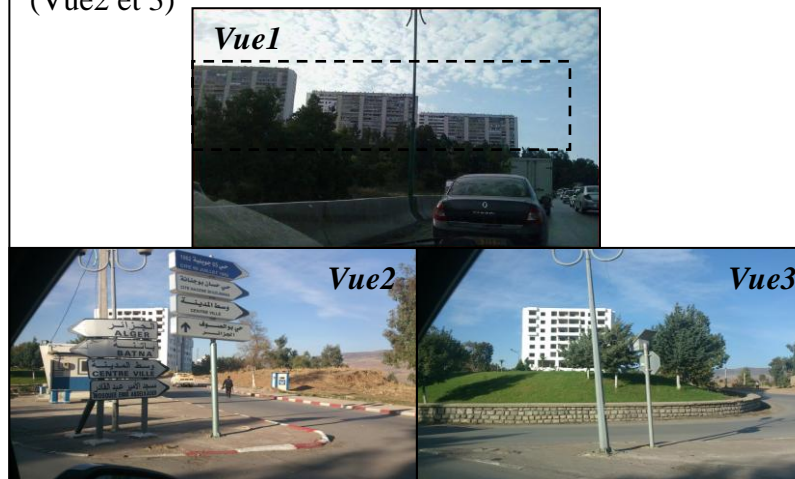


### Séquence n° 4 : « Depuis EPH El Bir jusqu'à le carrefour de l'entrée 5 Juillet »










La voie présente une pente considérable ce qui permet d'avoir l'image sur d'autre éléments de composition et de repérage de la ville positionnée à d'autre plateaux. (vue1)

L'image soit de plus en plus dégager sur la ville, plus en plus urbaine. Car en perçoit la présence du trottoir, des airs de verdure et des panneaux de signalisations.

(Vue2 et 3)

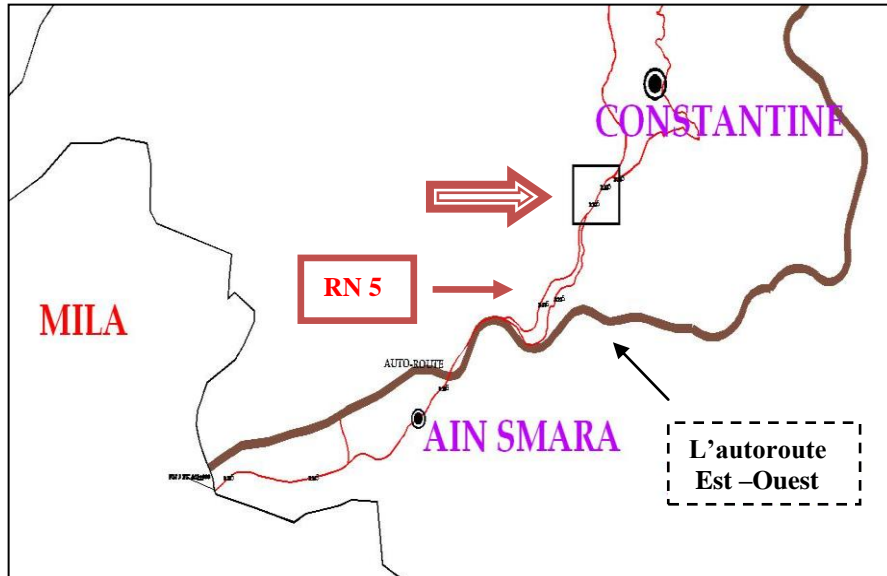


## Synthèse

<i>Atouts</i>	<i>Faiblesses</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Une position particulière</b>, dont on n'a le regard sur la ville ancienne et son identité « le rocher », ainsi sur son développement poste l'indépendante. Ce qui est classé parmi les caractères visuels intéressants à une entrée de ville. (Vue 1,2et 3)</li> <li>✓ la présence de la gare multiservice, un atout considérable. Car ces espaces présentent des airs de liaison, et de dynamique urbaine remarquable.</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p><i>Vue1</i></p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p><i>Vue2</i></p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p><i>vue3</i></p>  </div> </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>L'inadéquation entre la voie et les espaces quelle traverse</b>, un point à soulever. Vu la non présence des aires de stationnements ce derniers qui deviens un maillon indispensable dans toute activité commerciale. Ainsi des Trottoirs non conforme et des fois non existant.</li> <li>➤ <b>l'esthétique urbaine reste un lever marginalisé</b>, vu le caractère inaperçu du traitement des espaces vert et du mobilier urbain.</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p><i>Vue1</i></p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p><i>vue2</i></p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p><i>vue3</i></p>  </div> </div>
<i>Opportunité</i>	<i>Menaces</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ une opportunité foncière intéressante,</li> <li>✓ l'entrée présente un terrain favorable en termes d'opérations de renouvellement urbain.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ l'aménagement urbain de l'entrée apparait soumis à <b>des hétéroclites informel d'habitat et de commerce ce qui rend l'entrée un conglomérat de phénomène anarchique</b> dont l'image est bien chargé de bâtiments de caractère dégradé. <b>Tandis qu'elle réclame être une vitrine attractive du territoire.</b></li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p><i>Vue 1</i></p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p><i>vue2</i></p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p><i>Vue3</i> <i>Friche urbaine</i></p>  </div> </div>

# L'entrée Sud Ouest reliant Constantine à la commune Ain Samara : La RN 5

## La fonctionnalité routière



la RN5 le tronçon routier

Source : carte de réseau routier / DTP Constantine + traitement de l'auteur

La RN 5, assure la liaison avec la ville de Constantine à travers son tronçon Sud-Ouest, en passant par la commune d'Ain-Smara.

Permettre ainsi, le lien avec la capitale en passant par la wilaya de Sétif.

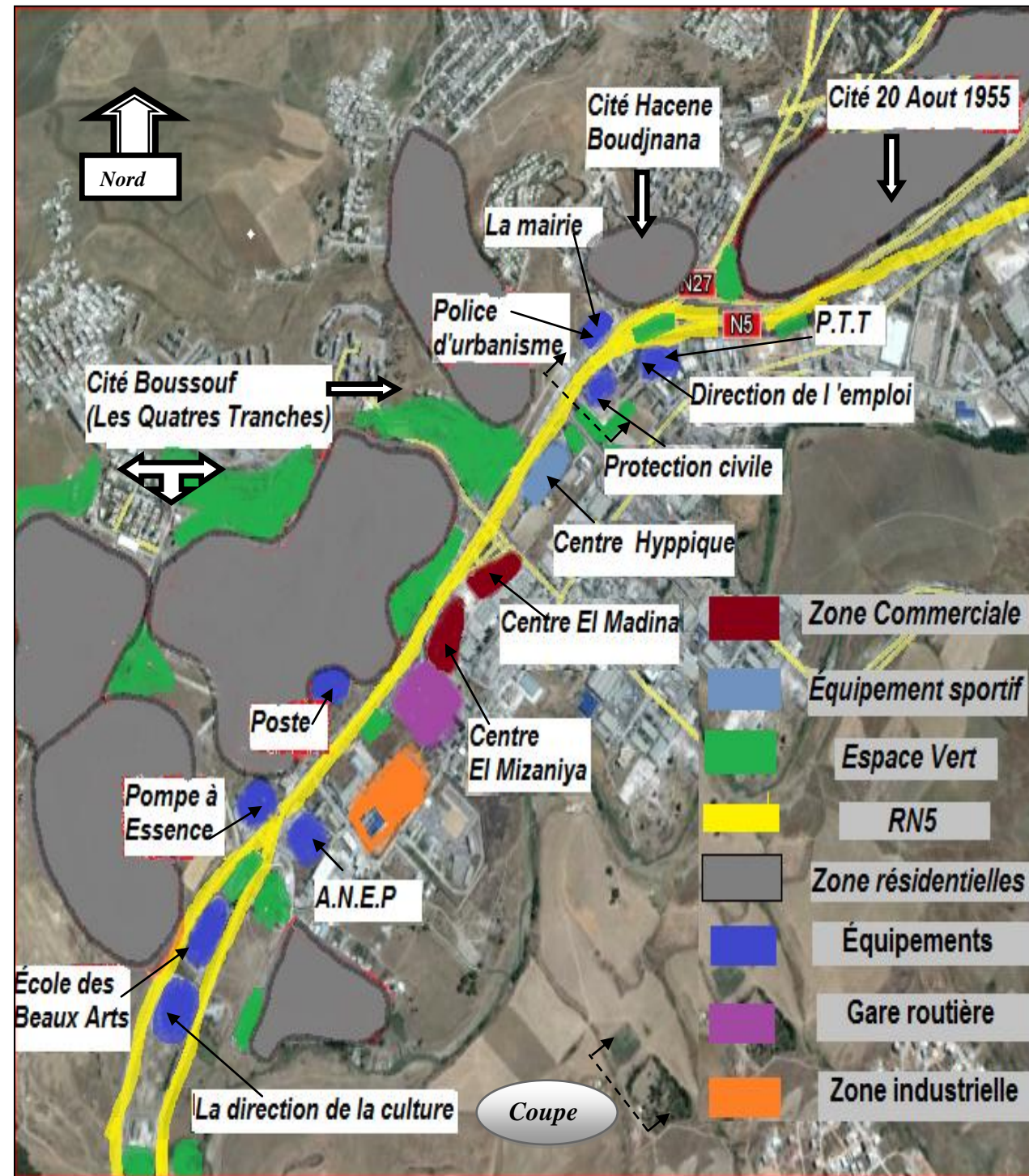
L'itinéraire routier fait la particularité d'être composé de deux voies routier garantissent le passage dans les deux sens.

## Fréquentation

Route nationale	sens	Volume			Taux de Saturation
		VL	PL	TOTALE	
RN5	Vers Constantine	41354	7444	48798	inferieur à 50%

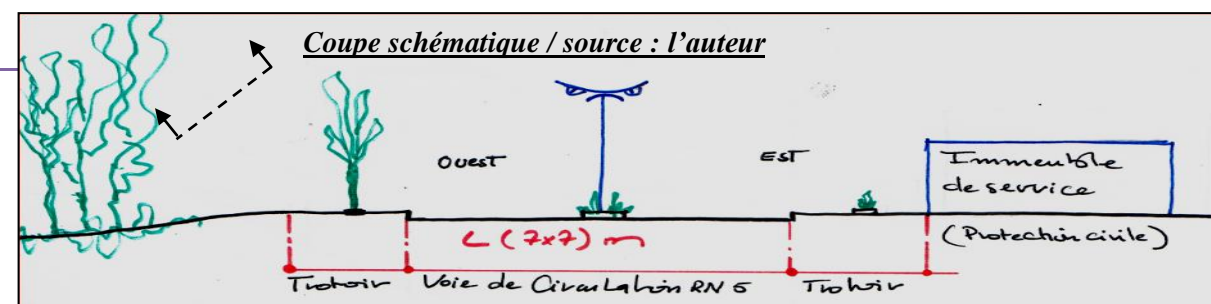
Unité : (TJMA) trafic journalier

## Morphologie et structure de l'entrée



Carte représente la structuration du tronçon Ouest de la RN5

Source : Google Earth+ traitement de l'auteur



L'étude présente ici porte sur un parcours de 2.2km de longueur, depuis la direction de la culture jusqu'à la Trémie parallèle à la cité Hacén Boujnana, en traversant la RN5. Plus précisément le secteur urbain « 5 Juiller –boussouf ».

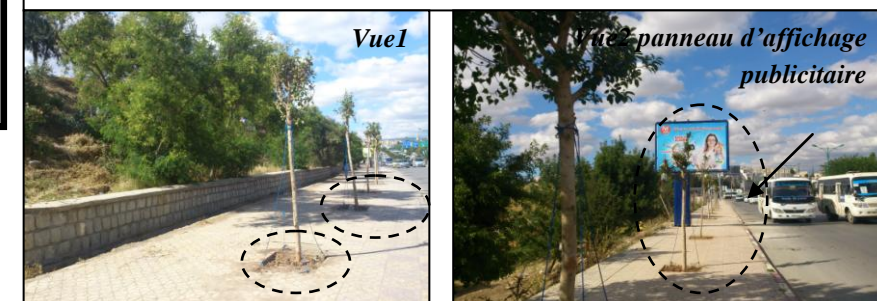
L'itinéraire de la voie (la RN5) adopte un caractère urbain, car son traitement se rapproche du celui de boulevard urbain : le dédoublement de la voie, sa largeur considérable ainsi la séparation routière marquée par une ligne continue de verdure suivie de poteaux électriques dont s'organise de part et d'autre une multiplicité fonctionnelle :

- Le commercial repéré par les centres commerciaux (El Mizaniya et El Medina)
- L'administratif dont en remarque la Mairie, la Direction de la culture et celle de l'emploi...
- Le service : la gare routière ouest, la Poste, PTT ...
- Le sportif : avec la présence du centre hippique et sans oublier l'industriel.

L'image d'habitations accompagne le regard depuis son début jusqu'à son aboutissement ; successivement : la cité résidentielle Boussouf, la cité Hacén Boujnana, la cité 20 Aout .

La verdure accentue l'itinéraire de la voie d'une part sur la ligne continue sépare les deux voies et d'autre part par les différents zones vert attirent l'attention vu que le site était de fondement une zone agricole. Sans oublier l'initiative de planter de nouveaux arbres au milieu de trottoir. (vue1)

Le mobilier urbain se résume en panneaux publicitaires fond appuis sur le trottoir.(vue2)





Analyse séquentielle

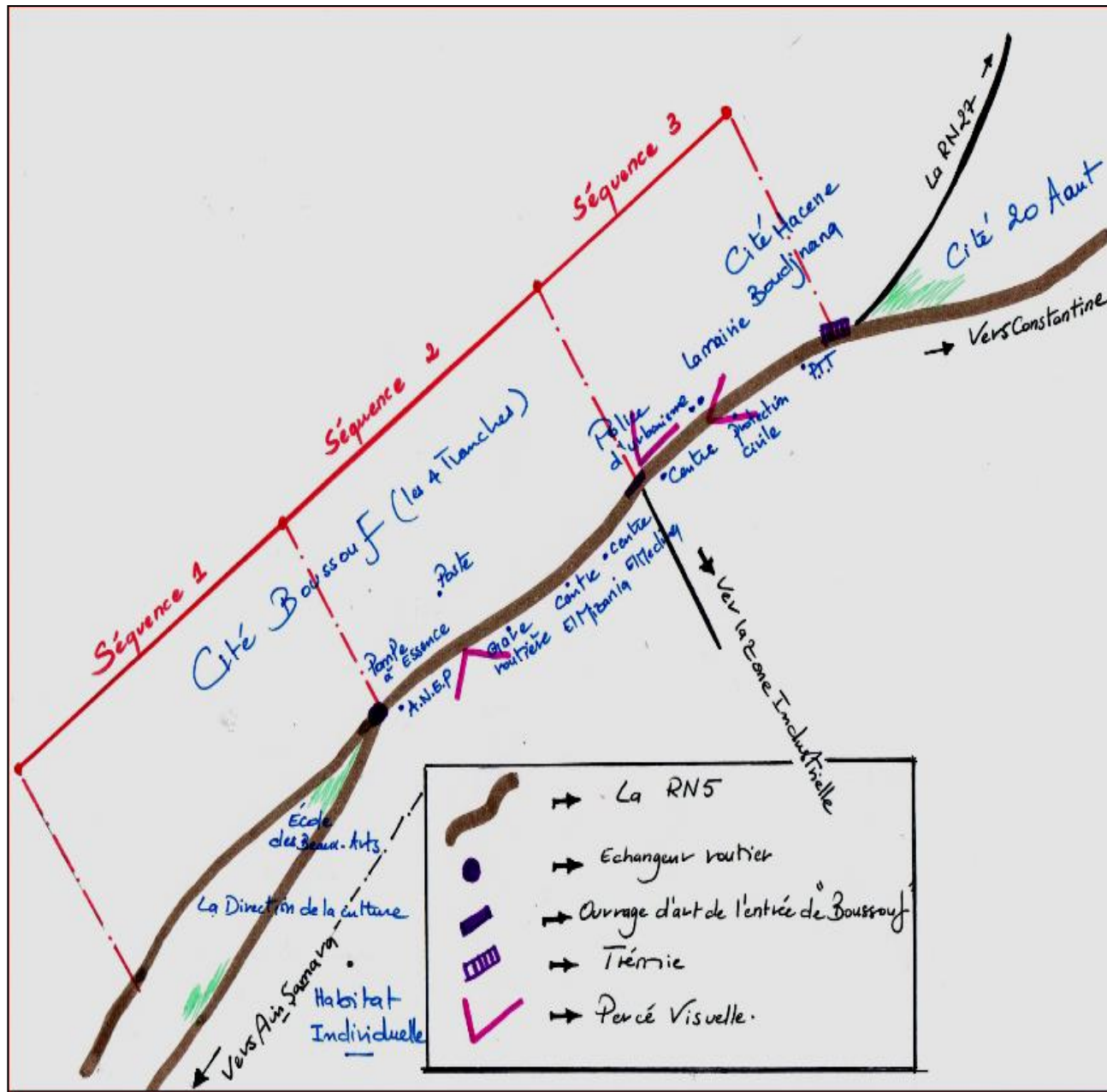


Schéma de l'entrée de ville Nord (la RN5)

Source : l'auteur

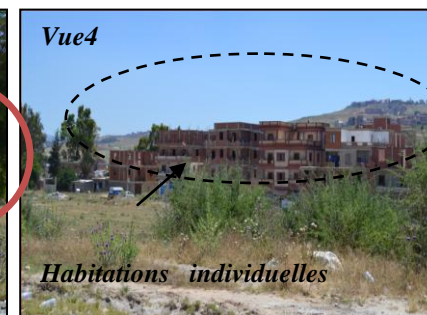
**Séquence n°1** « depuis la direction de la culture Jusqu'à l'arrivée au premier rond point »

La voie se manifeste au début de parcours telle un cul-de-sac dont se positionne successivement la direction de la culture, le centre des beaux arts derrière leur mur de clôture (vue1 et 2)

Après quelques mètres, la signalisation annonce le début de la zone urbaine. (vue3)

L'image se libère des deux cotés :

Du côté Est en remarque après quelque mètre l'allure d'une succession d'habitation individuelle (vue4). Du côté Ouest en distingue des pistes libre et une première image de la cité Boussouf .

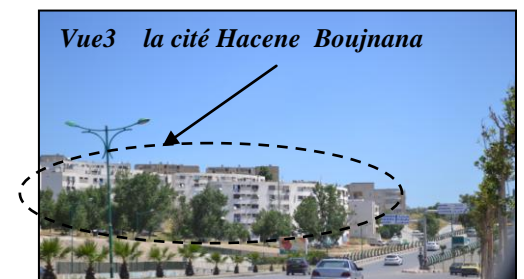


**Séquence n°1** « depuis la jonction de la voie (La RN3) avec l'ouvrage d'art de l'entrée de la cité Boussouf jusqu'à l'arrivée à la Trémie parallèle à la cité Hacene Boujnanag »

A cette séquence la voie change de caractère suite à la position d'ouvrage d'art de l'entrée de Boussouf dans en remarque la diminution de la largeur du trottoir. (vue1)

La vue reste dégager sur les deux cotés suite à la position élevée de la voie. Du côté Est en remarque la tour et le campus universitaire Ahmed Hamani, du côté Ouest le mitage de tissu urbain.

En rapprochant de plus en plus et avant l'accès à la trémie l'image sera bien charger d'habitat collectif, la cité Hacene Boujnanag , et les différents équipements de services . (Vue 2 et 3)



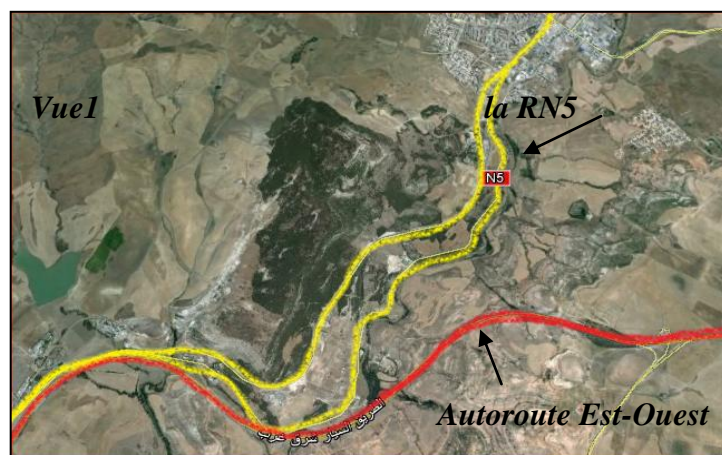
**Atouts**

- ✓ **La fluidité routière**, assuré dès le caractère de la voie (RN5) : composé de deux voies garantit le passage dans les deux sens avec une largeur considérable. d'ailleurs en remarque un taux de saturation inférieur à 50% (DTP- Constantine-)
- ✓ la présence de la gare routière Ouest est **un atout bi- fonctionnel**. En effet, l'entrée sort de l'aspect routier de passage et obtient une aire plus dynamique.  
Car, la gare **présente un espace de transition** interpelle différente activité commerciale et sociale par fois.
- ✓ **la multifonctionnalité** remarquée depuis les différents équipements structurent l'itinéraire accentue un caractère plus conviviale à l'entrée. En effet, on parle **pas d'une marche de la ville mais d'un segment imposant de la ville**.



**Opportunités**

- ✓ **le rapprochement** de la RN5 de l'autoroute Est- Ouest facilite la jonction entre les deux voies. En d'autre terme, assurant la mobilité c'est assurant la fonctionnalité. (Vue1)
- ✓ **zone active**, vu le taux d'investissements privé envisager aux différents domaines, ce qui encourage et interpelle une multitude d'idées de développement et d'aménagements. En effet en parle d'un **terrain d'excellence** pour les futurs projets urbains.(Vue2)

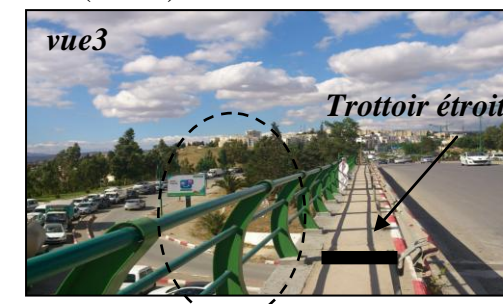


**Faiblesses**

- Malgré la présence du trottoir en remarque quelque **lacune** provoquant certains dysfonctionnements de l'espace. (vue1 et 2 )



- suite à la position d'ouvrage d'art de l'entrée de la cité Boussouf, le caractère de la voie change dont le passage se rapproche **d'un chemin vicinal**, dont les bords sont mal sécurisé à la fréquentation piétonne. (vue 3)

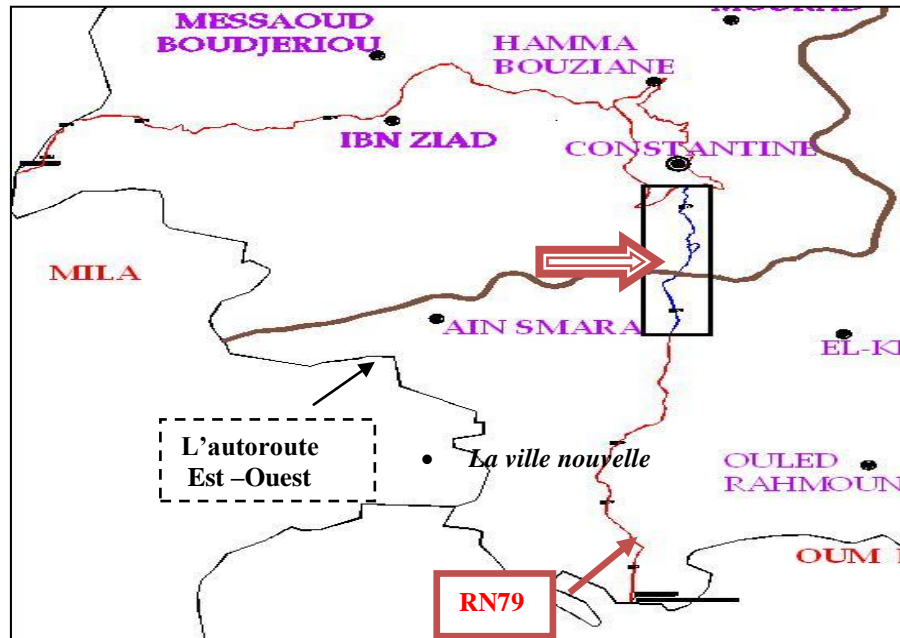


**Menaces**

- La RN5 présente un point noir d'accidentologie au niveau du passage entre la gare routière et la cité Boussouf . Vu que, le non présence des passages piétons assurant leurs sécurités.  
Un sujet alarme a l'égard d'une entrée qui réclame être un lieu dynamique acquiesçant un passage sécurisé et non plus un lieu annonce frein.
- Le phénomène des friches urbaines reste à soulevée. D'autre part, c'est important de mentionner qu'au niveau de centre commercial El Medina seulement 60% des lieux sont en cour de travail. A fin que la majorité des espaces sont insensible à la fonction envisagé, sans oublier l'ampleur considérable de la surface occupée par cette dernière.

# L'entrée sud, reliant Constantine à la ville nouvelle Ali Menjeli : La RN 79

## La fonctionnalité routière



La RN79 : le tronçon routier

Source : carte de réseau routier / DTP Constantine + traitement de l'auteur

La RN79, relie de son tronçon Sud, la ville de Constantine à la nouvelle ville Ali Mendjeli en passant par l'aéroport Mohammed Boudiaf et l'université Mentouri. Permet ainsi de rejoindre, du Nord, la ville de Mila en passant par la commune de Ibn Ziad et Messaoud Boudjeriou.

## Fréquentation

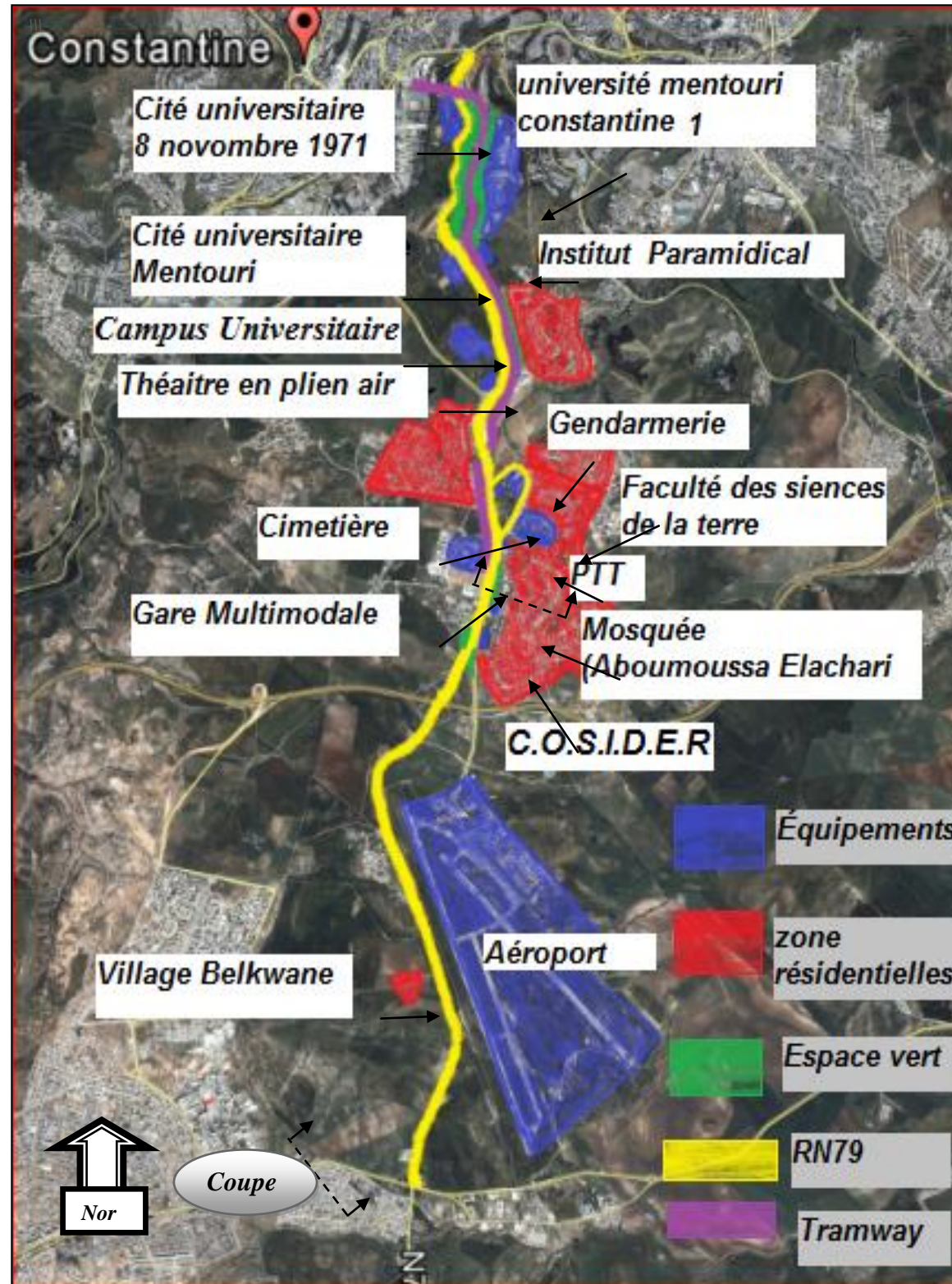
Route nationale	sens	Volume			Capacité réservée de 46%.
		VL	PL	TOTALE	
RN79	Vers Constantine	8844	4556	13400	

### Prévisions de trafic routier

RN 79	Les deux sens (vers Mila et vers Constantine)	2015	2016	2020
		20500	19550	22250

Unité : (TJMA) trafic journalier

## Morphologie et structure de l'entrée



Carte représente la structuration du tronçon Sud de la RN79

Source : Google Earth+ traitement de l'auteur

L'étude présente ici porte sur un parcours de 11.3 km de longueur, depuis le rond point des quatre chemins jusqu'à la Trémie de l'université Mentouri (Constantine 1) en traversant la RN79.

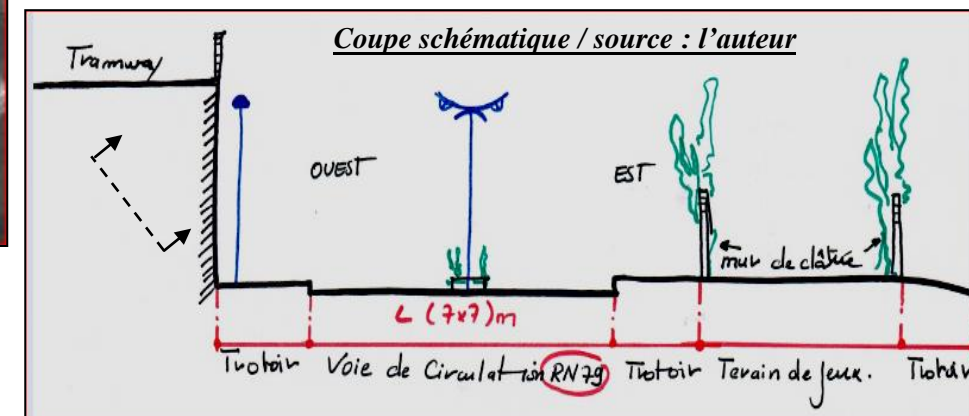
Situé au Sud de la ville de Constantine, plus précisément le secteur urbain Zwaghi Slimaine. Reliant la ville nouvelle Ali Menjeli et le centre ville.

L'itinéraire de la voie (la RN79) est structuré par une alternance entre les zones résidentielles et un ensemble d'équipements. Dont les équipements d'ordre institutionnels et de services s'imposent.

Les zones résidentielles se partagent en deux parties : le collectif comprenant « cité frères fread, cité tlemcen » et l'individuel comprenant « la cité belhadj, lotissement écalyptus, lotissement benabdelmalek ».

La présence de la végétation où le traitement vert, s'impose en tant que préambule de l'espace urbain. (vue 1)

Le mobilier urbain apparaît en tant que un outil utilitaire où de repérage. Ce qui fait, on se trouve seulement avec quelques cabines de bus ainsi les panneaux de signalisation urbaine. (vue2)



## Analyse séquentielle

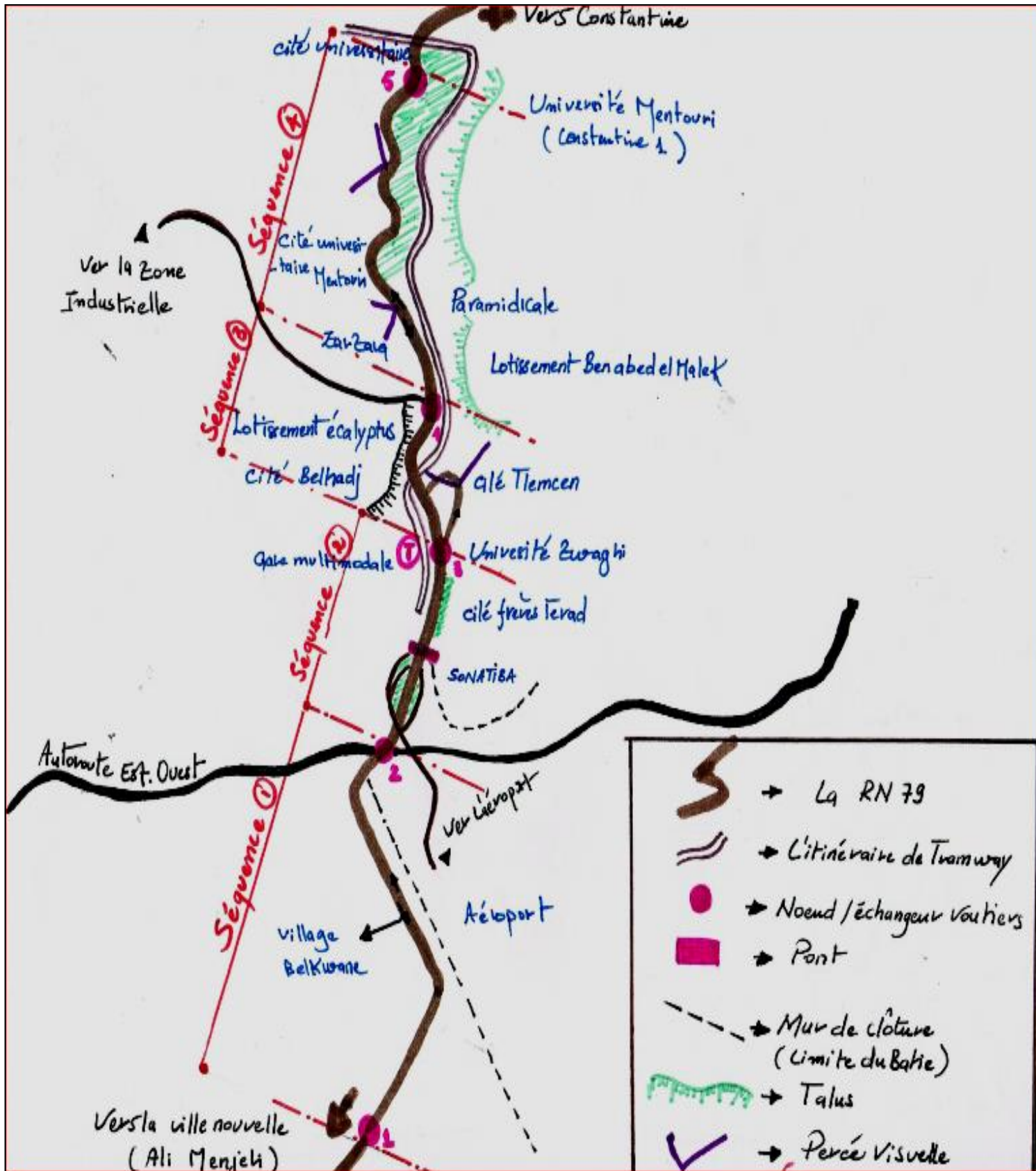


Schéma de l'entrée de ville Sud (la RN79)

Source : l'auteur

### Séquence n°1 « depuis le rond point des quatre chemins jusqu'à l'intersection avec l'autoroute Est-Ouest »

L'entrée se manifeste en un dédoublement de voies séparés par un muré traité d'un rythme de poteaux électriques : dont elle se découpe en deux phases distinctif.

À la première, l'automobiliste a la vue libéré sur l'espace, car les deux cotés de la RN79 présentent des espaces non tangents. Dont la perception reste libre sur une survivance de l'espace rurale. (vue1)

La 2eme phase, du coté Est de la voie le mure de clôture de l'Aéroport joue le rôle de **diaphragme**. Du coté Ouest un tissu urbain (vue2) qui se prononce en discontinuité depuis le village Belkwane. Seulement le trottoir reste sommairement existant.



### Séquence n°3 « depuis la sortie de la Trémie de zwaghi jusqu'à le théâtre en plein air »

A ce stade de parcourt, l'entrée (la RN79) propose un choix d'itinéraire dont la perception dans les deux sens elle n'est pas la même :

En prenant le segment de coté Est (voie d'un seul sens), le caractère **convexe** (vue1) s'impose dont la voie est structurée du coté Est par la cité universitaire Zwaghi, la cité Tlemcen et de l'autre coté le Cimetière, la Gendarmerie, la Douane. La différence de niveau est remarquable ce qui favorise des percés visuelles sur la ville. (vue2)

Depuis la sortie de la Trémie de zwaghi, la RN 79 se poursuiwe dans un ordre parallèle avec celle du Tramway jusqu'au croisement dont l'image est résidentielle commerciale (Casa Meuble) : cité Belhadj, lotissement Eucalyptus. Seulement au niveau des deux coté de la voie l'utilisation du trottoir reste moins importante.

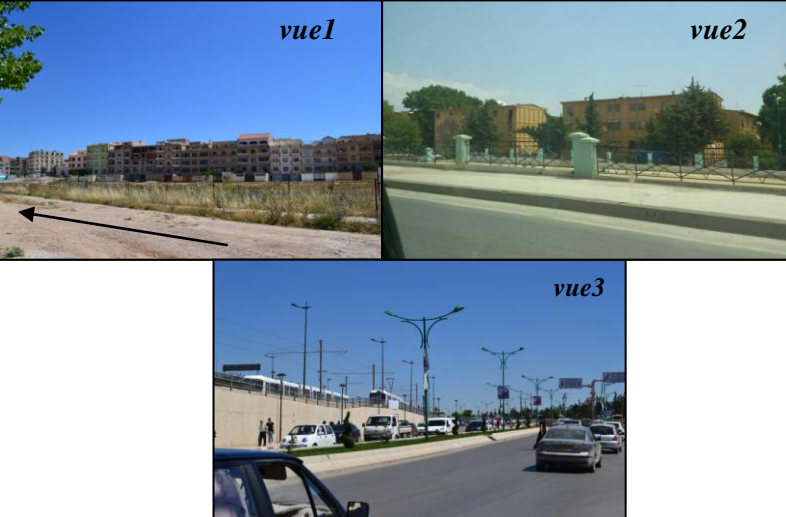


### Séquence n°2 : « des l'intersection de la RN 79 et l'autoroute Est-Ouest jusqu'à la Trémie de Zwaghi »

le regard est porté par une façade urbaine qui se prononce, indique la zone résidentielle dont le quartier sont : Sonatiba, cité Frères Fread. (vue 1) En avançant le caractère urbain s'impose à travers un préambule d'aménagement d'espace vert et bleu, plus la présence des panneaux de signalisations urbaine.

Du coté Est le trottoir devient de plus en plus fréquenté un mur de clôture se prolonge le long de la RN79 jusqu'au PTT donne la vue sur un espace ludique, et cache une partie de la façade mate des bâtiments. (Vue 2)

Du coté Ouest de la RN79 on distingue un mur de soutènement s'étalant le long de la voie, dont on remarque a un niveau plus haut un notre moyen de mobilité « le tramway ». (vue 3)



### Séquence n°4 : « s'étale depuis le théâtre en plein air jusqu'à la sortie de la trémie de l'université Mentouri »

L'entrée est structurée d'un ensemble d'équipements reflétant la fonction « formation » : le campus universitaire Ahmed Hamani, Institut de Paramédicale, Cité Universitaire Mentouri, cité Universitaire 8 novembre et par la fin l'université Mentouri accentuée par sa forme de tour élancée. Car cette dernière fait partie des points de repère de la ville.

L'ensemble d'équipements est amarré à un tissu forestier présente chaque fois des diaphragmes donne des vues semi panoptique de la ville. (Vue 1, 2)

**Atouts**

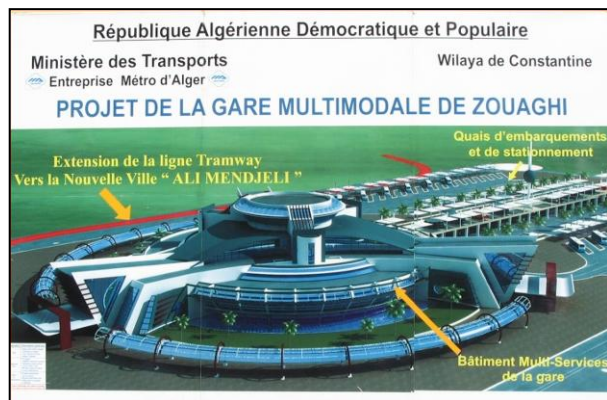
- ✓ L'entrée Sud où La RN79, la seule entrée de Constantine dont en remarque l'introduction d'un **nouveau moyen de transport alternative** hors le bus et la voiture, « le tramway » : Considérer comme **un levier de modernité** qui produit de **nouvelles formes d'usage** de transport en commun ainsi de **nouvelles formes de sociabilité** ; cadrent une image de développement.



- ✓ En comparant avec les autres entrées de la ville, elle se présente en tant que : **le parcours le plus long** (11.3km) ce qui implique, qu'elle est la plus chargée en termes de fonctions et d'activités. Car on remarque l'équipement résidentiel, administratif et institutionnel qui fait la particularité de cette entrée. Donc on parle d'un segment (une entrée) dynamique et imposant.
- ✓ la jonction avec l'autoroute Est-Ouest, un atout important en termes de dissipation du trafic routier, considéré intense suivant les estimations de la direction de transport Constantine (20500 TJMA en 2015)
- ✓ la topographie du site et la morphologie de tracé favorise un certain rythme séquentiel de percé visuelle semi panoptique interpelle une première perception paysagère de la ville.

**Opportunités**

- ✓ La gare multimodale, un nœud stratégique dont le prospectif est l'intégration de l'entrée de la ville dans le tissu urbain à travers ces espaces dits, de liaison. Ce qui implique la valorisation des investissements dans ces quartiers, car l'enjeu ne se résume pas seulement au déplacement routier mais il a aussi un aspect socio-économique.



**Faiblesses**

- D'une manière générale l'entrée est conçue exclusivement à l'usage des automobilistes, dont la place de piéton reste un point d'interrogation ? (accotements non aménagés et absences de trottoir)
- l'absence d'aires de stationnement (vue 1) : les véhicules stationnent d'une manière aléatoire au bord de la rue où à l'entrée des équipements.
- l'espace vert et le mobilier urbain restent des parties d'aménagement non complètes et souvent non appropriées à la mesure fonctionnelle et esthétique. (vue 2)



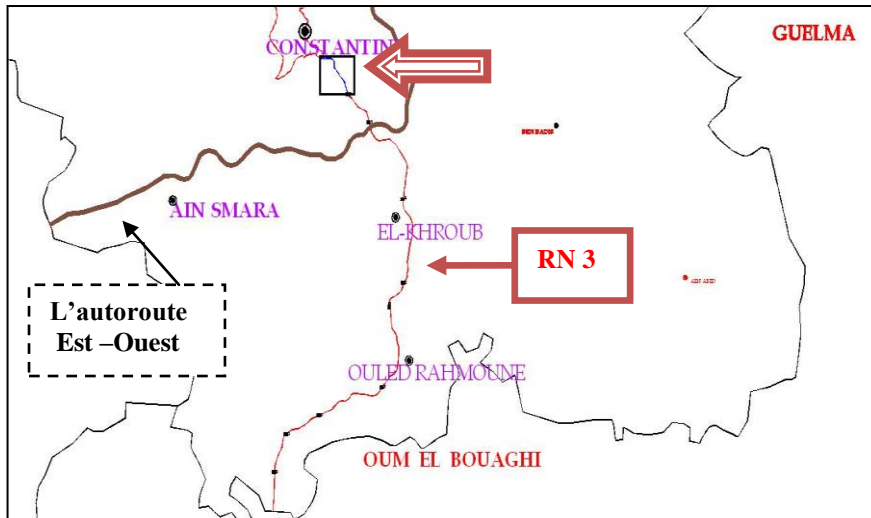
**Menaces**

- Le phénomène de Déprise agricole et ce mitage urbain qui se prononce et ses multiples effets paysagers urbanistiques et économiques. (vue 1)
- Le parcours d'entrée reste perturbé de certaines friches urbaines diminuées son Imagibilité. (vue 2)



# L'entrée Sud Est reliant Constantine à la commune d'El Khroub : La RN 3

## La fonctionnalité routière



la RN3 le tronçon routier

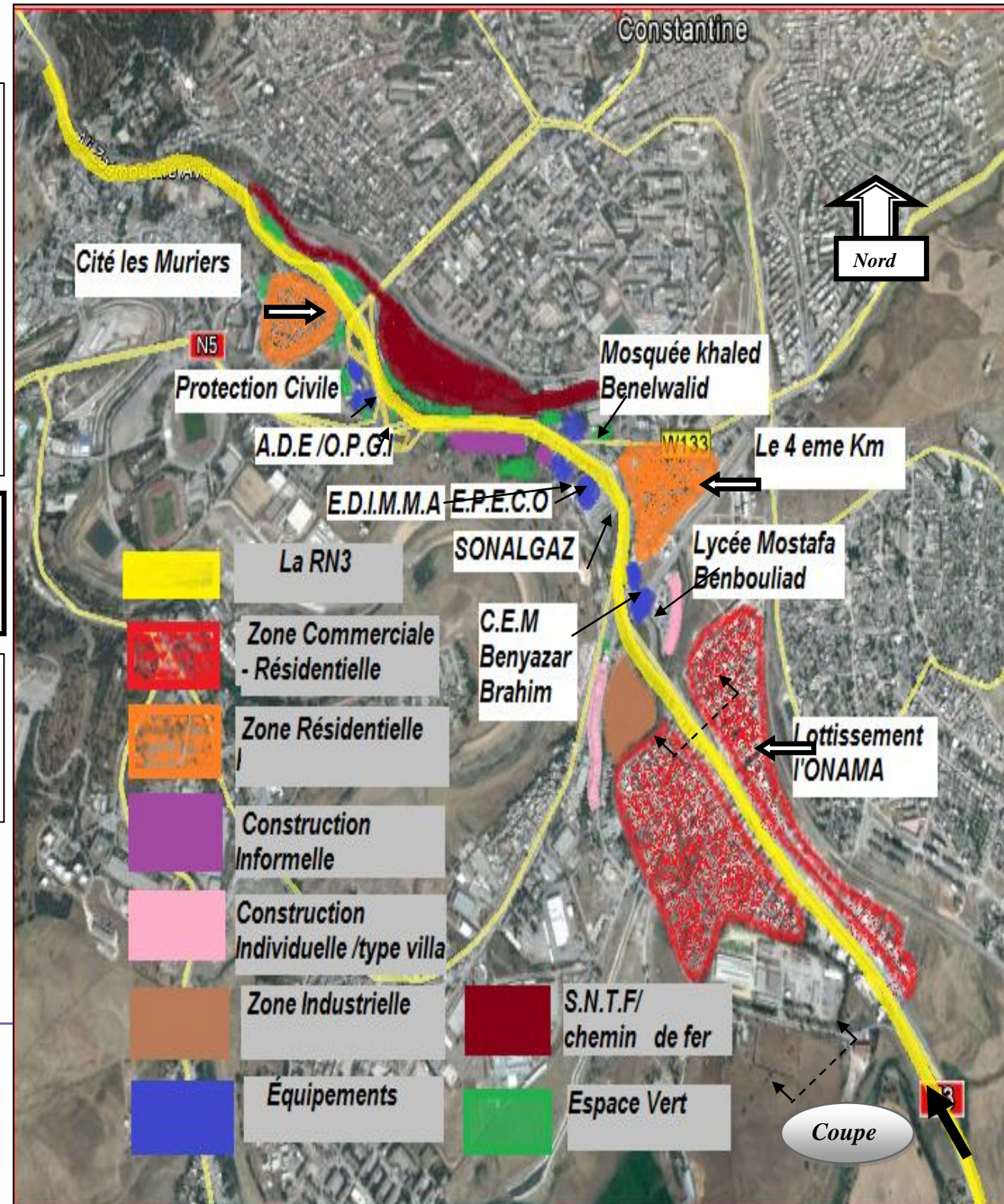
Source : carte de réseau routier / DTP Constantine + traitement de l'auteur

La RN3, en provenance du Sud passe par la commune de Ouled Rahmoune et par la suite celle d'El Khroub, à fin de rejoindre le centre-ville de Constantine.

## Fréquentation

Route nationale	Sens	Volume			Taux de Saturation
		VL	PL	TOTALE	
RN3	Le tronçon sud vers Constantine	45000	13500	58500	contraignant dépassant les 80%

Unité : (TJMA) trafic journalier



Carte représente la structuration du tronçon Ouest de la RN3

Source : Google Earth+ traitement de l'auteur

## Morphologie et structure de l'entrée

L'étude présente ici porte sur un parcours de 2.450 km de longueur, depuis l'Onama jusqu'à la cité Muriers, en traversant la RN3.

Le tronçon Ouest de la RN3 assure le passage à la ville en passant par la commune El Khroub, plus précisément le secteur urbain « El Gamass ».

L'itinéraire s'accroît sur trois fonctions répondues essentielles : le résidentielles, le résidentielles-commercial et bien sur celle de la circulation.

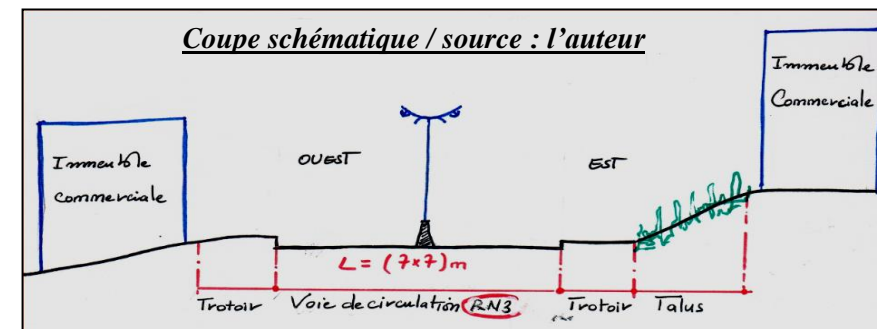
Le résidentielle : le quartier le 4ème km, la cité les Muriers

Le résidentielle- commerciale : lotissement l'ONAMA

Probablement, la moitié du parcours (coté Est) est masquée par le mur de clôture de société nationale des transports ferroviaires (la SNTF)

Le traitement d'espace vert et le mobilier urbain restent le maillon faible de l'équation de l'aménagement urbain. Malgré certain initiative au niveau de lotissement l'ONAMA

Car, ce qui tape à l'œil le plus, l'omniprésence des constructions denses, anarchiques et souvent non achevés.



Analyse séquentielle

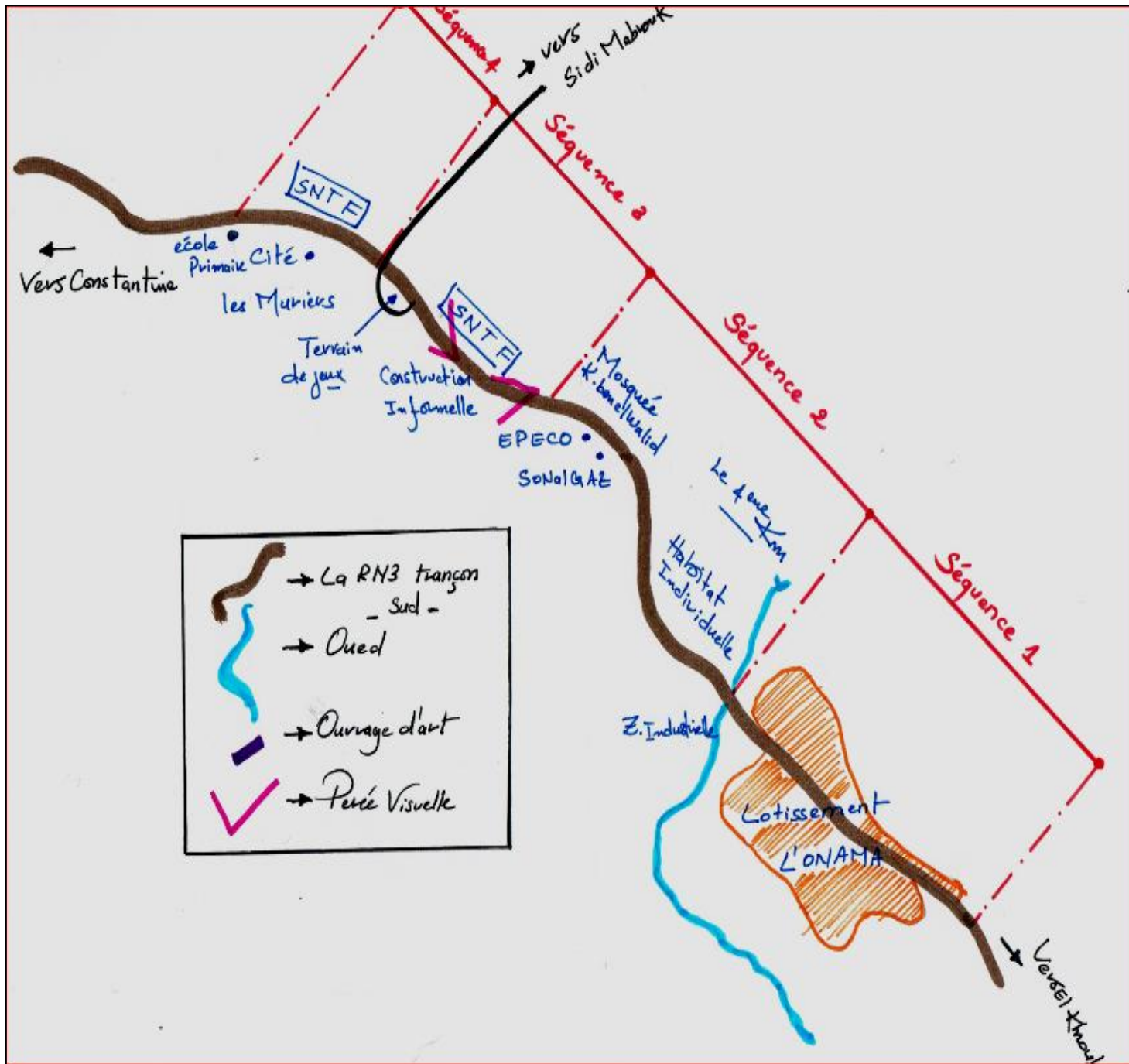


Schéma de l'entrée de ville Nord (la RN3)

Source : l'auteur

**Séquence n°1** « depuis l'entrée de lotissement l'ONAMA jusqu'à ça fin, dont l'ouvrage d'art qui couvre le oued »

Avec un dédoublement de voie séparée en se rapproche de lotissement l'ONAMA, l'entrée se vêtir en vitrine commerciale. (vue1) Car, les deux cotés de la voie sont structurés d'une manière symétrique suite à une juxtaposition de bâtiments à hauteurs considérable (R+4) à la moyenne et presque identique.

Seulement les choix de matériaux et les couleurs ainsi le traitement reste distinctif d'un bâtiment à l'autre. L'union est assurée par la fonction dite, résidentielle-commerciale.

En effet, on remarque trois types de magasins : Le magasin entrepôts, celui avec vitrine, et en enfin le bâtiment clos, surnommé « type bazar » d'ailleurs c'est le plus dominant. (vue3)



**Séquence n°3** : « depuis l'apparition du mur de clôture de SNTF jusqu'à la jonction de la RN5 avec la voie qui mène au quartier Sidi Mabrouk »

A cette séquence, le coté Est de la voie sera masqué par un long mur de clôture abrite derrière la gare des trains de marchandise plus les différents ateliers d'accompagnements et d'entretiens. (vue1)

Afin sur le coté (Ouest) en distingue une ligne d'habitations accorder à des immeubles d'anciennes construction (ateliers, dépôts ...).

En avançant plus, l'image sur la ville s'ouvre. Dont on n'a l'attention sur quelque panneau de signalisations urbaine définissent certaines directions de la ville.

La dénivelé permet d'avoir le regard sur la portée du paysage et ses différents repères « la cité deux mille lis de et la mosquée de el Amir Abed el Kader »( vue2)

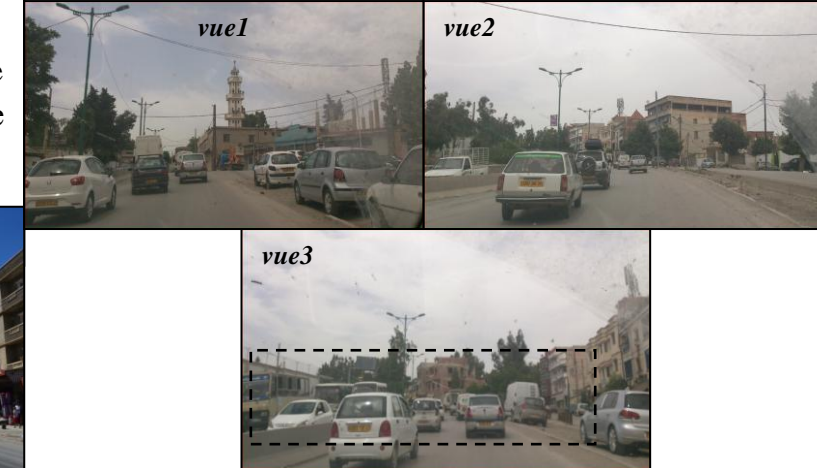


**Séquence n°2** : « des la fin de lotissement l'ONAMA jusqu'à la Mosquée Khaled bel el Walid »

Le regard est brouillé, par l'image d'un tissu dense et anarchique des différentes habitations individuelles structurant les bords de la voie dès les deux cotés accompagnés de certain équipements de proximité. (Le 4 éme km)

Dont le commercial - résidentielle se poursuiwe mais d'un caractère moins prestigieux (commerce de proximité) (vue1 et 2)

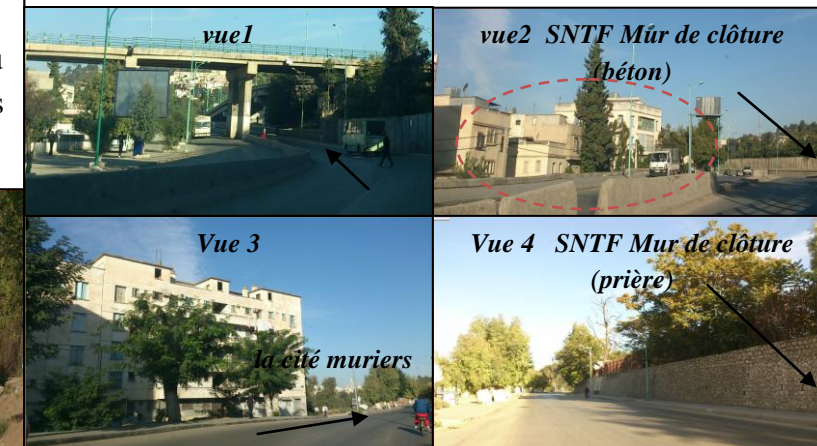
Un embouteillage routier remarquable avec des accotements non aménagé et des trottoirs mal entretenu. (vue3).



**Séquence n°4** : « Depuis la jonction de la RN5 avec la voie qui mène au quartier Sidi Mabrouk jusqu'à l'école Ebn Joubair »

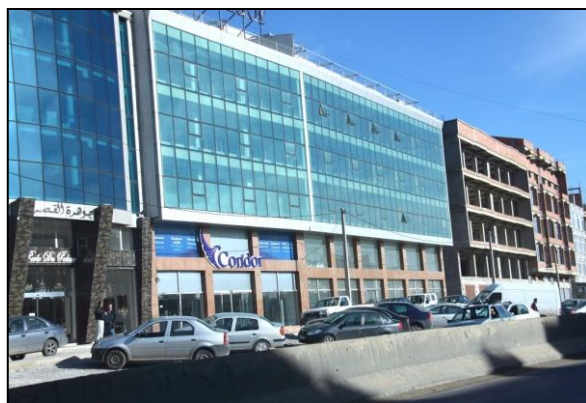
D'un passage au-dessous de l'ouvrage d'art routier (vue1), le regard sera attiré par le coté ouest. Dont, une juxtaposition d'habitation individuelle le long de l'itinéraire jusqu'à l'aboutissement au groupement d'habitat collectif : cité les Muriens. (Vue2 et 3)

A fin que, le coté Est sera masqué par le mur de clôture (SNTF) dont ce qui remarquable c'est la différenciation de revêtement depuis son apparition : « fer- béton, béton, et pierre » dont la présence des arbres donnent vie. (vue4)



**Atouts**

- ✓ Une vitrine commerciale qui s'impose au regard à l'entrée, **laisse apparaître des logiques économiques, sociales et même foncières**. Car l'entrée de ville joue cette fois si le rôle d'un **territoire attractif**, ce qui nous interpelle de penser à plusieurs enjeux dont l'urbanisme commercial est une priorité.



**Faiblesses**

- La circulation est en effet importante pour l'ambiance générale. Mais parfois dense, le bruit et l'agressivités des mouvements rendent l'espace moins attrayant. Ce qui implique un sentiment d'inconfort.
- l'absence d'aires de stationnement, car les véhicules stationnent pratiquement à l'entrée des magasins. Suite à des trottoirs non conformes, vu que le passages des piétons reste perturbé entre la voie, les espaces occupés par les stationnements des voitures et les différents objet et pièces à vendre disposer sur se dernier ! ( vue1 et 2)
- La voirie montre quelque défaut particulier à son revêtement, ainsi son entretien risque de bouleverser sa fonctionnalité. (vue 3 et 4)



**Opportunité**

- ✓ La position géographique de la RN 3 Sud-Est permet ainsi la jonction avec l'autoroute Est -Ouest .Ce qui booste la pensée à d'autres projets et à d'autres prospectives en terme d'aménagement de territoire.

**Menaces**

- Généralement, la propreté urbaine est une fonction à remplir, sans être trop visibles mais tout en restant fonctionnelles. Mais ce qui est remarquable, la non présence des poubelles accessibles aux usagers. (vue1)
- En effet, une image d'un environnement non salubre à la pratique urbaine ce qui implique de son tour le développement du risque écologique.
- Des bidonvilles, des friches urbaines, et des constructions denses (dans la majorité des cas non achevés) restent des images caduques ; réclamant une nouvelle version d'une image complète. Ce qui mérité au juste un parcours d'entrée de ville. (vue2et 3 )





## Synthèses des cinq entrées

<i>critères</i>		<i>Image et paysage</i>	<i>Morphologie et Structure</i>	<i>Fonctionnalité routière</i>
<b>Atouts</b>	<b>RN3 nord</b>	L'entrée par excellence de la ville, qui reflète la ville sous un caractère « <b>vigoureux</b> » et « <b>originale</b> ». En effet, c'est l'entrée la plus marquante en termes de qualité visuelle et sensorielle, dont on parle <b>d'un très fort rapport de con-visibilité paysagère</b> .		
	<b>RN 27</b>	<b>Une position particulière</b> , dont on n'a le regard sur la ville ancienne et son identité « le rocher », ainsi sur le développement de la ville poste indépendante. Ce qui est classé parmi les caractères visuels intéressants à une entrée de ville.	la présence de la gare multiservice, un atout considérable. Car ces espaces présentent des airs de liaison, et de dynamique urbaine remarquable.	
	<b>RN3 sud-est</b>	<b>Une vitrine commerciale</b> qui s'impose au regard dès le premier passage de l'entrée,		
	<b>RN79</b>	la morphologie de tracé favorise un certain rythme séquentiel de percé visuelle semi panoptique interpelle une première perception paysagère de la ville.	En comparant avec les autres entrées de la ville, elle se présente en tant que : <b>le parcours le plus long</b> (11.3km) ce qui implique, qu'elle est la plus chargée en terme de fonctions et d'activités. Car on remarque l'équipement résidentielle, administratif et institutionnel qui fait la particularité de cette entrée. Donc on parle d'un segment (une entrée) dynamique et imposant.	- la seule entrée de Constantine dont on remarque l'introduction <b>d'un nouveau moyen de transport alternatif</b> hors le bus et la voiture, « le tramway » - la jonction avec l'autoroute Est-Ouest, un atout important en termes de dissipation du trafic routier
	<b>RN 5</b>		la présence de la gare routière Ouest est <b>un atout bi- fonctionnel</b> . Car l'entrée sort de l'aspect routier de passage et obtient une aire plus dynamique. Car, la gare <b>présente un espace de transition</b> interpelle différentes activités commerciale et sociale par fois.	<b>La fluidité routière</b> , assurée dès le caractère de la voie (RN5) : composé de deux voies garantit le passage dans les deux sens avec une largeur considérable. d'ailleurs on remarque un taux de saturation inférieur à 50% (DTP- Constantine-)
<b>Faiblesses</b>	<b>RN3nord</b>	Malgré la particularité paysagère du parcours d'entrée, le traitement et l'entretien de ses espaces reste aléatoire : les zones forestières auprès la présence sur plan on ne sent pas la qualité en image		trottoir minimisé et accotement non aménagé et souvent occupé par les véhicules
	<b>RN 27</b>	<b>l'esthétique urbaine reste un lever marginalisé</b> le caractère inaperçu du traitement des espaces vert et du mobilier urbain.		<b>L'inadéquation entre la voie et les espaces qu'elle traverse</b> , un point à souligner. Vu la non présence des aires de stationnements ce dernier qui devient un maillon indispensable dans toute activité commerciale.
	<b>RN3 sud-est</b>	+		- La circulation est en effet importante pour l'ambiance générale. Mais parfois dense, le bruit et l'agressivités des mouvements rendent l'espace moins attrayant. Ce qui implique un sentiment d'inconfort

				- La voirie montre quelque <b>défaut</b> particulier à son <b>revêtement, ainsi son entretien</b> risque de bouleverser sa fonctionnalité
	<b>RN79</b>	l'espace vert et le mobilier urbain restent des parties d'aménagement non complet et souvent non appropriée à la mesure fonctionnel et esthétique		- les véhicules stationnent d'une manière aléatoire au bord de la rue où à l'entrée des équipements
	<b>RN 5</b>			- Malgré la présence du trottoir en remarque quelque <b>lacune</b> provoquant certains dysfonctionnements de l'espace
<b>Menaces</b>	<b>RN3nord</b>	La présence des habitations élicites et d'autre avec des façades non achevées restent des facteurs diminuent l'imagibilité de l'entrée.		La question de la sécurité routière se pose, vu que le risque porté d'une part par la forme de l'itinéraire : étroit, montagneux, rocheux et encombrer de virages.
	<b>RN 27</b>	l'aménagement urbain de l'entrée apparait soumis à <b>des hétéroclites informel d'habitat et de commerce ce qui rend l'entrée un conglomérat de phénomène anarchique</b> dont l'image est bien chargé de bâtiments de caractère dégradé. <b>Tandis qu'elle réclame être une vitrine attractive du territoire. cette dernière interpelle une politique urbaine claire et accentuée</b>		
	<b>RN3 sud-est</b>	- une image d'un environnement non salubre à la pratique urbaine ce qui implique de son tour le développement du risque écologique. -Les bidonvilles, les friches urbaines, et les constructions dense et dans la majorité des cas non achevés restent <b>des images caduques</b> ; réclamant une nouvelle version d'une <b>image complète</b> . Ce qui mérité au juste un parcours d'entrée		.
	<b>RN79</b>	-Le phénomène de Déprise agricole et ce mitage urbain qui se prononce et ses multiples effets paysagers urbanistiques et économiques - Le parcours d'entrée reste perturbé de certains friches urbaines diminué son Imagibilité		
	<b>RN 5</b>	la question des friches urbaines a soulevée		La RN5 présente un point noir d'accidentologie au niveau du passage entre la gare routière et la cité Boussouf . Vu que, le non présence des passages piétons assurant leurs sécurités.
	<b>Opportunité</b>	<b>RN3nord</b>	-Dans le cadre de Constantine capitale de la culture arabe « <b>le projet de lumière</b> » présente une démarche particulière d'urbanité. En effet l'initiative touche un segment de la RN 3 ce qui <b>donne vie nocturne à l'entrée</b> . - les démarches d'embellissements et de réhabilitation des façades, étaient des démarches boostent la qualité de l'image et l'ambiance diurne de l'espace	
<b>RN 27</b>				
<b>RN3 sud-est</b>		La position géographique de la RN 3 Sud-Est permet ainsi la jonction avec l'autoroute Est –Ouest .Ce qui <b>booste la pensée à d'autre projets et à d'autre prospectives en terme d'aménagement de territoire</b>		
<b>RN79</b>		La gare multimodale, un nœud stratégique dont le prospectif est l'intégration de l'entrée de la ville dans le tissu urbain à travers ces espaces dite, de liaison. Ce qui implique la valorisation des investissements dans ces quartiers, car l'enjeu ne se résume pas seulement au déplacement routier mais il ainsi socio- économique		
<b>RN 5</b>		- <b>zone active</b> , vu le taux d'investissements privé envisager aux différents domaines, ce qui encourage et interpelle une multitude d'idées de développement et d'aménagements. En effet en parle d'un <b>terrain d'excellence</b> pour les futurs projets urbains - <b>le rapprochement</b> de la RN5 de l'autoroute Est- Ouest facilite la jonction entre les deux voies. En d'autre terme, assurant la mobilité c'est assurant la fonctionnalité		

## Conclusion

Les cinq entrées de Constantine **présentent des espaces à paramètres spatiales, fonctionnelle et souvent paysagère particulière**. Chacune d'elles possède des atouts et des opportunités différenciées qui réclament d'être bien saisie. Car, ces espaces impératives de la ville **ne manquent pas d'un ensemble de dysfonctionnement d'ordre urbanistique, paysager et même environnementale**.

Ces problèmes se déclinent en faiblesses et menaces déjà constatées. Les entrées relèvent aussi de : la question de **l'esthétique urbaine**, (aires de stationnement, mobilier urbain, propreté urbaine...etc.), **les friches urbaine** et les espaces informelle et illicites. Seulement le degré d'acuité reste variable d'une entrée à l'autre.

C'est important d'évoquer vers la fin que, un **segment important de la vie publique et de la vie dynamique très convoité se déroule à ses espaces d'entrées**. Il est le foisonnement d'espace institutionnel, résidentiel, commercial...etc. Ce qui reflète sa complexité et convoque plus de vigilance et d'attention dans son approche.

Loin d'être un espace figé, cette marge de la ville est susceptible de fournir des **leviers cinétiques à la ville et à son développement**.

## Chapitre n°5 : levier d'actions, enjeux et préconisations

### Introduction

Suivant le diagnostic effectué sur les différentes entrées de Constantine, il ressort que ces "zones" urbaines illustrent une portée essentielle, inhérente à la réalité urbaine de la ville. Elles dévoilent mieux la dynamique urbaine provoquée par les différents caractères d'urbanisation conduites dans les extensions de la ville et leurs multiples dysfonctionnements. Ces dysfonctionnements sont consécutifs à l'option du "laisser-faire", qui multiplie les enjeux et les convoitises en l'absence d'une vision planifiée et d'un projet cohérent. Les enjeux sont d'ordre :

- urbains, fournissant des opportunités foncières et favorisant l'émergence de "fonctions" urbaines de gammes nouvelles (commerces, productions, services et loisirs);
- sociaux, les investissements provoqués apportent quelques solutions sur le plan de l'emploi et de la qualité urbaine;
- économiques, les activités installées décrispent des secteurs économiques et relancent l'innovation, particulièrement dans le domaine des technologies.
- paysagers, les "images" de marques tendent à chercher une visibilité en mettant en avant leur "sigle" et leur label.
- Environnementaux, les espaces des entrées sont souvent en phase d'urbanisation qui entend inscrire des nouvelles mesures environnementales.

Cependant, il est aussi important d'évoquer la question des enjeux des entrées de ville à Constantine et la relier au contexte très particulier. D'une part, l'ambition de la métropolisation de la ville s'annonce en projet prioritaire, car en cherchant à renforcer le "commandement" de Constantine sur la région, il est primordial de favoriser ses possibilités en matière d'investissement particulièrement sur le plan économiques et paysager. D'autre part, les possibilités d'investissement sont en fonction des opportunités urbaines, foncières et des politiques locales. Quand la disponibilité des ressources foncières, souvent limitées et localisées aux niveaux des périphéries, la question des entrées de la ville devient centrale. Car les zones des entrées sont à la fois des périphéries urbaines, des zones d'activités et des lieux où les possibilités d'investissement sont disponibles.

D'ailleurs, on parle d'une ville métropole (régionale) dont l'entrée ne se résume pas à un seul accès, mais elle est portée par cinq accès distincts, de différentes positions géographiques, de différents caractères urbains et de qualités paysagères diverses.

Chacune de ces entrées est marquée d'un ensemble d'atouts qui font office de nouvelles opportunités futures. En contrepartie, des menaces réclament des stratégies d'interventions telles déjà montrées aux différents tableaux de synthèses.

Dans **un premier temps** il est important de voir, les préconisations des instruments d'urbanisme en l'endroit de la métropolisation de Constantine et la problématique de ses entrées. Comme il est important de relever les initiatives d'intervention dans ce sens, et surtout identifier les leviers d'actions employés.

Cette situation nous incite à penser **dans un deuxième temps** à une logique globale, incluant toute la ville. En somme, il est question de déterminer les grands axes d'un grand projet urbain. Ce dernier est ciblé par trois facteurs essentiels et bien articulés :

- une vision de la métropolisation à l'échelle Nationale ;
- une structure (routière et/ou bâtie) à l'échelle urbaine ;
- une dynamique urbaine à travers des fonctions à implanter à l'échelle de la séquence.

Par souci d'efficacité, chaque enjeu joint tacitement l'enjeu qui le suit afin d'assurer un effet fiable aux actions proposées tant sur la portée locale que sur la portée du grand territoire (la métropole). D'une manière générale l'enjeu qui porte une vision de métropolisation concerne et dépend de l'enjeu structurel et fonctionnel; et à son tour l'enjeu structurel concerne et dépend de l'enjeu fonctionnel.

## **I. Constantine dans les instruments de planification et d'aménagement : leviers d'actions**

### **1. Les documents de planifications**

#### **1.1 Le SNAT**

La mise en œuvre du SNAT (**Schéma National d'Aménagement du Territoire**) a établi quatre lignes directrices sous forme d'orientations, définies en axes stratégiques pour la mise en projet des Programmes d'actions du territoire (PAT), telle que le montrent les tableaux (n°10, 11, 12 et 15), déduit du JORA<sup>54</sup>.

<sup>54</sup> Journal officiel de la république algérienne n° 61, 13 Dhou El Kaada 1431 .21 octobre 2010.

a. **Ligne directrice n°1** : Assurer la durabilité de nos ressources stratégiques

Tableau n° 10 ;

<p><b>La ligne directrice n° 1</b> <b>Vers un territoire durable</b></p>	<p><u>PAT n° 1</u> : la durabilité de la ressource en eau</p> <p><u>PAT n° 2</u> : la conservation des sols et la lutte contre la désertification</p> <p><u>PAT n°3</u> : les écosystèmes</p> <p><u>PAT n° 4</u> : Les risques majeurs</p> <p><u>PAT n° 5</u> : le patrimoine culturel</p>
--	--

b. **Ligne directrice n°2** : Le freinage de la littoralisation et l'équilibre du littoral .Tableau n°11 ;

<p><b>ligne directrice n° 2</b> <b>Créer les dynamiques du rééquilibrage territorial</b></p>	<p><u>PAT N° 6</u> : le freinage de la littoralisation et l'équilibrage du littoral</p> <p><u>PAT N° 7</u> : L'option hauts plateaux</p> <p><u>PAT n° 8</u> : L'option développement du Sud</p> <p><u>PAT n° 9</u> : La délocalisation des activités et la déconcentration administrative</p> <p><b><u>PAT N°10</u> : un système urbain hiérarchisé et articuler</b></p>
--	--

➤ **Le PAT N°10 : Un système urbain hiérarchisé et articuler**

Les métropoles (Alger, Oran, Annaba et **Constantine**) forts de leur concentration démographique, du capital technique, des pôles de services supérieurs et d'activité et financier, se positionnent en tête de système urbain du pays. Parmi les fonctions qu'elles sont appelées à développer à cet égard :

- Un cadre urbain de qualité aux fonctions performantes (services, équipements, infrastructures) dans une aire métropolitaine restructurée, hiérarchisé et articulé capable de structurer un territoire régional équilibré et compétitif,
- La promotion de relations villes – campagne denses et dynamiques.

- Une polarisation d'une aire d'influence métropolitaine structurée par des échanges denses et variés ainsi que des complémentarités et solidarités entre la métropole et les villes régionales sous son influence
- Impulser un développement économique sur l'ensemble du territoire assurant une image positive.<sup>55</sup>

**c. Ligne directrice n°3 : L'attractivité et la compétitivité du territoire**

Tableau n° 12 ;

<p><b>Ligne directrice n° 3</b>  <b>Créer les conditions de l'attractivité et de la compétitivité des territoires</b></p>	<p><u>PAT n° 11</u> : Modernisation et maillage des infrastructures de travaux publics, de transport, de logistique, de technologies de l'information et de la communication</p> <p><b><u>PAT n°12</u> : la mise à niveau et la modernisation des 4 grandes villes : Alger, Oran, Constantine et Annaba</b></p> <p><b><u>PAT n° 13</u> : Les Pôles d'Attractivités (PA) et les zone intégrée de développement industriel</b></p> <p><u>PAT n°14</u> : Les Espaces de Programmation territoriale(EPT)</p> <p><u>PAT n°15</u> : Le développement local</p> <p><u>PAT n° 16</u> : L'ouverture à l'international</p> <p><u>PAT n° 17</u> : Le Maghreb : un espace de coopération stratégique</p>
---	--

➤ **PAT n°12 : la mise à niveau et la modernisation des 4 grandes villes : Alger, Oran, Constantine et Annaba**

Le SNAT assigne un certain nombre d'objectifs accompagnée d'une stratégie et un programme d'action ; pour le développement des quatre grand métropoles du territoire (Alger, Oran, Annaba et **Constantine**).tableau n°13

<sup>55</sup> Rapport du SDAAM de Constantine, mission 1 délimitation de l'aire métropolitaine. URBACO septembre 2008

Objectifs	Stratégie	Programme d'actions
<p>-Faire des 4 métropoles des générateurs de croissance constituant les relais d'une économie mondialisée</p> <p>-Faire des 4 métropoles la tête d'une chaîne de croissance irriguant en profondeur un territoire équilibré</p> <p>-Faire d'Alger une métropole internationale et d'Oran, Constantine, Annaba des métropoles méditerranéennes.</p>	<p><b>- Mettre en place une stratégie métropolitaine de maîtrise et de cohérence territoriale</b></p> <p>-Renforcer la compétitivité et l'ouverture internationale des métropoles</p> <p><b>-Renforcer l'attractivité métropolitaine</b></p> <p>-Définir un positionnement sectoriel et géographique spécifique des métropoles</p> <p>-Etablir de nouvelles échelles de gouvernance et de nouvelles coopérations territoriales.</p>	<p>-La mise à niveau des services métropolitains</p> <p>-Des pôles d'excellence métropolitains</p> <p><b>-Un cadre urbain attractif et fonctionnel</b></p> <p>-Une accessibilité et des dessertes performantes,</p> <p><b>-Une stratégie d'image.</b></p> <p>-Une gouvernance métropolitaine</p> <p><b>- Une typologie des quatre métropoles algériennes.</b></p>

**Tableau n°13:** la mise à niveau et la modernisation des 4 grandes villes

Source : La mise en œuvre du schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) 2025.février 2008

➤ **PAT n° 13 : Les Pôles d'Attractivités (PA) et les zone intégrée de développement industriel**

Créer des conditions conformes à la compétitivité et l'attractivité des territoires. Afin d'affirmer leurs capacités à produire et échanger. Autrement dit, faire des quatre métropoles des vecteurs de compétitivité, un environnement d'affaires et des générateurs de croissance.



**Pole de compétitivité et d'excellence : (POC)**

Défini comme l'association d'entreprises, de centres de recherche et d'organismes de formation, engagés dans une démarche partenariale (stratégie commune de développement), destinée à dégager des synergies autour de projets innovants conduits en commun en direction d'un (ou de) marché(s) donné(s).

Cette politique vise à susciter puis soutenir les initiatives émanant des acteurs économiques et académiques présents sur un territoire.<sup>56</sup>

Six (06) POC ont été pré-identifiés par le SNAT 2025 :

Alger- Sidi Abdellah – Bouinan	Technologies avancées et TIC (Sidi Abdellah) et biotechnologies alimentaires et médecine du sport (Bouinan).
Oran – Mostaganem – Sidi Bel Abbès – Tlemcen	Chimie organique, énergie et technologies spatiales et télécommunications.
<b>Constantine – Annaba – Skikda</b>	<b>Biotechnologies, métallurgie-mécanique et pétrochimie.</b>
Sétif – Bejaia – Bordj Bou Arréridj – M'sila	Plasturgie, biotechnologie alimentaire et productique
Médéa – Boughezoul – Laghouat	énergies renouvelables, biotechnologies, environnement, santé agriculture et alimentation, ressources hydriques et l'industrie pharmaceutique.
Ouargla – Hassi Messaoud – Ghardaïa	pétrochimie- énergies additionnelles, énergies renouvelables et agronomie saharienne – biotechnologies zones arides et eau.

**Tableau n°14** : les six 6 POC

Source : SNAT 2025

**Il y a lieu d'identifier dans les lots des villes destinées à représenter des Pôles de Compétitivité et d'Excellence, la présence de Constantine, vouée à recevoir des secteurs de Biotechnologie, , métallurgie-mécanique et pétrochimie.**

<sup>56</sup> Schéma de cohérence urbaine de Constantine, mission 2.URBACO avril 2007 p. 149

**d. Ligne directrice n°4 : L'équité sociale territoriale.** Tableau n°15 ;

<b>Ligne Directrice n° 4</b> <b>Réaliser l'équité territoriale</b>	<b>PAT n°18 : Le renouvellement urbain et la politique de la ville</b> PAT n° 19 : Le renouveau rural PAT n° 20 : Le rattrapage et la mise à niveau des zones à handicaps
---	---

➤ **PAT n°18 : Le renouvellement urbain et la politique de la ville**

Les principales composantes de ce programme d'action :

- Avoir une vision globale c'est à dire, une superposition d'échelles.
- Proposer une conception systémique (interaction de plusieurs dimensions spatiale, sociale et intersectorielle)
- S'inscrire dans le long terme (projection à 20 ans).

En effet, il sera transcrit sous forme d'un outil d'aménagement et de régénération urbaine, qui doit mettre en cohérence les différentes politiques de l'habitat, des transports, de l'implantation des activités et des pôles commerciaux, de la protection de l'environnement.

seulement dans une première phase, ces actions concerneront un éventail de villes de plus de 100.000 habitants, telles Alger, Oran, **Constantine**, Annaba, Tlemcen, Sétif, Sidi Bel Abbès, Mostaganem, Batna, Djelfa, Tiaret, Biskra, Ghardaïa, El Ménéa, Tamanrasset, Illizi, sur la base de critères ciblés.

La concrétisation du SNAT sera relayée par la mise en œuvre au niveau spatial, des neuf (09) (SRAT) à l'horizon 2025 couvrant les Régions Programme: Nord- Centre, Nord-Ouest, Nord-est, Hauts Plateaux- Centre, Hauts Plateaux -Ouest, Hauts Plateaux -Est, Sud-ouest, Sud-est et Grand Sud et par les quatre Schémas d'Aménagement des Aires Métropolitaines (SDAAM) à l'horizon 2025 : Alger, Oran, Annaba et Constantine.

## 1. 2 Le SRAT

**Le Schéma Régional D'aménagement du Territoire**, on va cerner celui de la Région Programme Nord-est (Constantine - Mila - Bejaïa - Jijel - Annaba - Skikda – El-Taraf).

Dans le SRAT, deux options se dessinent :

**1.2.1 Le renforcement du bicéphalisme métropolitain :** Annaba et Constantine en sont les pôles à privilégier par l'établissement d'un réseau urbain structuré autour des deux métropoles en renforçant et spécialisant chacune dans des fonctions bien définies. Annaba comme métropole portuaire méditerranéenne et point de contact de tout l'Est algérien avec l'extérieur et Constantine est appelée à renforcer son rôle de commandement historique sur l'Est Algérien. Cette option est également appuyée par des programmes d'équipements en infrastructures tertiaires d'excellence.<sup>57</sup>

**1.2.2 Les métropoles « moteurs » de croissance régionale :** La seconde option, vise un déferlement territorial. Elle dépasse les limites de la région programme Nord en préconisant l'élargissement de l'influence métropolitaine (Constantine et Annaba) aux territoires de l'intérieur. Afin d'assurer un aménagement du territoire solidaire et cohérent au niveau de l'Est algérien et de juguler les chevauchements fonctionnels, chaque métropole sera dotée des équipements nécessaires à son rayonnement sur son territoire

### 1.3 Le SDAMM

Pour les grandes agglomérations, il est en outre prévu des schémas spécifiques englobant leurs aires d'influence et intitulés « **Schéma directeur d'aménagement d'aires métropolitaines** ». Ces derniers sont définis comme le territoire qu'il faut prendre en considération afin de maîtriser et organiser le développement d'une métropole. Les quatre SDAAM Alger, Oran, Annaba et Constantine sont engagées et leur achèvement était prévu à fin 2008.

---

<sup>57</sup> Rapport de synthèse SRAT Nord-Est 2025, (Bureau National d'Etudes pour le Développement Rural)

<b>Objectifs spécifiques du SDAAM de Constantine</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une vision du devenir du territoire de l'Aire Métropolitaine</li> <li>- <b>Une visibilité aiguë des vulnérabilités environnementales</b></li> <li>- <b>Des macros fonctions du territoire et les mesures pour leur aménagement et développement</b></li> <li>- <b>La mise en cohérence des politiques et stratégies sectorielles</b></li> <li>- <b>L'identification et la localisation des grands équipements, infrastructures et services</b></li> <li>- <b>L'identification et la localisation des fonctions tertiaires supérieures</b></li> <li>- <b>Des orientations pour la mise en valeur de l'environnement, des sites et des patrimoines</b></li> <li>- <b>Un projet d'armature urbaine constituée des villes hiérarchisées avec des vocations et des fonctions déterminées</b></li> <li>- <b>Des sous-réseaux urbains locaux articulés autour de centres relais</b></li> <li>- <b>Un maillage de routes sur tout le territoire étudié</b></li> <li>-<b>Des infrastructures sanitaires</b></li> <li>-Des orientations pour la restructuration des espaces dégradés</li> <li>-Des orientations quantifiées et spatialisées pour un développement à long terme</li> <li>-Une bonne connaissance des espaces à problématiques particulières.</li> </ul>
--	---

**Tableau n°16 : Objectifs de SDAAM**

Source : SDAAM de Constantine, mission 1 délimitation de l'aire métropolitaine. URBACO septembre 2008

On constate que le développement urbain de la ville de Constantine est pris en charge à plusieurs niveaux par différents instruments de planification spatiale par hiérarchie : le SNAT, les SRAT, le SDAAM.

L'articulation de ces instruments est garantie par les dispositions juridiques en vigueur (Loi N°01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire). Afin de bien saisir les différents atouts de développement de la ville et ajusté c'est différents déséquilibres dont l'objectifs est assurée son rand de métropole régionale et future métropole de méditerranée.

Seulement, la position des ces instruments d'urbanisme a l'égard de la problématique d'entrée de ville reste à identifier.

Tandis que les entrées de ville réclament une part claire conscrivent ces espaces de ville, dont l'ampleur et l'impact de dysfonctionnement présente une nécessité.

#### **1.4 Entrées de ville dans le SCOT**

Par ailleurs le SCOT où le schéma de cohérence territorial en France identifiée à l'échelle de l'intercommunalité, « L'entrée de ville » comme un enjeu à part et sa qualité (urbaine, Architecturale et paysagère) fait l'objet d'un objectif de développement durable auquel doivent répondre les documents d'urbanisme.<sup>58</sup>

Compléter par les **orientations d'aménagement et de programmation (OAP)** de plan local d'urbanisme suite à l'article (123-4-5) du code d'urbanisme : permettent à la collectivité de prendre des dispositions à l'égard des entrées de ville afin de mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

### **2. Les initiatives d'interventions aux entrées de Constantine**

En 2007 les entrées de Constantine ont fait l'objet d'intérêt particulier des responsables locaux. Les services de la direction d'urbanisme et de la construction (DUC) ont été à l'origine d'appel d'offre dont les objectifs visaient la mise en valeur des différentes entrées de la ville de Constantine par la réhabilitation et l'embellissement des lieux . Mais le projet n'a pas eu de suites concrètes.

La notion d'entrée de ville figure à un seul document de la même direction « service amélioration urbaine », projet sous-titre « travaux d'aménagement de l'entrée de ville de Constantine Zouaghi », dont les tâches sont : aménagement extérieurs, assainissement extérieur et éclairage public . Voir annexe 2 (Deux contrats à titre d'aménagement d'espace vert ,2012 et 2013).

Cette légèreté dans la prise de décision dans les initiatives visant la prise en charge des entrées, laisse constater que ce volet n'est pas prioritaire à Constantine.

---

<sup>58</sup>Rapport CETE, Définitions et méthodes d'analyse des entrées de ville dans contexte poste-grenelle. Département d'aménagement durable des territoires .Novembre 2012. p.41

### 3. D'autres documents repères

Les entrées des villes font l'objet de mesures réglementaires assez variées. Nous nous penchons sur quelques cas émanant de la réglementation française.

**a. La loi relative à l'amélioration des qualités urbaines, architecturales et paysagères des entrées de villes** de Jean-Pierre Sueur en 2010 : elle porte notamment, sur la création de documents d'urbanisme spécifiques aux entrées des villes. Celles-ci bénéficient d'une réglementation, des dispositions et de plan d'aménagement, dans des limites prédéfinies.

Cette loi définit la proportion des emplacements réservés aux espaces verts, les réservations aux constructions des bâtiments à vocation culturelle, universitaire, sportive ou associative, la limitation de stationnement ou l'obligation de fixer la destination principale des zones à restaurer ou à Réhabiliter.

Les routes nationales sont considérées comme des voies urbaines dans le périmètre des entrées, et la loi prévoient des plans de déplacement urbain (pour permettre une accessibilité facile, portée par les transports en commun).

On remarque qu'elle cible toutes les parties clés connexes à la problématique d'entrée de ville.

### **b. Le rapport Charie 2009**

A l'égard des zones commerciales au sein des entrées de ville, afin d' incité les professionnels du mobilier et du commerce a participé à la restructuration des corridors commerciaux en entrée d'agglomération.

Puisque les entres de ville présente des espaces transactionnels souvent entre deux univers différent

(Le centre et la périphérie, la ville et campagne) ce qui les fais confronter à plusieurs paramètres urbain rural agricole forestier et environnementale.

### **c. Autres leviers d'actions**

L'importance de l'intégration d'autres leviers d'action se trouvent hors document d'urbanisme et même s'ils n'ont pas pour objectif d'organiser le traitement des entrées de ville, ils peuvent y contribuer de façon indirecte mais efficace telle dans la mesure où ils protègent les espaces agricoles et limitent l'étalement de l'urbanisation. Parmi ces outils :

- Les outils de gestion du paysage naturel ou bâti : les directives territoriales d'aménagement et de développement durables (DTADD), directives de protection et de mise en valeur des paysages, la charte des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux
- les outils de préservation des espaces agricoles et naturels périurbain : Les zones agricoles protégées (ZAP), les espaces boisés classés (EBC)
- Les documents de gestion forestière : la directive régionale d'aménagement des forêts domaniales (DRA)
- Les programmes de protection et de conservation de la biodiversité : la zone nationale d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), l'espace naturel sensible (ENS)
- Les outils de prévention des risques naturels et technologiques <sup>59</sup>

## SYNTHESE

Le regard porté sur les documents relatifs à la planification urbaine et territoriale algériens laisse voir que Constantine fait figure d'un projet de renforcement urbain visant sa métropolisation. Cette option politico- économique-territoriale tend à pérenniser la ville dans son statut de commandement de la région Est, même si l'émergence d'Annaba et instaure une concurrence de leadership.

Cependant, si les grandes lignes du SNAT, vouent la ville à un rang de métropole en l'étoffant d'un pôle biotechnologique, il est important de mettre en place les conditions favorisant un "projet" de ville dont les "entrées", en tant que zones urbaines, joueront un rôle primordial.

Comme, il est important de souligner l'absence d'une "tradition", ni une politique en matière d'approches et d'aménagements des entrées. Les seules tentatives de mettre en valeurs les entrées des villes de Constantine, sont restées) l'état "de projets", plus par absence d'une "mécanique" que par absence d'intérêt.

- En conclusion, la place que tient la ville de Constantine dans les divers documents d'aménagement nationaux augure, du moins, favorise l'initiation de projets dont la cohérence est une condition fondamentale.

---

<sup>59</sup> Idem .p 51et 54

## II. Elaboration des enjeux

### 1. l'enjeu visionnaire : (l'enjeu porteur d'une vision globale)

Il interpelle une logique visionnaire et élabore des enjeux permettant d'intégrer ses segments de ville en tant que terrains d'excellences porteur d'interventions cibles. Présentant à leurs tours, des résultats englobant toute la ville, dont le processus de métropolisation est en cours de formulation.

#### 1.1 Processus de métropolisation à Constantine

On constate que nombreux travaux et recherches ont appréhendé les évolutions démo-spatiales des phénomènes de l'agglomération Constantine, depuis la période coloniale et jusqu'aux aujourd'hui. Ce qui prouve en quelque sorte la présence d'un ensemble de mutations qui sont toujours en cours (Périurbanisation, modification des formes et des structures urbaines, nouvelles centralités ...).

En effet, la ville de Constantine s'est trouvée face un ensemble de défis. D'ailleurs, différentes dynamiques urbaines ont été constatées, récemment le PPMMC<sup>60</sup> dont l'objectif est d'affirmer son rang de métropole et garder son label de capitale de l'Est du pays.

A cet égard, la ville s'est mise en confrontation à une augmentation exceptionnelle de sa population urbaine, (tableau n°17) un accroissement des mobilités et en conséquence le changement des modes de vie, ce qui a induit à l'intervention du **processus de métropolisation** suivi d'une accélération d'ouverture sur l'économie mondiale.

	Commune de Constantine	Grand Constantine	Commune de Constantine %
<b>Populations</b>	448035 hab	710045 hab	<b><u>63%</u></b>
<b>Superficie</b>	230km	864.32km	<b><u>26% (seulement)</u></b>
<b>Densité</b>	2074 hab /km	3592hab/km	<b><u>57%</u></b>

**Tableau n° 17:** commune de Constantine (population superficie et densité)

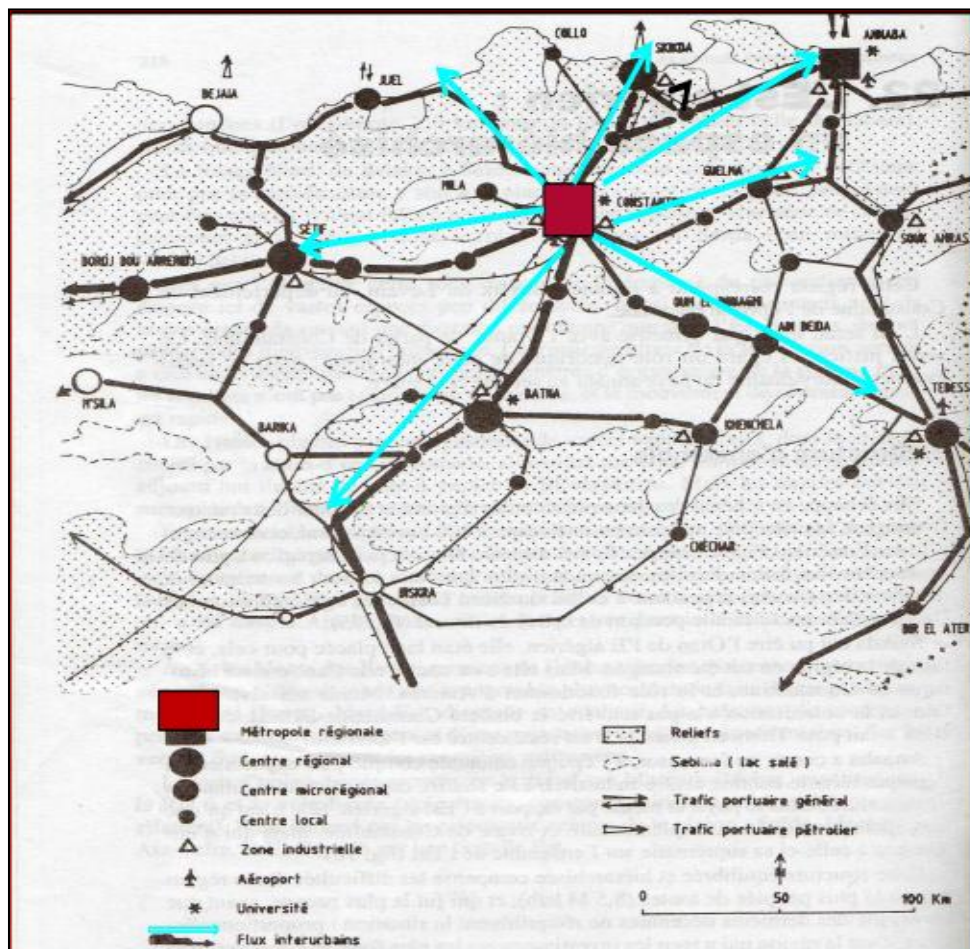
Source : interprétation de l'auteur suivant des données de SCU 2007.

<sup>60</sup> « Projet du Président pour la Modernisation de la Métropole Constantinoise » en cour depuis 2007 se présente comme premier plan à avoir une assise politique, universitaire et citoyenne initiale



La métropolisation : les spécialistes la définissent comme une notion forgée par extension du terme "métropole" (étymologiquement : la ville-mère), pour désigner un processus de transformation qualitative, à la fois fonctionnel et morphologique des très grandes villes<sup>61</sup>.

Dans cette optique, Constantine présente un terrain d'excellence de part de son statut de troisième ville d'Algérie, sa situation géographique et son poids démographique, sans négliger la répartition de certaines fonctions qui font de la ville un pôle de convergence important (Carte n°8).



**Carte n°8:** Constantine, pôle de convergence

Source : Hassina Guerni, Aire métropolitaine : approche dynamique de l'organisation spatiale (cas de Constantine) kalshs. archives-ouvertes Oct 2008, Khenchela, Algeria. pp.276

<sup>61</sup> Ascher F., 1995, Metapolis, ou l'avenir des villes, Paris, Odile Jacob. Leroy S., 2000, Sémantiques de la métropolisation, L'Espace Géographique, n°1

Ce qui a donné naissance au processus métropolitain qui s'appuie sur une mise en réseau des principales agglomérations (le grand Constantine) dans lesquelles les phénomènes de connectivité sont mis en exergue (mouvement pendulaire) définissant en quelque sorte les nouveaux modes urbains de la vie en ville.

D'autre part, les géographes, démographes, urbanistes et même sociologues s'accordent à prouver une émergence d'une aire métropolitaine à Constantine, vu que sa taille est considérablement accrue, composée de 12 communes et 6 daïras. La ville compte, en 2007, 509811 habitants (ONS) et abrite plus de 60% de la population de la wilaya, alors que sa superficie ne représente que 8%, soit 183km<sup>2</sup>, de sa surface totale (2297,20km<sup>2</sup>)<sup>62</sup>.

A cet état de fait, les pouvoirs publics insistent sur ce nouveau concept de métropolisation. Ainsi, sur l'analyse de l'air appréhendé à décrire cette organisation urbaine dite, **Aire métropolitaine** ; il est à adopter une démarche dynamique incitant au développement de la ville. (Objectifs du SDDAM).

Seulement, l'enjeu réclame d'être bien clair, car l'aire métropolitaine à Constantine repose sur la base des espaces fonctionnels ou multifonctionnels ; dont on distingue généralement les entrées de ville. Une fois mises en évidences ces dernières dessinent les flux de développement autour de la ville-mère (Métropole), ou contrairement, si négligées, participent à son dysfonctionnement.

### 1.1.1 Vers une aire métropolitaine articulée à Constantine

C'est important de rappeler que le passage d'urbanisation à Constantine était dicté d'un premier temps par des logiques physiques, géographiques et historiques, donc au gré du site ; puis par des actions d'extension contre le site et enfin au-delà du site. En l'absence de toute stratégie claire d'aménagement, ce qui a induit à une saturation du site à la présence des ponctions. Les spécialistes l'on résume à « les faits d'une urbanisation sans urbanisme ».

A partir des années 80, dans le souci de répondre aux besoins de la métropole, la ville transfère son futur d'urbanisation aux anciens villages de colonisation qui sont El Khroub, Ain Smara, Didouche Mourad et Hamma Bouziane. Mais, le développement de la ville a suivi alors des axes préférentiels qui constituaient en fait ce que les chercheurs appelaient **des**

---

<sup>62</sup> Hassina Guerni, Aire métropolitaine : approche dynamique de l'organisation spatiale (cas de Constantine) kalshs.archives-ouvertes Oct 2008, Khenchela, Algeria. pp.276

couloirs d'urbanisation<sup>63</sup>, ou des couloirs naturels des grandes vallées, qui relient Constantine à ses centres satellites, dont se positionnent les RN3, 5, 27, et 79 ou ce qu'on appelle « entrées de ville ».

Ce qui fait que, les politiques urbaines depuis les années soixante-dix participent largement à booster cette extension urbaine et par conséquent **la formation des périphéries très souvent linéaire** qui se développent, jumelées aux long des grands voies d'accès. Ce qui a exclu en quelque sorte le développement urbain au niveau des espaces formulés dits, poches. (Schéma n° 6)

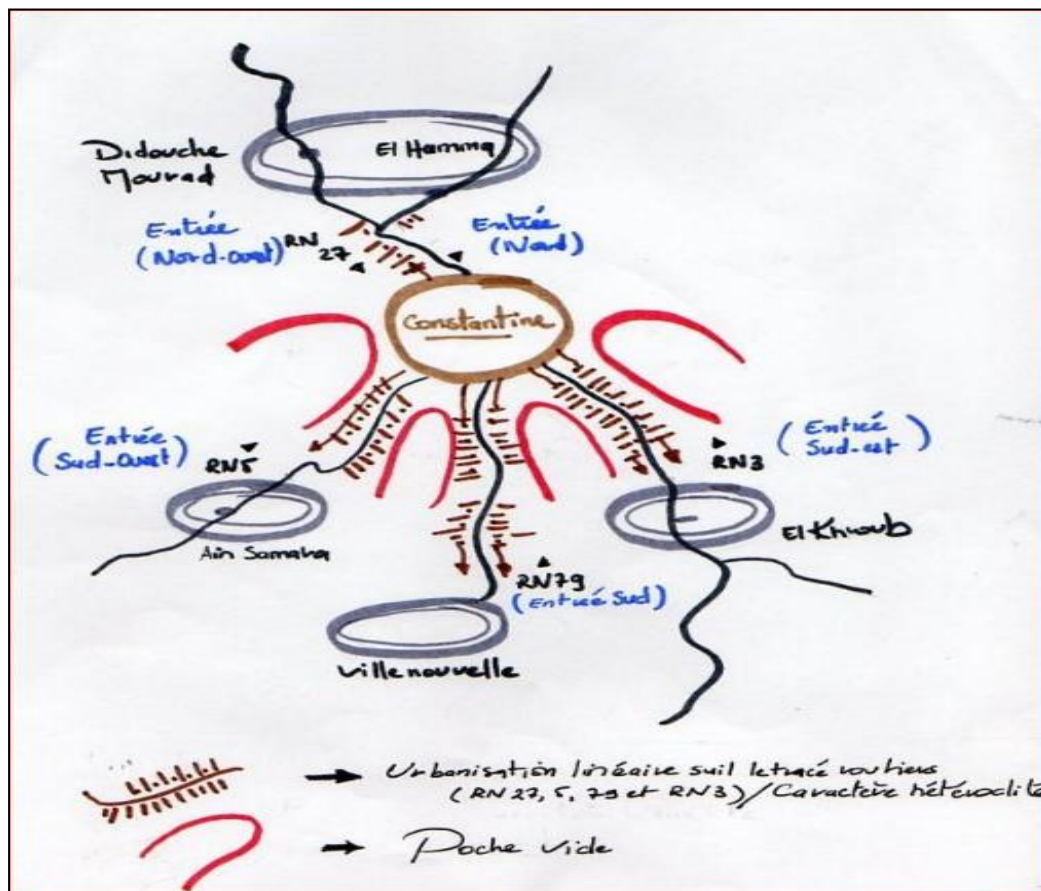


Schéma n°6 : Aire métropolitaine -disloqué -

Source : Auteur

En effet, l'extension de l'aire métropolitaine de Constantine interroge son apparence inégale faite de ruptures et de discontinuités, car ses entrées supportent souvent des images d'abandon et une logique de laisser faire (une urbanisation hétéroclite suivie des habitations et commerce illicite etc....). Cependant, ces images n'infectent pas seulement une part de la ville, mais en conséquence toute la ville est concernée.

<sup>63</sup> Benghodbane F, Les villes satellites de Constantine, Mutations, rôles et fonctions, Mémoire de magister. Université de Constantine, 2001.

L'enjeu est de repenser l'aire métropolitaine à travers une logique visant l'orbite qui englobe les cinq entrées de la ville, d'une manière de transférer le développement urbain de sa forme tangente, linéaire qui suit le tracé routier à une autre plus libre sollicitant un processus d'équilibre. Hors l'adoption de toute approche de simple remplissage des poches. (Schéma n°7).

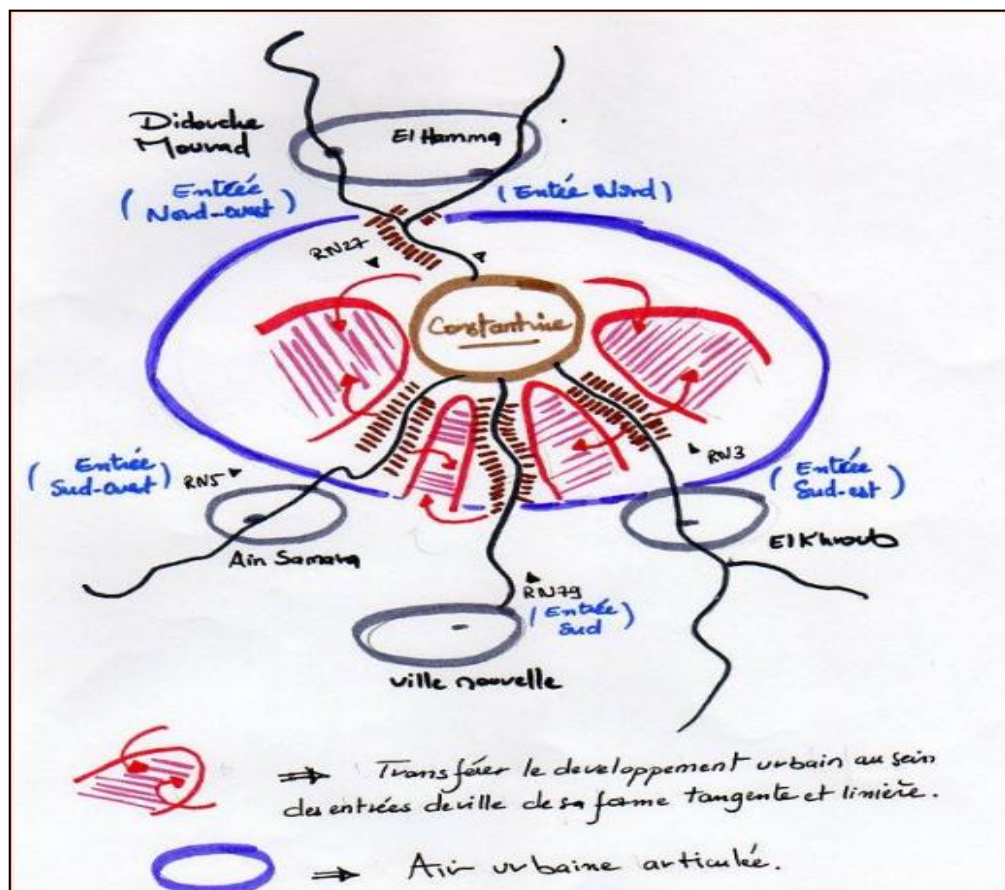


Schéma n° 7: Aire métropolitaine -articulé -

Source : Auteur

### 1.1.2 Vers un paysage métropolitain à Constantine

Le paysage réagit comme un "partenaire incontournable" à l'égard d'entrée de ville. À son tour il interpelle à l'élaboration de ce milieu urbain (entrée de ville) et par conséquent à la fabrique de la ville. Tant qu'on parle d'une métropole régionale, il devient un levier de qualification ou de déqualification.

Cependant, « *lorsqu'un paysage demande notre participation émotionnelle que son unicité et sa beauté nous sont révélées* »<sup>64</sup>. Cette citation nous sollicite à penser au delà de l'objet urbain à son vassal « le côté artistique » qui affirme, en quelque sorte le fait culturel de paysage, généralement liée à la production humaine. Cette dernière à Constantine reste changeante sous l'influence de plusieurs facteurs et univers. En effet les modalités d'élaboration de paysage ou du paysage urbain paraissent fluctuantes de temps en temps semblablement à la réalité des entrées de ville. Le passage aux différents parcours d'entrée de Constantine, cette notion a un double enjeu «objet urbain et forme culturelle» qui apparait difficile à qualifier, suite probablement à l'ensemble des alternances économique et urbanistique vécu par la ville.

Certainement, les transports rapides et l'hégémonie de la mobilité commandent nécessairement des nouvelles postures de façonnement et de vision : d'un côté la voie (rues, places, boulevards, quais, etc....) qui irrigue le territoire, elle permet de s'y déplacer, d'y vivre ;de l'autre, tous ce que l'automobiliste ou le voyageur peuvent percevoir ou concevoir depuis cette structure. Car, généralement, la première perception du paysage d'une région est celle de l'automobiliste qui découvre le territoire traversé.

Mais, c'est important de mentionner à cet égard que la posture de paysage à Constantine (pertinent ses entrées) nous ouvre les yeux sur multiples dysfonctionnement variant de l'acuité d'une entrée à l'autre et frappant à l'image : dans ce qui suit on distingue quatre leviers essentiels cernant l'équation entrée de ville, paysage et image.

**a. Un langage de la voirie manquée d'ordre esthétique**, car les différentes entrées de la ville sont accordées à un réseau de route nationale (RN3, N5, RN79, RN27), ce qui impose un caractère très fortement « routier ». Cette logique ne correspond pas souvent au rôle que l'on souhaite donner à ces axes et aux onctions urbaines qu'elles supportent effectivement. En effet un traitement maîtrisé de la voirie (vitesse, nombre de voies, largeur des voies, stationnement, type de carrefour..) contribue à pacifier les circulations et redonner une image urbaine, car l'entrée doit apporter un changement d'échelle après un parcours routier, la route fait place aux rues et aux places dont la qualité d'aménagement est importante pour l'image de la ville <sup>65</sup> Car, vers la fin c'est à travers le système routier qu'on découvre la ville.

<sup>64</sup> Suzanne Paquet, le paysage façonné, les presses de l'université laval 2009, page4.

<sup>65</sup> Rapport CETE. Op cit .p 16.

**L'enjeu est d'envisager la route en tant que devenir d'une invention de paysage, passant d'une logique routière à une logique urbaine (d'avenue). En effet, on ne parle pas seulement d'un lieu de passage mais d'un milieu de vie (urbaine) porteur d'une devanture d'urbanité.**

**b. L'absence d'une qualité architecturale conforme à ce qu'exige généralement une entrée de ville,** car l'image la plus dominante conscrit l'ensemble d'immeubles densifiés souvent non achevés; revêtis d'un traitement de façade austère et monotone lorsqu'il s'agit d'habitation collectif, et des constructions non homogènes et non compatibles lorsqu'on désigne des constructions individuelles, sans oublier, l'urbanisation hétéroclite, les bâtiments désaffectés, habitations et commerce illicite.

Des caractères accompagnent et affectent l'image des différentes entrées de ville et par conséquent le paysage, afin que la qualité architecturale représente un levier impératif au discours de la réalité des paysages urbains. D'autre part, les entrées de ville font généralement office de vitrine de la ville et des terrains d'excellences aux projets de développement et de durabilité. Cependant les décisions de mise en valeur des entrées de ville sont absentes dans nos discours.

**L'enjeu exige un ajustement des différentes images de paysage à travers une valorisation des entrées de ville afin d'assurer le triptyque : qualité architecturale, qualité urbanistique et qualité paysagère.**

**c. Le sujet du mobilier urbain passe inaperçu ;** car ce dernier il est toujours accordé au terme "accessoire" (le poser pour juste le poser), exemple : avoir plus de nef cabines de bus à l'entrée sud (la RN 79) près du quartier Zwaghi Slimane, ou à une manière de laisser faire dont certains rôles sont marginalisés tels : le mobilier de propreté, mobilier de confort, mobilier de protection comme le mobilier liée aux transports (sièges pour gérer et aider la circulation) .**Ce qui fait du mobilier urbain le maillon faible de l'équation de l'aménagement urbain des entrées de Constantine .**

Pourtant que le mobilier urbain ou ce que les urbanistes classent indispensable à la fonctionnalité de la rue et une part essentielle de la réalité du paysage, car il figure l'objet d'accueil, d'agrément, d'éclairage, d'information, de protection, et de végétation; ce qui le qualifie d'être un gérant de confort de l'espace, afin qu'il participe à créer un caractère agréable et humain à l'entrée de ville.

**Donc, certainement le mobilier urbain est un excellent vecteur à toute démarche de remodelage d'entrées de ville qui réclame une forte image.**

**d. La question de l'espace vert**, pourtant qu'il présente un levier inhérent et primordial à la notion de paysage, et apporte un cadre de vie et de qualité à l'entrée, il fait l'objet d'un traitement ponctuel dépendant de la voie. Ce qu'on constate au niveau de l'entrée Sud et Sud Ouest de Constantine (la RN79 et la RN5), ou d'une logique de laisser faire, le cas d'entrée Nord Ouest, Sud Est (la RN27 et la RN 3), afin que **le paysage réclame d'être plus vert pour qu'il soit plus imposant.**

Au côté de cette conjugaison spatiale qui paraît incohérente, c'est important d'évoquer qu'à Constantine chaque entrée a sa part identitaire de la ville et ses qualités paysagères particulières liées généralement à la forme géographique de l'espace. Cela attire l'attention sur une qualité clé « **l'hétérogénéité** », dont les spécialistes l'accordant souvent à la réceptivité d'une ville, seulement le contexte ne marqué pas de certains dysfonctionnements telle déjà mentionnés. Cela nous incite à penser que :

L'enjeu à Constantine à l'égard de la notion du paysage réclame un processus d'équilibre de **l'équation représentation/perception** ce qui favorise la possibilité de ressentir notre paysage autrement et pas forcément le redécouvrir de nouveau, à travers l'élaboration d'un aménagement adéquat qui maintient les différentes échelles de territoire (du micro paysage vers le macro paysage) : partant de la séquence, l'itinéraire, vers le territoire, consiste à donner plus d'attention au sujet de paysage à l'égard de toute la ville, car on cible le traitement de ces espaces clés, intermédiaires (entre des espaces ruraux et périurbains, et la ville dense traditionnelle), pour rencontrer des voies, les espaces porteurs de la première image de la ville : les entrées de ville.

Il convient ainsi d'être particulièrement vigilant sur l'évolution des paysages et notamment là où se concentrent souvent les projets d'extension urbaine

Cela me fait penser à l'expression de Bernard Lassus : « *...c'est espace intermédiaires consistant de nouveau lieux de paysage globale, ni naturel ni culturel ni urbain ni rural, mais mis en mouvement*<sup>66</sup> »

---

<sup>66</sup> Bernard Lassus, vers un paysage plus globale : un habitat –territoire, revue d'architecture d'aujourd'hui avril 2006 /363

Autrement dit, le paysage n'est pas une représentation figée à un caractère particulier, ou à une échelle unique. C'est une forme en mouvement qui doit être adaptable au mouvement, intègre à la fois un ensemble de paramètres culturel, urbain, naturel, ... etc. ; hors toute pensée d'extravagance a un caractère particulier, puisque le tout réuni forme le paysage au sein des entrées de ville et par conséquent la ville. C'est une sorte de dépendance, d'imbrication et surtout de complémentarité, afin d'assurer une image équilibrée et identitaire.

Si on réussit à cerner le paysage dans cette portée globale et souple, on réussit d'acquérir un cadre de vie de qualité, et on privilège enfin un discours sur un paysage métropolitain à Constantine.

## 2. L'enjeu structurel

Il conscrit les deux structure fondamentale d'une entrée de ville, d'une part la voie et de l'autre l'équipement bâti. Les deux unis pratiquent une synergie de complémentarité structurelle et fonctionnelle qui donne un sens à l'entrée de ville. En effet, le dysfonctionnement d'une part perturbe l'ensemble.

### 2.1 La voie

Aux entrées de ville de Constantine, le bâti est souvent relâché et discontinu, la voie est large (7x7m) avec peu de signes urbains (trottoirs, traversées sécurisées, air de stationnement, ... etc.), des facteurs qui nuisent au caractère urbain voulu de l'entrée, justifiant en quelque sorte la place indéniable de l'automobile. Ce qui a induit par conséquent à un comportement inadapté de l'automobiliste ou même parfois du piéton, qui parait hors cette équation malgré « Quel(s) que soi(en)t le (ou les) mode(s) utilisé(s), tous les déplacements commencent et finissent à pied. »<sup>67</sup> (Le Gal, 2000 in Miaux, 2008 : 176). Dans ce qui va suivre, on présentera les deux grands enjeux tirés.

**2.1.1 Maintenir l'accès à l'agglomération et au centre-ville en assurant la sécurité de l'utilisateur** reste l'enjeu primordial à déposer en tête de liste; dépassant la pensée aussi intuitive que répandue, sur le simple cadre de passage garantissant le transit à travers :

**a. l'ajustement du dimensionnement et de la capacité de la voie pour maintenir, augmenter ou diminuer le trafic afin d'acquérir plus de sécurité routière.** Une manière de faire adapter l'entrée au volume routier dépendant, car chaque voie à un seuil de

<sup>67</sup> Stéphanie Rocher L'expérience du piéton en entrée de ville : Le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec. Montréal Janvier 2013 .page 10



saturation et un volume routier conditionnel, tant que chaque entrée est confrontée à un taux de fréquentation différent d'une entrée à l'autre.

Le tableau n °18 nous montre un classement des différentes entrées de Constantine en terme de volume routier, dès la plus fréquentée jusqu'à la moins fréquentée accompagné de taux de saturation différencié.

Les routes nationales	Volume			Taux de saturations
	VL	PL	Totale	
La RN 3 Sud- est	45000	13500	58500	<b><u>Contraignant dépasse les 80 %</u></b>
La RN5	41354	7444	48798	inférieur à 50%
La RN97	8844	4556	13400	Capacité réservé de 46%
la RN3Nord	10087	3013	13100	<b><u>dépassant les 80%</u></b>
La RN27	8855	2645	11500	une capacité réserve de 34%.
Année 2013 – unité (TJIMA) Trafic journalier				

**Tableau n°18** : volume routier et taux de saturation des RN de Constantine

Source : DTP – Constantine -

L'entrée sud-est reliant Constantine à la commune de El Khroub occupe la première place en terme de fréquentation routière avec un volume journalier de 58500 (véhicule) et un taux de saturation dépassant les 80 % ce qui justifie en quelque sorte le taux de circulation routière fréquenté à cette entrée.

L'entrée sud-ouest (RN5) reliant Constantine à la commune de Ain Samara vient en 2<sup>ème</sup> position avec un volume routier de 48798, pourtant que la différence entre les deux voies en terme de volume routier ne dépasse pas les 9 % mais la RN5 présente un taux de saturation inférieur à 50 %.

Dans le même cadre, l'entrée nord (RN3) reliant Constantine à la commune de Hamma Bouziane, malgré qu'elle occupe la 4<sup>ème</sup> place en terme fréquentation routière (13100) mais elle présente un degré de saturation dépassant les 80% similaire à l'entrée sud-est.

Tandis que l'entrée Sud (RN79) reliant Constantine à la ville nouvelle Ali Mendejli et celle de nord-ouest(RN27) présente des capacités réservées de 46% et 34%.

Seulement, on constate que les taux de saturation de la voie où sa capacité réservée ne dépendent pas seulement du volume de fréquentation routière, il y a d'autres facteurs, dépendant, suivant les spécialises : **de la morphologie de la voie (position géographique, nombre de carrefour,...etc.) et surtout de l'environnement urbain qu'elle traverse.** Ce dernier qui doit être pris en considération dans n'importe quelle opération d'aménagement future. En effet, c'est important ;

**b. D'invoquer une sorte de cohérence entre l'infrastructure routière (voie) et l'environnement traversé (entrée de ville) à travers un aménagement significatif de la vie urbaine favorisée dans un contexte de réciprocité,** c'est-à-dire une forme d'accord entre ce qui est indiqué au niveau des accotements de la voie et ce qui se trouve à proximité et vice-versa, pour que l'utilisateur puisse construire une représentation claire et complète sur l'environnement dans lequel il circule où il conduit.

A cet égard, c'est judicieux de mentionner une étude de l'INRETS (IFFSTAR) de 2004 qui rappelle que l'aménagement représente un facteur substantiel de la sécurité de la circulation urbaine. Les défauts éventuels et l'inadaptation de l'espace public aux modes de fonctionnement des usagers qui y circulent contribuent de façon plus ou moins directe à l'accidentalité et interviennent dans plus de 45 % des accidents urbains étudiés<sup>68</sup>. Ce qui fait que, la sécurité ne se mesure pas seulement au degré de vitesse routier mais à la clarté des espaces, car si on tient à un aménagement fertile c'est important de l'assurer autour d'une mobilité sécurisée.

**c. d'Adopter un choix de modalité au transport, afin d'assurer une forme de fluidité à l'entrée et d'éviter les points de congestion ;** telle que l'entrée sud-est (RN3) et l'entrée nord-ouest (RN27).

Nous pouvons proposer d'une part, des itinéraires alternatifs telle l'incitative de tramway Constantine qui figure à l'entrée sud (la RN79) et d'autre part, apporter beaucoup d'attention aux transports collectifs surtout d'un point de vue rigueur et qualité de service, ce qui va permettre ainsi de décongestionner la ville de l'hégémonie de la voiture.

---

<sup>68</sup> Rapport CETE .Op cit.p 12 .

**2.1.2 Faire parvenir la participation du piéton et de cyclistes à l'équation de la voirie, afin de les rendre souhaitables et praticables par ces derniers,** à travers la mise en application de quelques réformes :

- Assurer la présence et la continuité des cheminements (trottoirs) conformes des piétons suivis des traverses sécuritaires pour faciliter leur déplacement.
- Prévoir des mobiliers urbains décents à la réalité d'entrée de ville afin d'envisager l'éclairage et des aménagements paysagers accentuant le bien-être des passants.
- Intégrer une culture de cyclisme en élaborant des aménagements favorisant les transports doux tels les supports à vélos.

## **2.2 L'équipement bâti : le milieu bâti**

Aux entrées de Constantine, le cadre bâti se trouve souvent victime de multiples phénomènes d'altération de paysage, de perte d'identité et de déstructuration sociale, dont on distingue généralement l'équipement industriel, résidentiel, institutionnel et surtout l'équipement commercial.

D'ailleurs, ce dernier est le plus dominant, car ces implantations sont plus souvent considérées comme des gisements fonciers permettant des extensions faciles du bâti et des infrastructures<sup>69</sup>, afin d'assurer l'accessibilité et la visibilité de l'automobiliste : le cas de l'entrée sud-est (RN3) avec le lotissement l'ONAMA dont l'urbanisation s'étale le long de l'axe routier à une faible épaisseur, modelant ainsi un ruban de façade différencié en matière de traitement, mais de hâteurs presque égales bien visibles de la voie.

A l'égard de la même entrée sud-est (RN3), presque deux parts de l'itinéraire sont portées par une urbanisation illicite qui conscrit un ensemble d'habitat dépourvu de qualité architecturale et d'autres équipements anciens et dépassés.

Ainsi, à l'entrée nord-ouest (RN27) venant de la commune d'El Hamma Bouziane, l'itinéraire est structuré d'une urbanisation hétéroclite, mais très convoité surtout au niveau de l'axe d'El Menia dont se positionne le marché de gros. Les façades des maisons font office de murs vitrines et les devantures des magasins allongées par leur étalage de marchandise, ce qui fait que, l'aléatoire et l'informel dominant.

Tandis que pour l'entrée nord (RN 3) venant de la commune d'El Hamma Bouziane, malgré le caractère imposant du paysage et les différents repères identitaires, on se retrouve avec la confusion d'un alignement d'habitations vétustes.

---

<sup>69</sup> Idem.p.14

L'entrée sud et sud-ouest (RN5 et RN79) venant de la commune d'Ein Samara et de la ville nouvelle Ali Menjeli, l'itinéraire ne manque pas ainsi d'images caduques. Des espaces délaissés (friche urbaine) ont une influence directe sur le paysage et sur l'identité et la fonctionnalité des lieux et par conséquent toute la ville est concernée.

En effet, on constate que les longues traversées des entrées de ville illustrent bien des images indésirables à travers ses multiples installations anarchiques, souvent non esthétiques et d'autres carrément délaissées. Sans oublier le phénomène du mitage urbain qui se prononce à l'entrée sud (RN79) et ses multiples effets économiques et environnementaux.

A cet état de fait, on se retrouve avec un ensemble d'enjeux concomitant aux trois volets distincts :

### **2.1.1 La zone commerciale**

C'est la zone la plus imposante et la plus convoitée au sein des entrées de ville de Constantine, Deux entrées sur quatre sont concernées par ce type de zone monofonctionnelle qui balance entre le formel et l'informel. Malgré que ces zones commerciales présentent des fonctions urbaines et demeurent une composante structurante, leurs implantations apparaissent opérer dans une insuffisante pensée urbaine et une prise en considération paysagère.

Ce qui nous pousse à penser que le commerce se rapproche de l'urbanisme mais sans pour autant être mieux régulé. En effet, on se met en confrontation avec ce que les spécialistes appellent **l'urbanisme commercial**. Ce dernier a pour vocation de créer un aménagement commercial harmonieux sur le territoire, c'est-à-dire en cohérence avec les mesures de l'urbanisme.

**L'enjeu, donc, réclame une politique d'urbanisme commercial moins opportuniste et plus préventive afin de favoriser le dialogue entre le public et le privé et entre le code de commerce et le code d'urbanisme.**

### **2.2.2 Constructions et habitations vétustes**

**L'enjeu et d'une part dans la nécessité de renouveler le bâti sur les emprises vétustes et dans l'autre pour l'amélioration de l'image de la ville ce qui revient à :**

- Adopter des démarches de renouvellement urbain ou autrement dit « faire la ville sur la ville ».

- Elaborer de nouvelles recompositions urbaine et architecturale au sein des futures PDAU et POS (puisque les entrées de ville à Constantine ne présentent pas vraiment des zones denses mais surtout anarchique).

La mixité fonctionnelle dans l'élaboration des aménagements reste fondamentale afin d'éviter les formes de ségrégation et d'assurer un certain équilibre à la ville :

- C'est évident de sortir du type standard dans l'habitat et de cette anarchie hétérogène non accueillante.

- Disposer des stratégies fiables de formalisation des lieux.

### **2.2.3 Les constructions délaissées (friches urbaines)**

Les espaces délaissés ou les friches urbaines, une fois prise en considération, présentent de véritables sources urbaines, tandis que, le foncier reste toujours une question à rechercher.

**L'enjeu réclame l'adoption des interventions de reconversion, afin d'assurer un tout : le cadre bâti et la partie d'aménagement y compris le mobilier urbain et la végétation, à travers les projets de requalification et de revitalisation urbaine.**

D'autre part, c'est l'opportunité d'interpeller les objectifs de durabilité gardant l'identité des lieux, ce qui permet de redonner un nouveau portrait à la ville à travers ces espaces classés d'effets négatifs.

### **3. L'enjeu fonctionnel (fonctions à implanter)**

**Plusieurs fonctions sont absentes à la scène urbaine, malgré qu'on nomme une métropole régionale, tels les espaces ludiques, les parcs scientifiques, les parcs d'affaires....etc.** Tandis que les entrées de ville présentent des sources foncières importantes. Ce qui nous incite à penser à l'interrogation suivante : quel type d'activités pouvons nous injecter afin d'apporter plus de fonctionnalité et de dynamique aux parcours d'entrées et par conséquent à la ville ?

Des activités qui assurent une mixité fonctionnelle des lieux, une image conforme et surtout un développement, concernent la ville dans sa globalité (métropole). Parmi les pensées les plus répondues à cet égard, les technopôles.

### 3.1 Qu'est ce qu'un technopôle<sup>70</sup> ?

Un **technopôle** est avant tout une dynamique de territoire, c'est-à-dire la mobilisation et la coordination des acteurs, des ressources et des infrastructures, dans le cadre d'une politique visant au développement du territoire.<sup>71</sup>

Suivant le manuel planifié et géré « les métropoles en méditerranée » : le technopôle est une communauté structurée (ensemble d'entreprise, et/ou groupement de recherches...) dédiée au développement de l'innovation située dans un environnement urbain généralement qualifié de qualité.

C'est important d'ajouter, que ce levier de développement n'est pas récent d'envergure, c'est un phénomène international, car on trouve cette appellation dans différents pays au monde. D'ailleurs, depuis 1984, il existe un groupe international des technopoles.

Seulement, les technopôles sont la plupart du temps situés dans la périphérie des grandes villes (métropoles) raison de proximité des structures de recherche (universités, laboratoires privés), ce qui nous pousse à qualifier les entrées de ville en tant que terrain favoris.

Cette initiative repose la plupart du temps sur une impulsion et un objectif à long terme développés par les dirigeants d'une communauté, d'une manière que les contraintes immatérielles (énergie mise dans le projet, connaissances scientifiques, consensus social, esprit d'entreprise) soient aussi importantes que les éléments matériels (infrastructures « en dur », équipement technologique, ...)

---

<sup>70</sup> La **technopole** (au féminin et sans accent) est le concept d'origine, d'où fut ensuite dérivé - par erreur sur l'orthographe - la notion de « technopôle », aujourd'hui officiellement abandonnée (Académie française) mais toujours invoquée par certaines *technopoles* (celle de Metz ou de Le Mans, par exemple). Certains dictionnaires usuels (*Petit Robert* et *Petit Larousse*) continuent à proposer une distinction de sens entre *technopole* (féminin) et *technopôle* (masculin) : une *technopole* (du grec *polis* signifiant *cité*) serait un site urbain de technologie disposant de structures favorables au développement de technologies de pointe, tandis qu'un "*technopôle*" serait un site urbain destiné à accueillir des entreprises dites de haute technologie. On voit que la distinction de sens est inexistante ; et pour cause : les deux termes recouvrent une même notion.

<sup>71</sup> <http://www.technopolemartinique.org/qui-sommes-nous/labels/quest-ce-quune-technopole/>

### 3.2 Existe-t-il de type de technopole ?

Dans son ouvrage sur La fièvre des technopoles, Jacques de Certaines distingue trois types<sup>72</sup> :

- Les pôles de dé-saturation : visant la décongestion des anciens centres ; exemple : en France, Sophia-Antipolis, aux USA, Harvard et le Massachusetts Institute of Technology et au Japon Tsukuba près de Tokyo.

- Les pôles de reconversion : remède appliqué aux zones affectées de crises ; en France la ZIRST et la Techno-city de Turin en Grande-Bretagne.

- Les pôles de développement : concernant les situations neuves, un choix délibéré de promouvoir le développement des nouvelles technologies ; en France, Montpellier\_Languedoc-Roussillon et les grands centres universitaires Ideon en Suède.

Ainsi, on peut les classer d'après le type d'activité, et cela nous montre plusieurs catégories comme l'explique le tableau n°19.

---

<sup>72</sup> Jacques de Certaines , Fièvre technopolitaine et développement local Futuribles 129-130 .mars 1989

Activité de technopole	Type des technopoles	Exemple
<p><b>Recherche et innovations</b></p>	<p><b>- Les centres d'innovation</b> généralement liée aux campus universitaire, ils fournissent de petites unités de recherche ou d'expertises pour les entreprises</p> <p><b>- Les parcs scientifiques</b> nés dans les pays anglo-saxons, aménagés à l'initiative des universités et à proximité des campus, leur développement est lié aux firmes possédant un département de « recherche et développement ». Cet ensemble se compose de bureaux, de laboratoires et d'ateliers</p>	<p>- Centre d'innovations de l'Université de technologie de Compiègne.</p> <p>- Les CEEI (Langlen Business Innovation Centers Européens)</p> <p>- Langlen Cambridge Research Park en Grande-Bretagne)</p>
<p><b>Industrie et technologie</b></p>	<p><b>-Les parcs technologiques</b> comprennent une forte proportion de recherche appliquée, éventuellement (mais pas nécessairement) en liaison avec les universités. L'activité essentielle y est la production industrielle de haute technologie et les services aux entreprises.</p> <p><b>- Les zones industrielles supérieures</b> souvent influencées par l'image des parcs scientifiques et les tendances récentes de construction.</p>	<p>Les exemples classiques en France telle : Sophia Antipolis, Inovalée, Rennes Atalante ou encore</p> <p>Le technopôle de Villeneuve-d'Ascq à Lille.</p>
<p><b>Affaire et commerce</b></p>	<p><b>-Les parcs d'affaires et commerciaux</b> ils sont caractérisés par un environnement de haute qualité avec une faible densité et répondant à toutes les exigences des entreprises commerciales ayant une image de prestige. Les fonctions sont triples : manufacture, commerce et services professionnels</p>	<p>On trouve de nombreux exemples dans la région parisienne, plus particulièrement près des aéroports</p>
<p><b>Énergie verte</b></p>	<p><b>- Les Parcs Scientifiques Verts</b> une nouvelle approche (2009-2010) développée par la société Cicom à Sophia Antipolis consiste à concevoir des parcs d'activités scientifiques et technologiques qui ne consomment plus d'énergie et sont donc auto-suffisants.( les technologies vertes )</p>	<p>l'Oregon, à Izmir en Turquie, à Abu Dhabi avec le projet Masdar City par exemple et Pékin en Chine</p>

**Tableau n°19 : Activités et types de technopôle**

Source : Interprétation de l'auteur + [www.technopolemartinique.org](http://www.technopolemartinique.org)



On comparaison avec les pays du grand Maghreb, (tableau) l'Algérie reste avare quant à l'adoption de cet outil de développement malgré les potentiels disposés. Dont on distingue seulement le Technopole d'Alger – Cyber parc Sidi Abdellah Rahmania- Zeralda géré par Agence Nationale des Parcs Technologiques (ANPT) sous le ministère des TIC. (Telle montre le tableau n°20)

Tandis qu'à côté d'Alger la capitale du pays Constantine après Oran, représente la métropole de l'est qui se manifeste avec un ensemble de potentiels qualifie à concevoir cet outil de développement et le faire dynamiser pour son développement et par conséquence tout le pays sera concerné.

Pays du Grand Maghreb	Nombre des Technopôles	Emplacement	Types d'activités
TUNIS	10	<u>région de Tunis :</u> Elgazala Technopark Manouba Technopark Ennahli Technopark cyber -parcs Sidi Thabet Borj Cédria <u>région de Sfax :</u> Sakiét Ezzit Sousse Monastir Bizerte	Pôle Elgazala des Technologies de la Communication biotechnologies et industrie pharmaceutique énergies renouvelables, eau, environnement, biotechnologies végétales informatique, multimédia mécanique, électronique, informatique textile et habillement industrie agroalimentaire
MAROC	6	<u>Casablanca</u> <u>Rabat :</u> Technopolis <u>Oujda :</u> Oujda Shore (en construction) Première livraison en 2011 <u>Fès:</u> FèsShore (en construction) Tanger: Technopole de Tanger (en projet) <u>Agadir:</u> Haliopolis (en construction)	Technopark ; CasaNearShore
<b>ALGERIE</b>	<b>1</b>	<b>Alger : Technopole d'Alger - Cyberparc Sidi Abdellah Rahmania-Zeralda</b>	
LYBIE	0	/	/
MORITANIE	0	/	/

Tableau n°20 : Technopole du grand Maghreb

## Conclusion

Enfin, Nous avons essayé dans cette partie de travail de définir ;

- D'une part, un **levier prospectif** susceptible de favoriser le projet de métropolisation. Car une tel projet est déjà planifié et indiqué dans le schéma d'aménagement du territoire national le SNAT et poursuivi dans les différents documents qui en résulte. Cependant, il y a lieu de noter que la thématique des entrées de ville représente une **cible privilégiée et même identifiée par le SCOT, qui la replace dans le cadre d'une vision métropolitaine.**
- D'autre part, il y a lieu de déterminer des actions visant le **rééquilibrage des "forces " face aux multiples dysfonctionnements du l'objet urbain dans ces espaces.** Car ces derniers paraît revêtir de plusieurs caractères : fonctionnels (équipement : commerciale, résidentiel, institutionnel...etc.) urbaines (urbanisation ; hétéroclite, dense, anarchique...etc.) architecturaux (construction : vétuste, neufs, ordinaire...etc.), paysagères (naturel, pittoresque, désaffecté...etc.) et même foncières (foncier : formel et informel...etc.).

Ce qui nous fait évoquer **tout un champ composé d'acteur et d'intérêt dans un contexte complexe de la ville.**

Donc quel stratégie aux entrée de Constantine, pour que on puisse privilège un discours de développement de la ville ?

## Conclusion de la partie 2

**Les entrées de Constantine ne sont pas des lieux-types que l'on peut cadrer de façon conventionnelle. Il est plutôt judicieux de les appréhender comme des lieux de vie, des lieux de transit, des lieux de passage obligatoire et d'activités.**

Cependant ils sont aussi des **lieux de contraintes, d'enjeux et de convoitises diverses. Ce constant est consécutif à plusieurs réalités, d'autant qu'en tant que zones urbains, elles sont toujours en construction. Elles sont également des espaces souvent bien desservis, étant voisines des principales routes interurbaines.**

**Au-delà des contraintes "structurelles", elles sont des opportunités pour les investissements publics et privés. En effet, la disponibilité foncière, l'accessibilité pour les activités de distribution, "l'irrigation" en infrastructure et surtout la "politique" du laisser-faire augmentent la convoitise et favorisent l'exploitation productive. Ces opportunités peuvent également constituer des occasions pour la politique publique. En effet, le statut voué à Constantine par les Schémas et les instruments d'aménagement et d'urbanisme peut trouver dans ces lieux les ressources pour concrétiser ses objectifs.**

En effet, le projet de Pôle d'Excellence et de Compétitivité (avec Annaba et Skikda) aura dans les zones autour des entrées de Constantine plus de chance de se concrétiser. Technopoles affectées à la "biotechnologie", est la part qui revient à Constantine. Cette "affectation" est également liée aux objectifs pour assoir le projet de métropolisation.

Les autres instruments, dont le SDAAM, ne manquent pas de "proposer" la dotation de la ville d'une infrastructure dédiée au tertiaire supérieur. Ces propositions sont appelées à se réaliser dans des zones où le foncier correspond à leur programme, des zones accessibles (dotées d'une infrastructure routière nationale ou wilayale) et d'une possibilité de visibilité paysagère.

Cependant, il faut souligner que seul le Schéma de Cohérence Urbaine (SCU), initié dans le cadre de la Loi d'Orientation sur la Ville, avait lié les entrées de la ville au processus de métropolisation.

Enfin, il y a lieu de noter que les entrées de Constantine sont des opportunités urbaines de premier ordre. En effet, les enjeux de métropolisation par la mise en place d'un

réseau urbain cohérent, par l'implantation d'une infrastructure dédiée à la technologie et au tertiaire supérieurs, enfin par le marquage de l'image de la ville, rencontrent dans les ressources qu'offrent les entrées de la ville une occasion importante.

Cependant dans cet élan de métropolisation, la stratégie et la démarche à adopter sont appelés à fédérer les réflexions, les ressources et les intérêts. Cette condition est essentielle, tant les enjeux sont multiples.

L'investissement des entrées en tant que ressources est donc appelé à répondre prioritairement aux enjeux "nationaux», dont l'ambition de métropolisation. Cependant, associer des acteurs (opérateurs économiques, compétences techniques, financement...) est essentiel pour l'accomplissement du projet.

***Partie 3: Les entrées de Constantine,  
démarche de projet urbain***

***Chapitre 6 : Objectifs et Actions à entreprendre***

***Chapitre 7 : Etablissement d'une stratégie  
d'approche***

***Chapitre 8 : Un technopole à l'entrée Sud-ouest***

***La RN5***

## Partie 3: Les entrées de Constantine, démarche de projet urbain

### Introduction Partie 3

Nous avons pu constater d'après les deux parties précédentes que :

- Les entrées de Constantine présentent des segments indispensables à la ville. Car, ils figurent des lieux de vie et de dynamique, revêtir de plusieurs réalités urbanistique, socio-économique et paysagère.
- Ce qui les rendent des espaces de confrontation permanente et par fois convoités de multiples acteurs et usagers.

En effet, plusieurs contraintes à la manipulation et à la maîtrise de cet espace se manifestent. Les résultats se distinguent dans les dysfonctionnements (telle déjà montrer aux différents tableaux de synthèses de la partie analyse).

Cette situation nous renvoie à la question :

#### **Quel (s) projet (s) et quelle stratégie pour les entrées de Constantine ?**

L'objectif de cette dernière partie de travail est une tentative d'établissement d'une stratégie prospective prenant appui sur les différentes entrées de Constantine. Cette réflexion sera développée dans des axes préalablement définis:

- Élaborer les différentes actions à entreprendre en précisant les différents objectifs derrière.
- Dévoiler le jeu d'acteur, par l'adoption d'une démarche de projet urbain. Cette dernière qui s'impose à la mise en œuvre de projet (réconciliation entre les différents acteurs)
- et à la mise en place des moyens (les différents outils appropriés).
- Imaginer vers la fin, un scénario prospectif d'une mise en scène d'un projet urbain s'inscrivant dans une thématique de « un technopole à l'entrée Sud-est, RN5 ».

## Chapitre n°5 : Objectifs et Actions à entreprendre

### Introduction

Compte tenu de ce qui précède (chapitre n°5), les entrées de Constantine présentent des espaces à la croisée des différents enjeux soulevant plusieurs paramètres structurels et fonctionnels, ce qui nous pousse à penser à un ensemble d'actions répondant certainement à des logiques de projet et à des temporalités différentes.

Il s'agira donc de définir des objectifs concomitants aux réalités urbaines et aux propriétés distinctives de chaque entrée. Car chacune de ces dernières présente des atouts, des faiblesses et des menaces qui selon le cas instaurent des incertitudes et des freins au développement cohérent de la ville.

Dans ce qui va suivre, on va essayer de distinguer les différentes actions à entreprendre au sein des différentes entrées de Constantine ainsi qu'énumérer les différents objectifs derrière.

### 1. Les actions à entreprendre

#### 1.1 Qu'est-ce qu'une action

L'action, se constitue d'un ensemble d'opérations et de démarches à entreprendre au sein d'un contexte particulier (notre cas : entrée de ville) à fin d'acquiescer un ou plusieurs objectifs bien ciblés. **Ces actions sont accordées généralement à des temporalités différentes variant entre courts, moyens et longs termes, par rapport aux échelles spatiales ainsi qu'aux outils adoptés** (Schéma n°8).

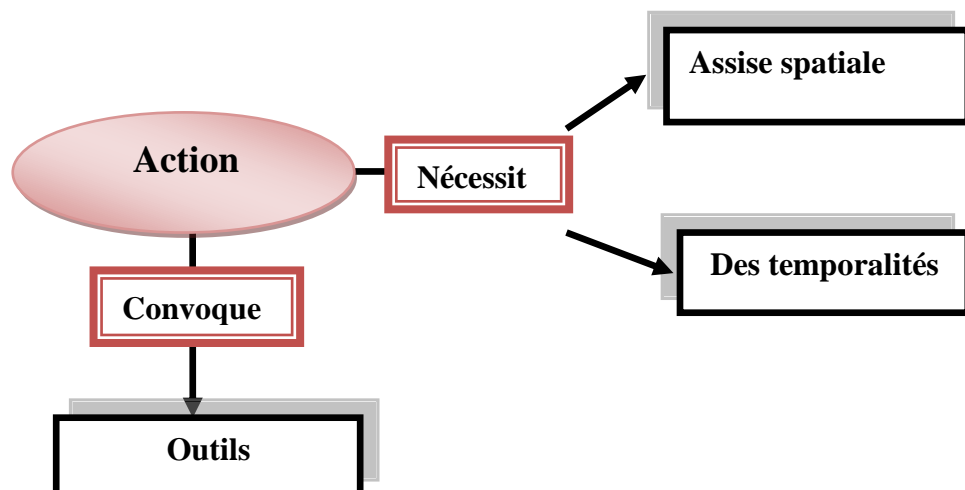


Schéma n°8 : Les différents accorde d'une action

Source : Auteur

## 1.2 Types d'actions

### 1.1.1 L'échelle temporelle

**a. Court terme (moins de 3 ans) :** généralement, ces actions ne nécessitent pas de longues durées pour leur mise en place et pour envisager leur résultats, telles que :

- l'Exécution des travaux qui ne demandent pas des études lourdes et préalables qui seront réalisés dans tous les cas. On distingue en avant plan la propreté urbaine (un phénomène qui affecte tout les entrées de Constantine), ainsi que le nettoyage de zones particulièrement dégradées.
- L'Édiction des règles pour remédier aux désordres évidents, par exemple : la circulation routière, le stationnement. On remarque, d'ailleurs, un peu partout aux entrées de Constantine, le stationnement arbitraire.
- Mettre en place des réseaux d'acteurs et des équipes professionnelles afin d'acquérir les études nécessaires a toutes opérations de projet pilote dans les temps futur, par exemple : des études préalables aux zones commerciales (L'ONAMA et l'axe de el MENIA).

#### **b. Le moyen terme (3 à 10 ans)**

- L'engagement des différentes actions d'amélioration primitive de sécurité routière et d'aménagements des espaces publics notamment: revêtements, mobilier urbains,...etc.
- La mise en œuvre d'un projet pilote dont les études préalables sont déjà établies soit d'une zone commerciale, d'affaires où d'habitation.

**c. Le long terme (plus de 10 ans) :** ca concerne généralement les grandes transformations urbaines, telles que :

- La transformation d'un quartier entier (échelle spatiale importante) exemple, le quartier du 4 ème km de l'entrée Sud-est (RN3).
- Un lourd investissement ayant une valeur structurante, telle qu'une grande infrastructure routière.



Seulement, il est important de signaler que la distinction parfois reste difficile à concourir, car « *Peu d'actions importantes peuvent être achevées dans le court terme, mais beaucoup d'actions simples peuvent être engagées et donner le signal d'une reconquête dans la durée* »<sup>73</sup>. L'action est également à la merci des imprévus techniques et des phases intermédiaires complexes et surtout coûteuses. Cette "incertitude», en quelque sorte un **engagement raisonnable des travaux et une adaptation à l'évolution de la situation.**

### 1.1.2 L'échelle spatiale

**a. l'échelle du territoire :** par exemple, mettre en valeur ou créer des repères du grand paysage (ça concerne les différentes entrées de la ville). Une telle action, ne portera ses fruits qu'au long terme.

#### b. l'échelle de l'itinéraire

- **Différencier les séquences par vocation dominante ou par fonction dominante :** c'est le cas de la quatrième séquence de l'entrée Sud (RN79) dite séquence à vocation institutionnelle ou celle de l'ONAMA de l'entrée Sud-est (RN 3) à vocation commerciale. Car, on peut rendre une séquence plus cohérente à travers des projets d'ensemble à moyen et au long terme.

- **Concevoir un réseau de voirie adapté aux séquences, tout en conservant l'identité de l'axe historique (existant).** Cette action consiste à un travail sur la voirie, afin de confirmer son apport urbain, ce dernier doit être programmé en identifiant les maîtres d'ouvrages, par exemple : l'Etat pour la route nationale et la Commune pour les abords et les financements par contrats régionaux.

#### c. l'échelle de la séquence

##### c.1 Actions communes

- **Soigner l'espace public :** ça concerne **l'ensemble d'actions d'amélioration ponctuelles de l'espace public**, en avant plan le mobilier urbain (qui passe presque inaperçu aux différents entrées de Constantine). Ces types d'actions peuvent être exécutés dans les courts termes où réaliser par des tranches de projet successives au long terme.

<sup>73</sup> Etude « Réhabilitation des entrées de ville » .Op cit.p 104 .

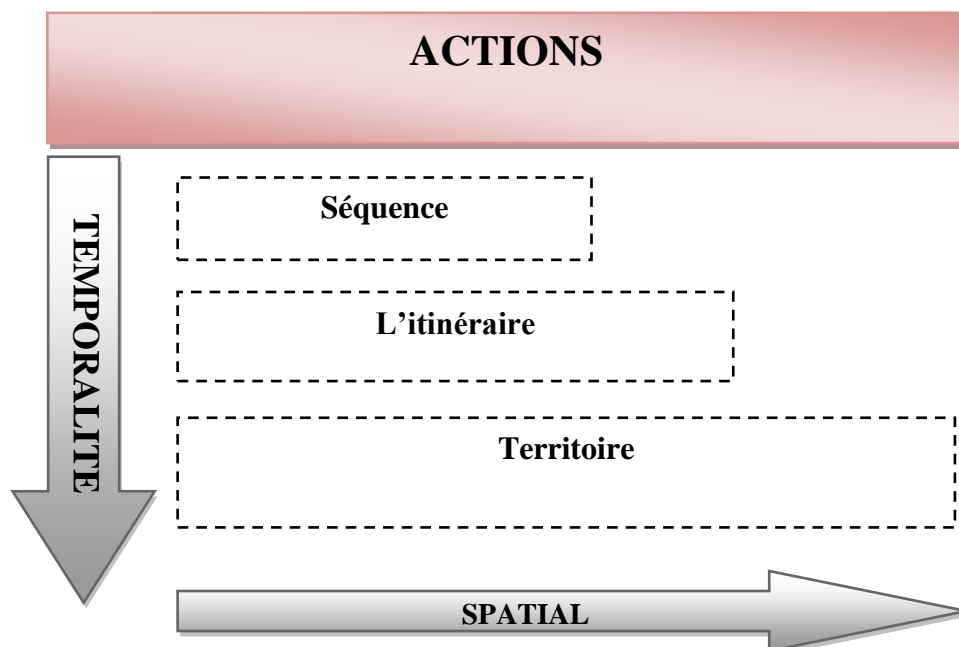
- **Mettre en valeur les éléments du patrimoine bâti à travers la réhabilitation des bâtiments et leurs affectations à de nouveaux usages.** Ce type d'actions peut aussi d'être réalisé dans les cours et moyens termes.

### c.2 Actions par type de séquence

- Zones à vocations commerciales, telle que celle d'El Menia à l'entrée Sud-ouest (RN27) dont l'action qui interpelle un projet pilote devras être engagée aux sessions d'échelle temporelle, afin de vérifier l'efficacité et la transformation de ces zones.

- Zones à vocation urbaine qui peut être **hétérogènes** : leur évolution est généralement accordé à l'évolution de l'espace privé, ce dernier, qui présente souvent des espaces de changement et de progression. Exigeant ainsi, plus d'intentions à leurs impacts surtout sur les espaces publics par l'adoption de projets d'ensemble.

En effet, les échelles d'espaces et celles du temps ne constituent pas des catégories exclusives ni indépendantes<sup>74</sup>. Souvent, il faut à la fois agir à court terme pour préparer les décisions pour le moyen terme et prévoir les effets à long terme. **C'est un montage graduel afin d'ajuster la réalité de l'espace (entrée de ville) qui dépend de l'action et du contexte d'inscription.** (Schéma n°9)



**Schéma n° 9** : articulation entre échelle temporelle et spatiale d'une action

Source : Auteur

<sup>74</sup> Idem .p 105 .

### 1.1.2 Les outils

**a. Actions politiques :** généralement interpellés pour les grands projets d'infrastructure qui prennent forme des leviers stratégiques SNAT, SDAAM, SCU et des politiques sectorielles ;

**b. Action technique :** ou les outils opérationnels comme la maîtrise d'ouvrage sur l'espace public qui prennent forme à partir des documents réglementaires.

**c. Action logistique :** c'est l'ensemble d'animations, groupes de travail et travaux imputables au but bien précis.

## 2. Entrées de Constantine, quel objectif recherché ?

Généralement derrière chaque action à entreprendre un objectif recherché. Donc, c'est important de rappeler avant d'énumérer les différents objectifs que le contexte à Constantine fait la particularité d'être doté de cinq entrées distinguées. D'ailleurs, on n'a déjà mentionné à cet égard l'enjeu visionnaire qui convie une métropolisation. Afin d'acquérir d'un côté, une aire urbaine articulée et un paysage qualifié métropolitain.

En effet, **l'objectif global et réel c'est d'assurer une continuité saine de la ville.** Car à la fin, l'entrée de ville est **un fait de progression de la ville**, puisque cette dernière ne va pas se stagner elle est de plus en plus fluctuante. Donc on n'intervient pas pour régler un dysfonctionnement épisodique ou accidentel, **on intervient pour préserver Constantine de demain.**

Dans le tableau n°21 , on a essayé de disposer les différentes actions aux problèmes qu'on présume passant en avant plan aux cinq entrées de la ville (on prenant appui des tableaux de synthèses et des enjeux déjà établis dans la 2<sup>ème</sup> partie du travail)

Les entrées	Action à entreprendre	Objectifs
L'entrée nord-ouest (RN27)	Action de renouvellement urbain	Garder l'identité et la notoriété des lieux d'ici, commerciales en assurant un cadre conforme et réglementaire
L'entrée Sud-est (RN3)	-Réhabilitation des lieux dont la construction est élicite et vétuste -Etablir l'équilibre entre l'urbanisme commercial et l'urbanisme réglementaire.	Créer des zones de qualité architecturale urbanistique et paysagère. Garder l'image de la vitrine.
L'entrée sud-ouest (RN5)	Revitalisation des espaces d'activités	Assurer un dynamisme et une convivialité aux différents lieux d'affaires et de productions
L'entrée sud (RN97)	Requalification des friches urbaines	Avoir plus d'imagibilité au parcours en apportant des nouveaux usagers aux infrastructures délaissées.
L'entrée nord (RN 3)	Se débarrasser de la rangée d'habitations vétustes le long de la voirie.	Garder le label pittoresque et rigoureux à l'entrée

**Tableau n°21:** actions et objectifs aux entrées de Constantine

Source : Auteur

## Conclusion

Assurer une continuité saine de la ville, exige au préalable un ensemble d'actions. Car une fois mise en forme et agencé aux réflexions le moteurs de développement est impulsé.

Seulement, c'est important d'ajouter que : à coté de leur vocation d'un contexte bien distingué, elles doivent s'inscrire dans **la durée**. Car, aux entrées de Constantine on cible des désordres constatés depuis longtemps, ce qui rend le changement radical (valide) dépendant des temporalités nécessaires et une poursuite sans relâche.

D'autre part, la planification des actions doit se dérouler d'une manière cohérente, aussi bien dans leur définition que dans leur gestion que dans leurs "exécution". Les opérations doivent également anticipé les probabilités des "freins" et de leur nature afin de se prémunir des "alternatives" qui s'inscrivent dans la stratégie.

## Chapitre n°7 : Etablissement d'une stratégie d'approche

### Introduction

Une stratégie est un ensemble d'actions et objectifs liées, implique des parties prenantes à distinguer et peut être à réconcilier. Cependant, l'établissement d'une manière de coordination de l'ensemble ou autrement dit **une stratégie**, présente une nécessité et un acte indispensable. Afin de promouvoir un équilibre au territoire il s'agit de recourir aux espaces dits transactionnels (entre espace urbain et milieu naturel et/ou agricole, entre centre et périphérie).

Dans ce qui suit, on il s'agira de mettre la lumière sur les interrogations suivantes :

- Par quelle démarche pouvons-nous efficacement agir ?
- Quel sont les acteurs concernés ?
- Existe-t- il des ressources à impliquer afin d'établir le dysfonctionnement perçu aux entrées de Constantine ?

### 1. Établissement d'une stratégie d'approche

#### 1.1 Qu'est-ce qu'une stratégie ?

Étymologiquement, le mot « stratégie » dérive du grec *stratos* qui signifie « armée » et *ageîn* signifiant « conduire », donc littérairement « l'art de la guerre ». Prise dans une acception générale, la stratégie est « *l'art de diriger et coordonner des actions* »<sup>75</sup>.

La stratégie est : « *L'art de coordonner les actions en disposant de forces, de ressources, pour gérer, préserver, conduire vers un objectif, une situation envisagée. Elle inclut les probabilités et l'incertitude* »<sup>76</sup>.

En effet, la stratégie à l'égard d'une ville, est donc **une formule** de gérance et de coordination d'un ensemble **d'idées** et **d'actions**, ciblant des **objectifs** clairs, afin de prévenir d'une part les dysfonctionnements urbains, et d'autre part, de favoriser des paramètres qui privilégient son développement. (Schéma n°10)

<sup>75</sup> <http://www.larousse.fr>

<sup>76</sup> A.Bouchareb. Maître de conférences l'université de constantine3, cour de projet urbain destinée au master 1 académique .p.62. 2011/2012

Toute stratégie a un contexte, un environnement présentant certaines particularités (capacité, ressources, partie prenantes,...etc.) démesurées où modérées, font toujours prétexte de la stratégie et levier de motivation.

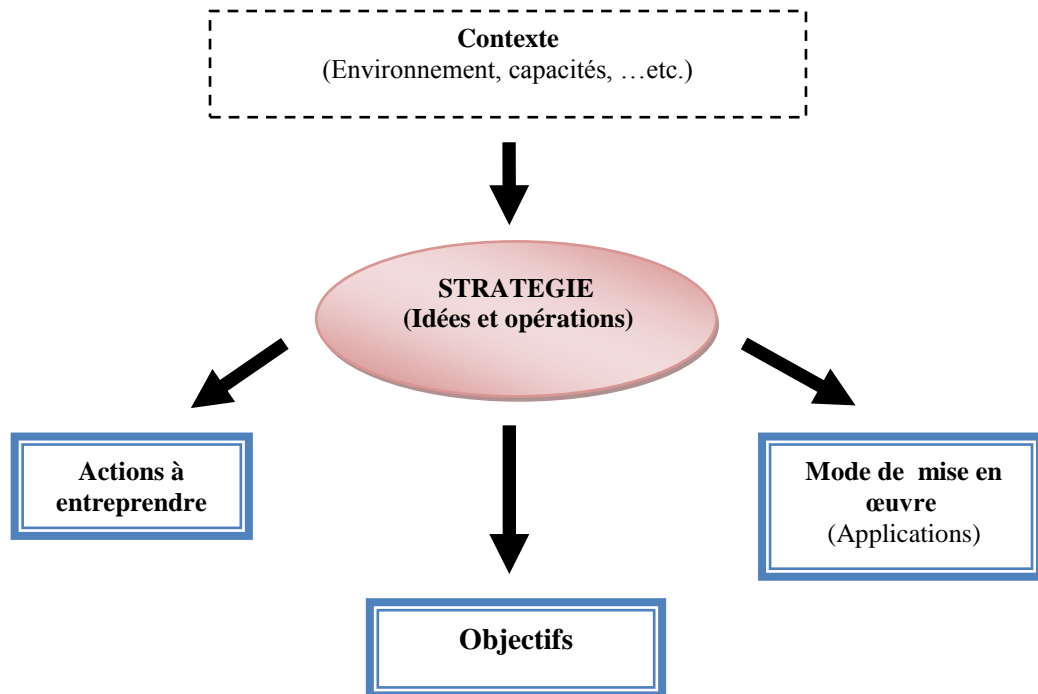


Schéma n°10 : Stratégie générique

Source : l'Auteur

Généralement, l'élaboration d'une stratégie se formalise à travers un ensemble (actions) suite à un questionnement présenté en hiérarchie:

Que veut-on de cette stratégie ? C'est ta dire ; Les objectifs voulus ;

Quelles sont nos capacités ? L'évaluation des ressources ;

Que veut-on faire ? Formulations des différents axes d'interventions stratégiques ;

Qu'allons-nous faire ? Etablissement du programme et de mode de mise en œuvre.

## 2. Quelle stratégie pour les entrées de Constantine : de l'intentionnel à l'opérationnel

La réussite ou même l'échec d'une stratégie dépend d'un ensemble de facteurs, mais surtout du **mode d'application adopté** (la démarche de mise en œuvre), **la coordination entre les parties prenantes de l'opération** (Qui fait quoi ?). Dans cette optique, c'est important de rappeler qu'en analysant le contexte des entrées de Constantine, on a rencontrés une pluralité d'acteurs et une imbrication d'intérêt.

D’ailleurs, on s’est toujours posé la question à qui appartiennent les entrées de Constantine, à qui appartiennent ses espaces de la ville ?

Ces espaces qui réclament inclure plusieurs logique à la fois : logique routière, logique d’aménagement et logique d’occupation du sol. En effet, une logique planificatrice parait insensible à de tels taux de complicité, car le besoin cette fois-ci, n’est pas d’ordre autoritaire ou d’élaboration de procédures.

Les entrées de Constantine **sollicitent un privilège de mode de concertation des différentes parties prenantes et une adoption de modalité flexible adaptable aux situations distinguées**. Autrement dit, « une démarche plus souple qui favorise des méthodologies et pas des modèles »<sup>77</sup>. Puisque à la fin, chaque ville a ses propres particularités dont, on ne cherche pas **une mise en pose applicable en tous lieux**.

A cet égard, une démarche de projet urbain succède et figure indispensable, afin que cette dernière rompt avec les procédures applicables à toutes les situations favorisant des logiques souples d’interventions, **convoquant les différents acteurs concernés et en favorisant une coordination d’intérêts qui est en sorte un compromis, afin d’établir une mise en répartition et d’assurer une responsabilité**. (Schéma n°11)

Dans cette conjoncture, le projet urbain contient déjà une stratégie. Cette dernière se manifeste dans **le jeu d’acteurs**.

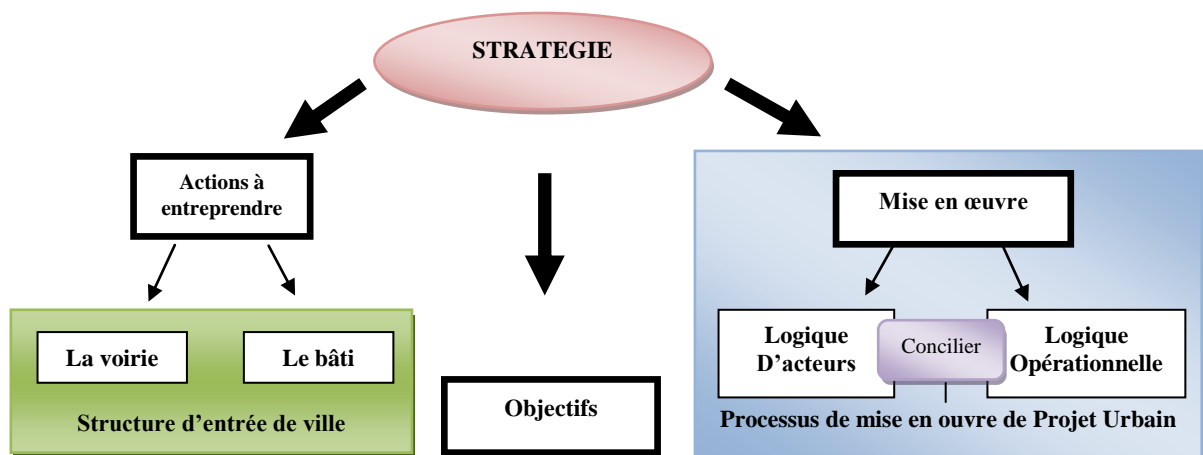


Schéma n°11 : Stratégie proposée à l’égard d’entrée de ville

Source : l’Auteur

<sup>77</sup>Stéphanie Frobort, entrées de ville, dossier bibliographique, collection Certu 2000. p 25



## 2.1 La logique de projet urbain

« Le projet urbain n'est pas une fin en soi, mais **une démarche perfectible** »<sup>78</sup>, « c'est un travail **global, collectif, durable et intercommunal** »<sup>79</sup>.

On relève ici, que le projet urbain se dégage de la sorte de tout monde de procédure d'approches sectorielles ou de processus figés à la production d'un objet. Il produit **des modes globalisants** et prétend créer des situations favorables au développement de la ville, afin de faire parvenir et concilier toutes les parties concernées. Cette logique se focalise autour de trois parties structurantes, qui sont les suivantes :

### a. Établissement d'un programme (l'ensemble des réflexions)

Après avoir établi un travail d'analyse et préciser les points forts et les dysfonctionnements, l'élaboration des enjeux liés au développement traduisant les différentes intentions politiques, économiques et urbanistiques présentent une phase clé. En résultat, établir un premier programme ajustable et discutable du projet.

### b. Mise en place du projet (l'image du projet)

Compte tenu du programme, un premier engagement des acteurs rend opérationnel le programme et fixe les objectifs, pour établir une organisation fonctionnelle (le parti d'aménagements).

### c. La mise en œuvre du projet (le rendre réel)

La réalisation du projet, afin de répondre aux interrogations, telles que : quel partenariat, quel financement et par quel moyen ?

Autrement dit, c'est la stratégie du projet et ses différents montages, financiers, politiques et administratifs pour réconcilier les intérêts publics et privés.

## 2.2 Le Jeu d'acteurs

### Jeu d'acteur ?

Au-delà de la notion du « jeu ou de la mise en scène », déduit du sens directe du terme, c'est **l'ensemble des responsabilités** portées par **des intervenants** (individu(s) ou personne(s) morale(s)), une fois définies et réparties le moteur du projet est impulsé.

Dans un projet urbain générique, on se retrouve avec cinq catégories d'acteurs<sup>80</sup> :

<sup>78</sup> CETE Méditerranée, Projet urbain et voies, 1994.

<sup>79</sup> CERTU, Urbanisation aux bords des infrastructures- phénomènes économiques et effets induits en Entrées de ville, 1994.

<sup>80</sup> A.Bouchareb. Op cit .p 58.

**a. L'Etat et les collectivités (les pouvoirs publics)**

Souvent, portant un statut de « maître d'ouvrage », les collectivités se constituent en partenaire politique auprès des opérateurs et des acteurs sociaux (usagers).

**b. Les opérateurs économiques et financiers**

L'ensemble des intervenants « privés » participent dans la production de la ville par des investissements financiers, la promotion immobilière et même par l'aménagement.

**c. Les compétences techniques et scientifiques**

C'est la catégorie des professionnelles, au-delà des architectes, des urbanistes, des paysagistes, les consultants en matière de marketing et de management sont interpellés, car le projet urbain prend appui sur l'option pluridisciplinaire.

**d. Les gestionnaires et les utilisateurs**

Les bailleurs sociaux et les gestionnaires des réseaux de: Transports, électricité, gaz, télécommunications, ...etc.

**e. Les usagers (les habitants)**

A l'égard de la démarche de projet urbain, **l'habitant** est qualifié en tant que **maître d'usage**, sa présence et sa participation présente une condition de réussite du projet.

La projection de ces données sur le contexte des entrées de Constantine nous présente trois acteurs clés en jeu, dont on retire les réalités suivantes :

**2.2.1 Les acteurs économiques (les intervenants privés)**

Aux entrées de Constantine, deux sur quatre des espaces d'entrées sont pris par des espaces de commercialisations, de ventes et de productions, par exemple: (le pharmaceutique), ce qui fait de l'entrée de ville un espace économique dont les acteurs pratiquent certaines logiques de spatialisations soumises généralement au stratège de leur propre intérêt et d'autre part au stratège de la commercialisation : prix, choix et facilité de fonctionnement<sup>81</sup> :

- Le paradoxe est claire entre l'espace extérieur (la parcelle) et le bâtiment en matière de traitement, afin que les acteurs concentrent tous leurs efforts à l'intérieur de bâtiment (L'entrée Sud-Est, le lotissement l'ONAMA). Par ailleurs, l'aspect rudimentaire de l'extérieur pousse la clientèle à entrer et à entrer plus vite, dont l'intérêt est de minimiser les frais généraux et avoir plus de rentabilité (privé).

<sup>81</sup> Stéphanie Frobert, Entrées de ville, dossier bibliographique, collection Certu 200, p9.

- La juxtaposition des magasins et leurs implantation alignée ou même parallèle (l'axe d'El Menia, lotissement l'ONAMA) proposent souvent les mêmes types de produits, cela n'est pas un fait arbitraire. Cette manière de regroupement des surfaces et des activités instaure une dynamique propre dite « de groupe » et cherche à constituer une **force d'attraction** qui appuyée la politique de choix. Ce dernier est plus large et accordé à l'émergence d'une fréquentation liée à la **notoriété des lieux**, ce qui minimise en quelque sorte certains frais par exemple, ceux de la publicité.

- D'autre part, nous constatons une zone active mais non conviviale articulée d'une présence frappante de friche urbaine, c'est le cas de l'entrée Sud-ouest (RN5). En effet, le système est clos, ce qui engendre des espaces monofonctionnels et circonscrits.

### 2.2.2 Les Acteurs de la forme urbaine et de l'aménagement

D'un point de vue économique toujours, parler d'une activité lucrative est un acte aisé. Mais, en tant qu'Architect-urbaniste c'est important de poursuivre : **dans quel cadre spatial ?** Car si on prend l'exemple : dont la concentration est pratiquement sur le bâtiment et sur sa rentabilité, on se trouve indirectement avec le problème de l'insécurité des clients. Car, ces derniers utilisent plus, l'espace extérieur que l'espace intérieur du bâtiment. A cet égard on constate deux grandes catégories d'acteurs concernés :

**a. Acteurs publics agers depuis les pouvoirs publics :** ces acteurs comprennent les différentes parties dites, gestionnaires de l'espace et de l'urbanisme. (La direction d'urbanisme, la direction des travaux publics, la direction du transport,...etc.) .

**b. Acteurs professionnels et institutionnels :** les universités, les centres de recherche les spécialistes (urbanistes, architecte, paysagiste, stratège...etc.) .

La réalité des entrées de Constantine, exprime un désordre urbanistique et architectural dont **la prégnance du vocabulaire routier et l'absence de la qualité urbaine**, le manque d'entretien, le manque de soucis pour d'aménagement et la préconisation du détail, des espaces estampillés, informels et précaires.

Ces dysfonctionnements interpellent **un poids d'acteurs publics concernés**, car ces derniers ont la **légitimité technique (opérationnelle) et réglementaire** pour ajuster ces espaces d'entrées de ville et les rendre conformes à la logique fonctionnelle voulue (commerciale ou d'autre). Ainsi aux acteurs **professionnels et institutionnels** qui présentent la légitimité institutionnelle ( **le savoir** ) . **Afin d'être collaborateurs à ces espaces clos de système qui ne favorise pas l'échange avec la ville, malgré ce qu'il produisent pour la ville ( zone d'activité RN5).**

### 2.2.3 Les politiques publiques (pouvoir de l'état et des collectivités) :

Une commande politique claire définit le cadre de développement des entrées de Constantine n'est pas présente. A cet égard, l'appui décisionnel reste sectoriel, sans oublier **l'incompatibilité** entre les mêmes secteurs commanditaires des parties structurelles des espaces d'entrées, par exemple : la direction de transport et celle des travaux publics, les différentes directions d'aménagement et d'urbanisme dont chacun travaille à sa propre manière et pour son propre intérêt.

### 2.3 Les outils de projet urbain : la mise en place des moyens

On constate que le contexte des entrées de Constantine présente souvent **des contrariétés** entre les acteurs (publiques et privés) et **des méconnaissances d'intérêts, cela en l'absence de toute politique publique claire ou un levier cadre.**

- Existe-t-il des moyens (ressources) pour alimenter ce moteur de stratégie pluridisciplinaire (projet urbain)?

- Ou autrement dit, comment faire des acteurs, des parties prenantes dynamiques de l'opération et non des acteurs formels (tels ils figurent dans la réalité).

On peut distinguer deux volets de réflexion :

- Le 1<sup>er</sup> est d'assurer la coordination des différentes parties et établir un partage objectif des responsabilités, par le biais de la communication et de la concertation, cela en interpellant les disciplines du marketing et de management, car la mise en œuvre d'une stratégie nécessite une appropriation partagée et efficiente des différents acteurs et équipes pluridisciplinaires.

- le 2<sup>ème</sup> incombe à la responsabilité de l'état, afin de donner la couverture au projet et d'assurer une commodité d'intérêts.

#### 2.3.1 La communication

**Le dialogue et la stratégie d'écoute figurent comme des leviers indispensables, afin qu'ils réclament d'être large que possible accompagnant toutes les phases d'élaborations de projet.** C'est une manière de mobilisation de tous les acteurs exigeant un cadre de rigueur et de transparence, car le projet sera d'autant mieux partagé, une fois débattu au vu d'analyses et de synthèses claires.

La communication va donc bien au-delà du processus d'information, elle suppose les différentes propositions qui peuvent enrichir l'action et sa mise en application.

### 2.3.1.1 le marketing et le management

La mise en réussite de projet se traduit par le compromis d'intérêts entre les différents acteurs concernés ( publics et privés ). Ce qui convoque , le management, cette activité de gérance et d'organisation des ressources ( humaines et matérielle) afin d'assurer l'efficacité de la mise en œuvre du projet .

D'un point de vue économique, la rentabilité du projet est assurée une fois qu'il est commercialisé « livrer ». On projection sur la ville, la démarche de marketing présente un moyen efficace, car il suscite une adhésion d'acteurs pour préparer un champ de stimulation. D'un autre coté, il prévoit le désir du pratiquant, ce que l'on appelle : la livraison de projet (Mise en accord sur ce dernier) - (Schéma n°12).

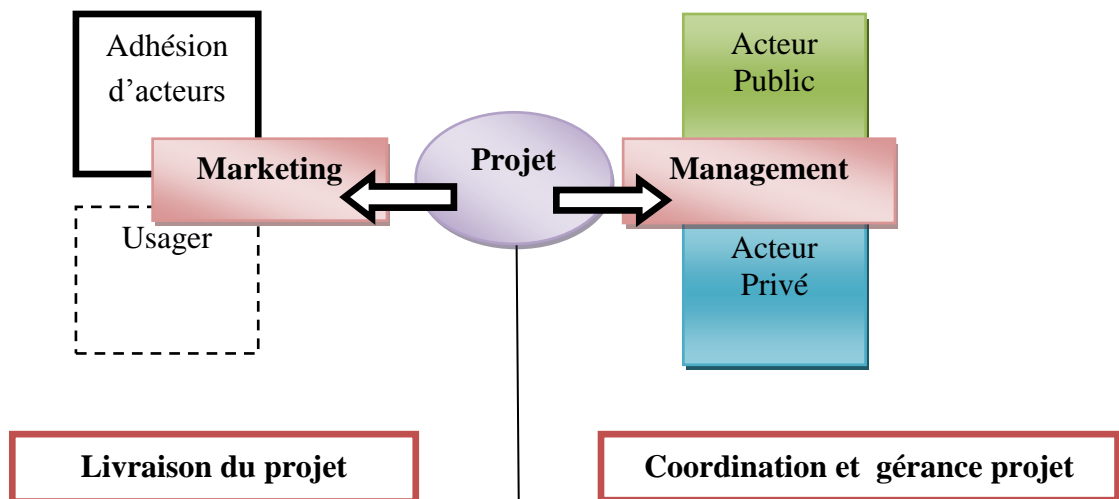


Schéma n°12: Le rôle de management et de marketing au sien d'un projet urbain

Source : l'Auteur

### 2.3.2 La concertation

La Concertation est un support indispensable à côté de la communication, afin d'acquérir une **logique de participation et une légitimité du résultat** (projet). D'autre part, « la concertation implique un professionnalisme, des moyens et le recours à des procédés de communication adaptés, tels que la formalisation qualitative des synthèses, des arguments et des choix, la mise à disposition des documents, la mise en place de différents types d'information »<sup>82</sup>.

C'est important d'ajouter que, la concertation ne concerne pas seulement le cercle des acteurs professionnels ou décisionnels, puisque l'utilisateur ou les collectivités

<sup>82</sup>Rapport CETE. Op cit.p 31.

représentent un maillon fort à la réussite de la stratégie, parce que vers la fin ils présentent l'utilisateur, le conservateur (le maître d'usage), schéma n°13.

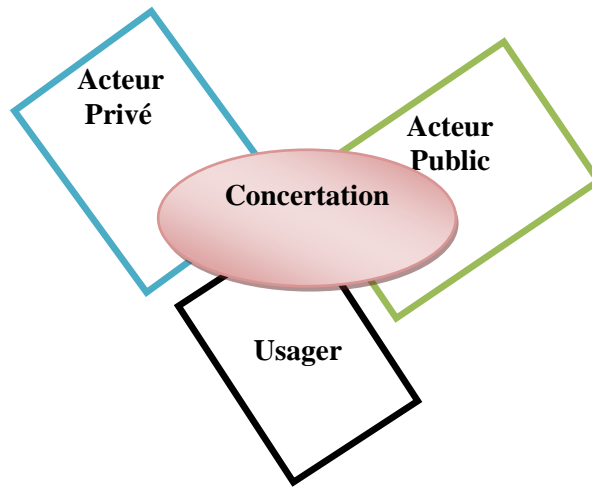


Schéma n°13: Le triptyque de la concertation

Source : l'Auteur

### 2.3.3 Politique de cadrage et d'arbitrage

Une politique publique claire reste indispensable, afin d'établir d'un côté l'équilibrer à la balance d'intérêt et d'un autre côté, l'ordonnement et le cadrage de projet. En effet, la **couverture et l'arbitrage** figurent le **rôle réel** que doit l'état adopté pour encourager l'ensemble des parties prenantes à agir. Vers la fin, donner du sens et de l'efficacité au partenariat public-privé. (Schéma n°14).

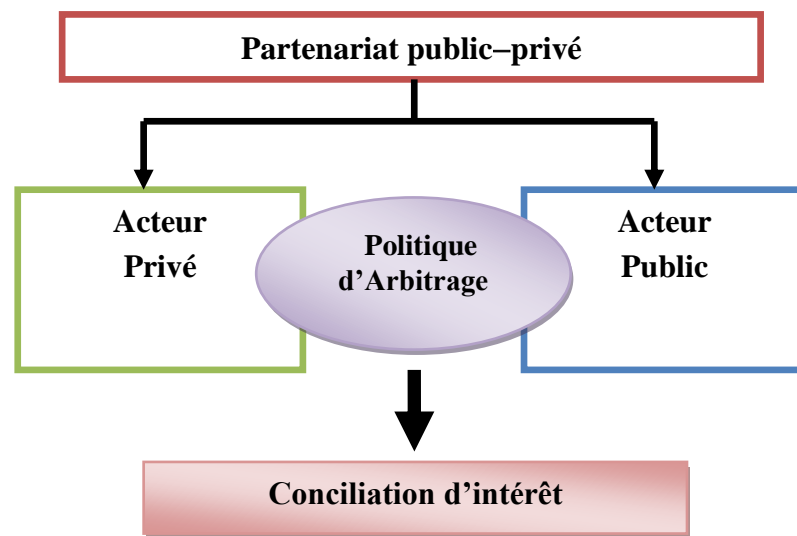


Schéma n°14 : Politique d'arbitrage

Source : l'Auteur

## Conclusion

Les entrées de Constantine soulèvent aujourd'hui de nouvelles préoccupations. D'une part les espaces commerciaux qui évoquent un champ contradictoire d'intérêt engendrant en conséquence des dysfonctionnements spatiaux impactent l'espace public (la sécurité routière, sans oublier les différents problèmes liés à la pollution).

D'autre part, les zones monofonctionnelles qui reflètent une planification rigide d'implantation, des terres contaminées et délaissées toute au tour. Ce qui favorise en conséquent l'propagation des systèmes clos.

Cela interpelle une meilleure gestion de ces espaces d'entrée, qui s'imposent par ailleurs d'avantages de développement de la ville. Afin d'adopter une stratégie d'intervention efficace dépendante d'un champ impérative de pluralités d'acteurs et d'intérêts. Les moyens de sa mise en œuvre recommandent des nouvelles méthodes en urbanisme : « **les projets urbain** ». Ces derniers, préconisent une approche contextuelle, participative, partenariale, mais de compromis exploitant un réseau de communication vaste et efficace.

## Chapitre n°8 : Un technopole à l'entrée Sud-ouest La RN5

### Introduction

Contenu des connaissances déjà recueillies, à propos du contexte de la ville, la réalité de ses entrées et ses multiples dysfonctionnements, les différents enjeux établis, les actions à entreprendre et leur objectifs et surtout la manière de coordonner l'ensemble afin d'établir une stratégie de compromis d'acteurs et d'intérêts.

On va essayer dans ce dernier chapitre, de développer **un scénario prospectif de l'implantation d'un catalyseur de développement et de revitalisation urbaine « un technopole» à l'entrée Sud-ouest (RN5) venant de la commune d'Ain Smara**. Cela, on prenant appuis sur **la démarche du projet urbain** et ses différents outils, afin d'établir un cadre approprié à la réussite du projet.

### 1. Critères d'implantations de technopole à l'entrée sud-ouest (RN5) ?

#### a. l'accessibilité

Le premier critère opportun est la position géographique stratégique de la RN5 sud-ouest, puisqu'elle présente une **proximité avec l'autoroute Est-Ouest**, ce qui permet la jonction entre les deux voies routières .En effet, la mobilité est assurée, ce qui subvient à la fonctionnalité des lieux. **Car, les technopoles exigent un cadre de vie dépendant de la fluidité et la proximité des moyens de transports.**

#### b. Le foncier

L'entrée Sud-ouest présente ainsi une opportunité foncière importante (terre contaminées et friches urbaines) qui interpelle l'injection de nouvelles utilités dynamiques, dont le technopole présente un des exemple favorable.

#### c. La notoriété des lieux

D'après l'analyse déjà faite, on n'a constaté que l'entrée Sud-ouest est recommandée d'être une **zone active** vu le taux d'investissement privé envisagé dans les différents domaines. Ce qui implique, la présence **d'un champ d'attraction des acteurs**, afin que les **technopoles exposent des espaces à pluralité d'acteurs et d'opérateurs.**



#### d. Apporter une vitrine à l'entrée

Certains entrées de Constantine sont marquées par des vitrines distinctives : **la vitrine commerciale** à l'entrée Sud-est(RN3), **vitrine institutionnel** de l'entrée Sud (RN79), **vitrine pittoresque** de l'entrée Nord(RN3) .Ce qui fait, l'implantation d'une technopole à l'entrée Sud-ouest (RN5) sera une forme d'apporter une vitrine à cette dernière, surtout qu'il implanter à la premier séquence du parcours. Tandis que, une allure de confirmations de notoriété de lieu.

### 2. Objectifs recherché de technopole de l'entrée Sud-ouest ?

**La création d'un milieu innovateur**, afin de régénérer et revitaliser un segment de la ville. Cherchant à **stimuler une synergie avec les différentes parties prenantes concernées** (universités). Afin de contribuerait au **développement d'un processus technologique nationale, servie au développement métropolitain et régional** à la fois.

**Acquisition d'un levier de compétitivité et d'attractivité des territoires** surtout qu'on nomme une métropole régionale et on favori un terrain clé, son entrée.

### 3. Elaboration d'un programme de technopole

Dans une première étape, on dispose l'ensemble des réflexions agencées à des actions, afin d'établir une conjoncture claire à l'ambition (objectif voulu) .En effet, le premier résultat est d'ordre prévisionnel : un **premier programme discutable** et peut être **ajustable**, une fois la stratégie d'acteurs est mise en place.

Mais, avant de définir les différents contenus et les contenants du programme, c'est important de comprendre dans quel champ se constitue généralement la dynamique d'une technopole et il dépend de quoi au juste ? Cela pour préciser les différentes fonctionnalités et leurs apports spatiaux.

#### 3.1 La dynamique technopolitaine

Suivant IRMS <sup>83</sup>, le technopole prend appuis sur trois dynamiques fondatrices : celle institutionnelle qui comprend l'ensemble des universités et leurs apport à l'institution et à la recherche ; sectorielle, c'est à dire que chaque technopole est soumis à

---

<sup>83</sup> Institut de Recherche sur le Maghreb Contemporain (IRMC)

un secteurs d'activités concomitant à un levier de la premier dynamique .Pour aboutir à la fin à une dynamique territoriale qui dépend du caractère et de la stratégie des différents acteurs (par exemple : les entreprises ) vers un processus de produit, soit de l'innovation ,la technologie , la science... etc. (schéma15)

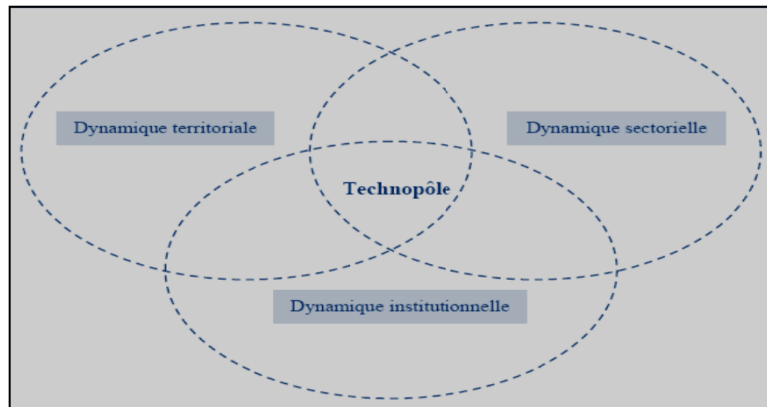


Schéma n°15 : Dynamique technopolitaine

Source : Institut de Recherche sur le Maghreb Contemporain (IRMC)

Ce qui nous pousse de penser à certaines fonctionnalités qui serviront aux différentes dynamiques déjà présentées, dont en déduit trois éléments distinctifs. (Schéma n°16).

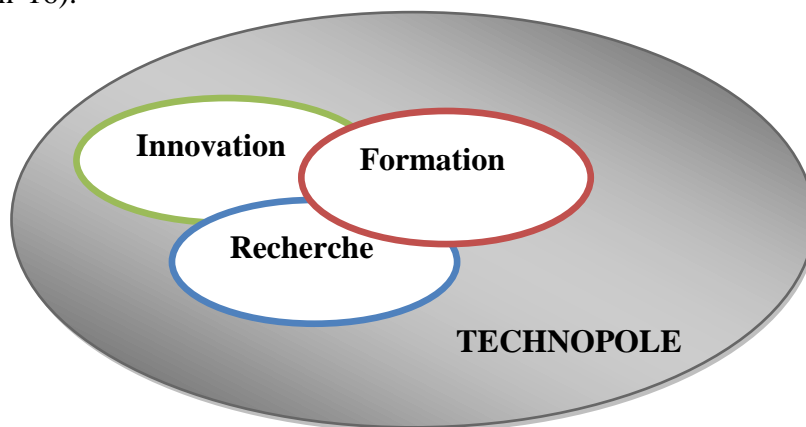


Schéma n°16 : Trois éléments constitutif d'un technopole

Source : Auteur

### 3.2 La fonctionnalité a injectée au niveau du technopôle

Au niveau de technopole, on doit assurer **un cadre de travail** conforme, en prenant appuis des trois éléments constitutif de cette dynamique déjà mentionnée : recherche, formation, innovation (industrie). On les traduisant spatialement par ce qui suit:

- Des ateliers et des laboratoires d'innovations et de recherche en matière de produit recherchés, dont le contexte de la ville de Constantine favorise la production en matière : électronique, biotechnologique, pharmaceutique, suite à son background universitaire ainsi qu'à ses différentes écoles et centres de recherche disposés.

- Des espaces d'accueil réservés aux entreprises privés.

- Des lieux de **fertilisation croisée**, ce qui nous fait penser à un ensemble d'espaces de synergie et de rencontre entre l'industriel, l'universitaire et le scientifique.

La conception des lieux doit apporter plus d'intentions aux critères (ergonomiques) des différentes activités et cela pour assurer plus d'efficacité fonctionnelle des lieux.

C'est primordial ainsi, d'apporter plus de convivialité aux lieux et rendre le cadre de travail agréable. Afin d'inscrire au programme des espaces préservés à la consommation (restaurant, cafétéria), des lieux de ventes (galerie d'art), sans oublier bien sur les espaces de détente et de verdure (piste cyclable).

C'est important d'ajouter à ce sillon, que **la structure elle-même doit apporter de l'animation à l'entrée de ville et l'effet vitrine**. Citant Par exemple : franchir le projet par une voie piétonne, programmer des aires dégagées pour le commerce extérieurs comme ; l'exposition et l'événementiel.

L'ensemble de ces réflexions et leurs projections spatiales présentent un premier produit pour fixer **une image commune du projet** pour le rendre opérationnel, c'est à dire, concilier la logique réglementaire avec la logique opérationnelle, ou autrement dit entamer l'étape de la mise en œuvre du projet.

#### **4. La mise en œuvre d'un projet**

##### **4.1 Jeux d'acteurs au sein de technopole**

D'après la portée spatiale, fonctionnelle et dynamique, déjà mentionnée de technopole, ce dernier conscrit **une pluralité d'acteurs** que l'on peut catégorisés d'une manière général en deux grand parties : privés et publics. Ces derniers doivent répondre à certaines conditions, car ils sont tous aussi importants les uns que les autres dans le montage du projet. (Tableau n°22).

C'est important de citer, que l'ensemble des acteurs interviennent le long du processus mais souvent dans des temporalités différentes. Mais la complexité de la dynamique technopolitaine exige une sensibilisation de maximum d'acteurs pendant les

différentes étapes d'élaborations du projet (depuis l'analyse des données et l'étude de faisabilité, jusqu'à l'établissement de la stratégie et sa mise en œuvre).

#### 4.1.1 L'acteur public

##### a. L'état et les collectivités locales

Présente l'acteur primordial, décisionnel et structurant, afin qu'il est le premier responsable de la mise en place d'infrastructure, **la stabilité politique, la sécurité et le cadrage du projet**. Sa participation doit être bien efficace une fois qu'il pratique **le rôle d'arbitrage**.

##### b. Les directions techniques et opérationnelles

Les acteurs responsables de la promotion d'un territoire et de sa mise en valeur ont d'avantage de levier technique et opérationnel du projet. (Le rôle réel sur terrain)

##### c. Organismes financiers et banques

Acteurs recommandés dans ce type d'investissements, puisque ces derniers sont considérés comme des leviers financiers aux projets.

##### d. L'université

L'université figure comme **acteur moteur et clé** dans le technopole, car cette dernière est considérée comme source de l'institution et du savoir, autrement dit **la matière grise**.

#### 4.1.2 Acteur privé

**a. Les entreprises :** L'ensemble des investisseurs privés dans des domaines différents. Réunissant un ensemble pratiquant une source de compétitivité et d'attractivité.

**b. Les investisseurs commerciaux :** assurant le cadre convivial au technopole.

**c. Les producteurs des TIC :** Considérer comme des acteurs indispensables et impératifs, car ces derniers figurent, d'un côté, responsable de la réussite du système technopolitain basé sur l'information et la communication.

Acteurs	Catégories	Rôles
<b>Public</b> <b>(promoteur)</b>	L'état et collectivité locale	-Le cadrage et la sécurité du projet -Politique d'arbitrage.
	directions opérationnelles et techniques	Montage opérationnelle du projet
	Organisme financiers et les banques	Le levier financier
	L'université (les scientifiques)	source d'institution et de savoir « matière grise »
<b>Privé</b> <b>(investisseur)</b>	Entreprises (privés)	Dynamique du projet
	Producteur des TIC	Assure les liens et le passage de l'information entre les différents acteurs  persistance et dynamique du technopôle

Tableau n°21: Acteurs d'un technopole

Source : Auteur

## 4.2 Compromis Acteur Public– Acteur Privé

Le Technopôle dispose d'un champ complexe de pluralité d'acteurs dont les rôles, les portées de réactions et peut être même les temporalités ne sont pas les mêmes.

Par quoi pouvons-nous efficacement agir ?

### 4.2.1 Un partenariat public-privé : un partenariat de travail et d'intérêts

Un partenariat public-privé formalisé autour du projet (technopole) reste un pont fort une fois impliqué comme **partenariat de travail et d'intérêts**.

Son adoption, convoque d'un côté une **politique d'arbitrage** et un privilège de **la démocratie**. D'un autre côté, **l'information** qui doit être considérée comme **un droit partagé** entre les acteurs publics et privés, dont les liens de la communication et la concertation sont une impérative à franchir, cela à travers l'établissement des différents moyens de transmissions, à titre d'exemple : le marketing et le management, l'événementiel (stat up) ...etc.( schéma n°17) .

#### **4.3 Montage financier :**

Le montage financier présente une étape primordiale dans le montage du projet d'une manière générale. Car ce dernier permet d'établir les différents besoins fondateurs et les différentes sources et surtout l'évaluation des coûts des opérations.

L'état figure responsable des grandes œuvres de l'élaboration, seulement ouvrir le volet au privé, offre plus de faisabilité au projet en termes de réalisations et d'efficacité temporelle.

Car, d'un point de vue économique, l'imbrication d'intérêts offerte par le partenariat dite financière est une forme de sécurité et de productivité du projet.

#### **4.4 La place de citoyens du projet (technopole)**

Le citoyen présente toujours le maillon absent dans les discours de planification, tandis que ce dernier présente **un levier de persistance du projet**.

**Au sein du technopole, c'est judicieux** d'organiser des liens solides entre la population technopolitaine et celle de son environnement, pour que l'on ne risque pas de planifier et de gaspiller notre argent (argent public) sur des espaces abandonnés et rarement visités (Temps en temps par un congressiste).

C'est important de booster le sentiment de citoyenneté, d'identité et surtout de culture envers ces types de lieux « d'innovations et de créations », dont le moyen le plus efficace est celui de la sensibilisation et de la communication qui doivent être établies dès les premières étapes d'élaboration du projet.

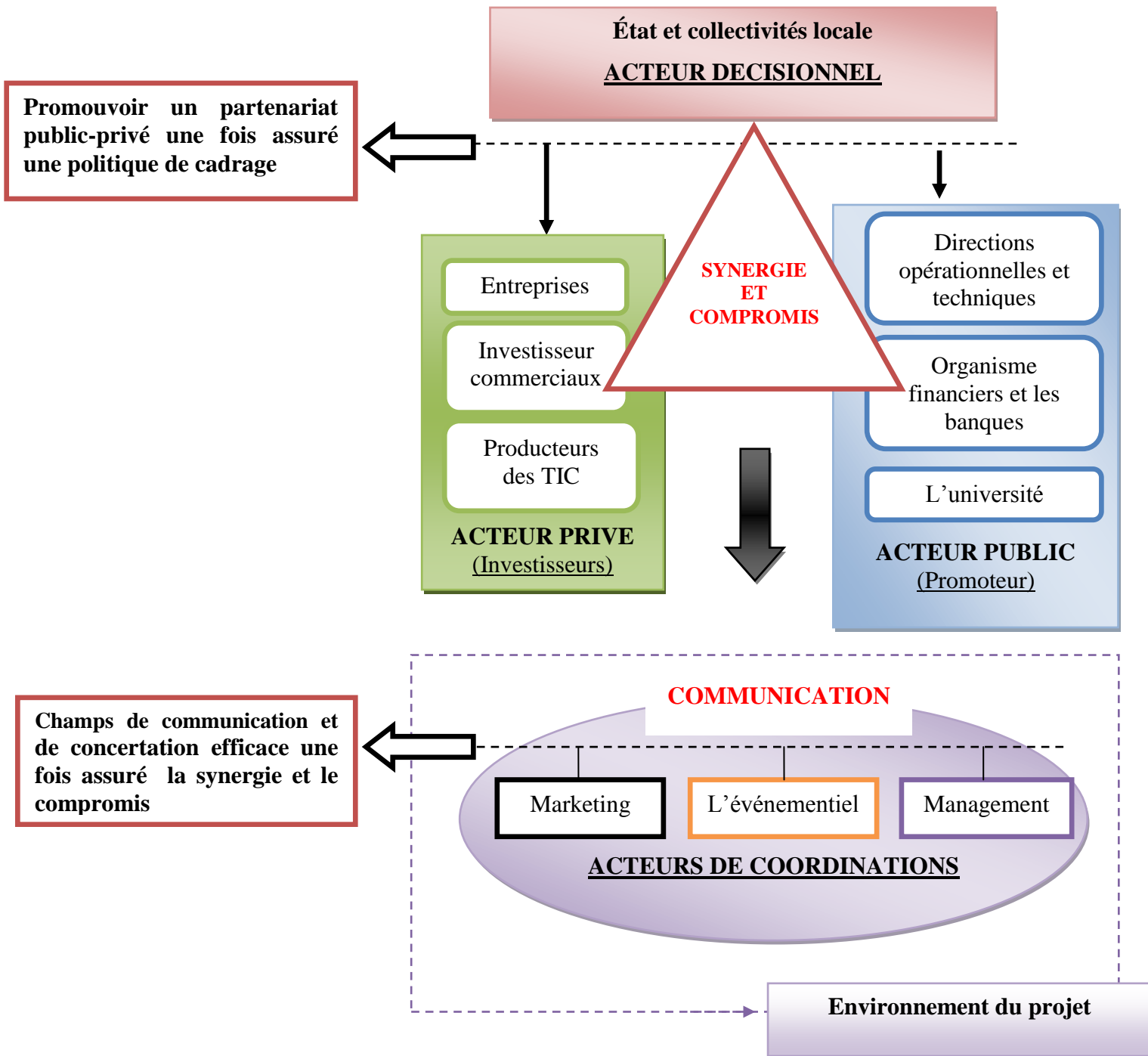


Schéma n°17: Jeu d'acteur au sein d'une technopole

## **Conclusion**

L'implantation d'un technopole à l'entrée Sud-est (RN5) , implique l'implantation d'un lieu relié plusieurs activités ce qui assurent une mixité fonctionnelle et dynamique au parcours d'entrée de ville. Sa réussite dépend de la synergie mutuelle entre ses différentes dynamiques. Ce qui implique en conséquence un champ élargi d'acteurs et d'intérêt. En effet, l'adoption d'une démarche de projet urbain figure la bien valide.

Par ailleurs, son ancrage au processus de développement de l'entrée et par conséquence la métropole dépendra d'une stratégie interpellée, un compromis entre le politique, l'économique et la technique pendant les différentes phases de la mise en scène du projet.



### **Conclusion partie 3**

On constate, des rapports étroitement liées reliant la démarche de projet urbain et l'intervention sur le contexte d'entrée de ville. Car, avoir de l'intention à l'égard d'une problématique d'entrée de ville apportera des réponses aux grands objectifs du projet urbain en ville, tels :

- Poursuivre un traitement urbain, architectural et paysager de qualité.
- Poursuivre la construction de la ville sur elle-même, à travers par exemple, les opérations de renouvellement urbain.
- Maintenir la mixité sociale et intergénérationnelle en favorisant la mixité urbaine des lieux
- Injecter des catalyseurs de développement à pluralité fonctionnelle et dynamique telle le cas de technopôle.

Ce qui nous fait penser à établir une relation complémentaire, dont le projet urbain intervient en tant qu'un **processus régulateur**. Vu qu'il s'impose par sa logique souple et participative au différent dysfonctionnement et contraintes déjà distinguées aux entrées de ville. Ces derniers qui se manifestent en tant que **terrain d'excellence**. Car ils abritent à la fois des avantages (ex : disponibilité foncière), dysfonctionnements (Ex : dysfonctionnement urbanistique) et des contraintes (ex : Conflits d'acteurs et d'intérêts).

## ***CONCLUSION GENERALE***

## CONCLUSION GENERALE

« Les entrées de Constantine »: une expression qui se décline à première vue nébuleuse et métaphorique. Mais, en déverrouillant les différentes réalités, en dépliant les "contextes", apparaissent des situations inédites, dissimulées ou méconnues. Au final de ce travail d'initiation à la recherche un ensemble de résultat s'impose, dont ;

- Au préalable, s'est dévoilé la survivance de commandement qu'applique toujours Constantine à son territoire. D'ailleurs, la ville est accordée aujourd'hui au label de métropole régionale.

Son histoire étonnante par sa durée, dont la ville a été toujours remarquable et originale «*la ville à regarder et à écrire* » du fait de son site, sa citadinité, son urbanisme lu à travers ses quatre portes (Bab). Ces derniers sont des figures décisives de son autorité, ses parcours d'accès et son périmètre, autrement dit sa spatialité.

- Cette dernière qui figure fluctuante à travers le long parcours évolutionnaire de la ville. Elle a opté vers de nouveaux axes d'extension. Ce qui a induit graduellement différentes formes d'urbanisation. Constantine est aujourd'hui perçue et organisée à partir de ses axes routiers (Les routes nationales 3, 5, 27,79)

En effet, l'entrée de ville « ponctuelle » a évolué vers des entrées de ville « de parcours ». Un parcours de passage et d'activité qui non seulement fait office d'accueil mais aussi se définit comme enjeu d'avenir.

- Il était question de comprendre l'aspect formelle et fonctionnelle de ses espaces d'entrées qui font vitrine pour de toute la ville.

Le résultat retenu accorde ses espaces à un milieu de vie indispensable et indissociable de la ville pour revêtir de plusieurs réalités : urbaines, architecturales, paysagères, et environnementales.

- Des espaces qui secrètent différents leviers à la fois un levier "imagier" et structurel. Cependant ils restent largement perturbés par d'importants facteurs de dysfonctionnement.

Ce qui les qualifie pour répondre à différents enjeux. Ces derniers suggèrent plusieurs actions porteuses d'ambition de projet.

- L'objectif essentiel vise le développement sain en articulant les différentes parties de la ville. Ces actions doivent s'accomplir en veillant à assurer la

sécurité et la fonctionnalité des lieux, qui exigent également d'un cadrage visuelle et imagier conforme.

En effet, l'intervention sur ces espaces implique une volonté pour dépasser plusieurs contraintes. Nous les résumons en :

1. au premier plan, le champ flou d'acteurs et d'intérêt.
2. Dans ce sillon, une démarche de projet urbain se décline en démarche appropriée
3. cette dernière doit être conscrite dans une stratégie de compromis, de pluralité d'acteurs et d'intérêt. Car, le contexte à Constantine interpelle un partenariat revendiqué pour la réussite des différents enjeux déjà établie.

Par ailleurs, une motivation publique ou une motivation décisionnelle figure comme essentielle à une mise en projet et un acte primordial à toute intervention : de réhabilitation ou de revitalisation...etc ; au contexte d'entrées de ville. Car, « *l'habitabilité de la ville, ne serait pas complète si son aménagement ne prenait pas en compte la qualité des espaces traversées, des séquences d'images produite* ». (kevin lynch)

Donc, il est essentiel de classer les entrées de Constantine parmi les priorités de la ville en matière d'urbanisme et d'aménagement ; et essayer de faire de ce lieu de ville un modèle d'excellence urbaine, architecturale et esthétique.

La métropolisation passe par l'image aussi .....

# ***BIBLIOGRAPHIE***

## **BIBLIOGRAPHIE**

### **Ouvrage**

- 1- **COTE Marc**, « paysage et patrimoine de l'Algérie », éd Média plus, Algérie, 1996.
- 2- **COTE Marc**, « Constantine cité antique et ville nouvelle », éd Média plus, Algérie, 2006.
- 3- **LAMIZET Bernard, SANSON Pascal**, « les langages de la ville » , éd parenthèses,1996.
- 4- **LYNCH kiven** , l'image de la cité, éd Dunod ,1960.
- 5- **PANERAI philippe ; DEPAULE jean-charles ; DEMERGON marcelle**, « Analyse Urbaine » , éd parenthèses,1999.
- 6- **REGIS Louis**, « Constantine : voyages et séjours », éd Calmann Lévy, Paris, 1988.
- 7- **SANSON pascal**, « Les arts de la ville dans le projet urbain, débat public et médiation », éd Presse universitaire,2011.
- 8- **SUZANNE Paquet**, « le paysage façonné », éd Laval, les presses de l'université, 2009.
- 9- **WAGNER M**, « Lettres sur l'expédition de Constantine » , éd Alfonse Picard et fils, Paris, 1838.

### **Études et Articles**

- 10- **AMBROSINO Charles**, Les esthétiques qui fabriquent la ville , Université Grenoble 2, 2012.
- 11- **ANDRE Chantal**, Changer l'image d'une ville. Institut de Management Public ,1987.
- 12- **AUDE Halim**, Analyse d'un espace urbain à Compiègne Rue de Pierrefonds, Impasse de l'Epée. Université de technologie Compiègne, 2009.
- 13- **Buisson Christine ; Lesort Jean-Baptiste**, comprendre le trafic routier, Certu, avril 2010.
- 14- **DORMOY Cécile ; PALUD Myriam ; TREJBA Sébastien ; FONDRIEST Margaux ; BRILAUD Valérie**, Définition et méthode d'analyse des entrées de ville

dans un contexte post-grenelle. Département d'aménagement durable des territoires, Paris, 2012.

**15- FREJAVILLE Françoise Michaud ; DAUPHIN Noëlle ; GUILHEMBET Jean-Pierre**, Entrer en ville, Cahiers de recherches médiévales et humanistes ,2006 .

**16- FROBERT Stéphanie**, entrées de ville, dossier bibliographique, Collection Certu , 2000

**17- GRIEU Céline**, Etude paysagère et étude entrée de ville aire d'accueil des gens de voyage. Atelier d'Urbanisme et d'Architecture, Mai 2015 .

**18- GUERNI Hassina**, Aire métropolitaine : approche dynamique de l'organisation spatiale cas de Constantine. HAL Id archives-ouvertes, Khenchela, Algeria, Oct 2008

**19- MANGIN David**, La ville franchisée, éd la Villette, 2004 .

**20- POCHON Bernard**, Commune de Trévoux Etude « entrées de ville », INterland architecture Urbanisme Paysage, Octobre 2007.

**21-** Les entrée de villes, grille de lecture, Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole, Octobre 2013.

**22-** Plan local d'urbanisme, Rapport de présentation d'entrée de ville, Euro métropole de Strasbourg, mars 2015.

**23-** Plan local d'urbanisme, Etude de l'entrée de ville RD940, Havre, France, février 2009

**24-** Projet urbain et voies, CETE Méditerranée, 1994.

**25-** Rapport CETE, définitions et méthodes d'analyse des entrées de ville dans contexte poste-grenelle. Département d'aménagement durable des territoires, Novembre 2012.

**26-** Rapport du SDAAM de Constantine, mission 1, délimitation de l'aire métropolitaine. URBACO, septembre 2008

**27-** « Réhabilitations des entrées de ville », étude réalisé dans le cadre de la Direction régionale de l'environnement d'Ile-de-France, Décembre2007.

**28-** Schéma de cohérence urbaine de Constantine, mission 2.URBACO, avril 2007

**29-** Urbanisation aux bords des infrastructures- phénomènes économiques et effets induits en Entrées de ville, CERTU, 1994.

**30-** Urbanisme commercial : Une implication croissante des communautés mais un cadre juridique à repenser, étude réalisé par assemblé des communautés de France ADCF, Juillet 2012.

### **Mémoire et Thèse :**

**31- ARAMA Yasmina**, péri urbanisation, métropolisation et mondialisation des villes l'exemple de Constantine. Thèse de Doctorat d'État, Université Mentouri Constantine, Décembre 2007.

**32- BENBOUHEDJA ASMA**, Processus technopolitain et métropolisation Conditions d'émergence Cas de Constantine. Mémoire De Magistère, Université Mentouri, Constantine, Département D'architecture et D'urbanisme

**33- BENGHODBANE . F**, Les villes satellites de Constantine, Mutations, rôles et fonctions, Mémoire de magister. Université de Constantine, 2001

**34- LAKHDAR Amar**, «Extensions périurbaines de Constantine diagnostic et évaluation Cas de la zone Zouaghi Ain El Bey application d'un SIG (MapInfo) » Mémoire De Magistère, Université Mentouri, Constantine, Département D'architecture et D'urbanisme, 2011.

**35- LATRACH Chafia**, «La planification urbaine entre théorie, pratiques et réalité. Cas de Constantine » Mémoire De Magistère, Université Mentouri, Constantine, Département D'architecture et D'urbanisme, 2008.

**36- ZAIDI Imane**, l'étude paysagère comme support pour la valorisation du patrimoine paysager dans les politiques d'aménagement le cas du quartier bardo a Constantine. Mémoire De Magistère. Université de Badji Moukhtar Annaba, 2012- 2013 .

### **Revues et journaux**

**37- Benachour Nedjma** , Constantine de la période ottomane dans les récits de voyage de Leon l'africain et thomas Shaw. Revue Insaniyat, université Mentouri Constantine, Algérie2008.



**38 - FABERON Jean-Yves**, Technopoles et développement. Revue française de science politique. 40<sup>e</sup> année, N°1, 1990. pp.46-63.50- Changer l'image d'une ville, Revue politiques et management public, Institut de Management Public Volume 5, N° 4, décembre1987.

**39- HADAD malek**, une clé pour Cirta. Journal d'annasr , 4 janvier 1966.

**40- HASSANI. I**, processus de métropolisation et étalement urbain, quelles conséquences sur la ville de Constantine. Revue Sciences & Technologie N°29, Juin 2009, pp. 79-86.

**41- LASSUS Bernard**, vers un paysage plus global : un habitat-territoire. Revue d'architecture d'aujourd'hui, avril 2006 / 363

**42- PAGAND Bernard**, La médina de Constantine et ses populations, du centre à la marge : Un siècle de dégradation socio-spatiale. Revue Insaniyat N° 35-36, janvier- juin 2007, pp. 131-140.

**43-**Journal officiel de la république algérienne n° 61, 13 dhou el kaada 1431 .21 octobre 2010.

**44-** Revue « la medersa en chantier », éd école d'architecture de Grenoble, mars 2004

#### **Colloques et conférences :**

**45- AICHE Messoud**, « penser la ville à partir de son entrée, cas de l'entrée ouest de la villed'Oum El Bouaghi », séminaire international ; « faire la ville, par quelles pratiques et par quels projets? » Université Larbi Ben Mhidi, Oum El Bouaghi, Avril 2009.

**46- COCHAND Joanne, LEUTHOLD Jérémie, VINCENT Bailly**, Paysage & aménagement des entrées/sorties de ville .Étude comparative. Séminaire de géographie urbaine 11 avril 2005.

**47- COMPAIN-MUREZ Brigitte**, Quel avenir pour les entrées de ville ?Vers une gestion responsable du patrimoine .Conférence « Patrimoine responsable : Patrimoine menacé ? » 2012.

**48-** Discours de **PRATS Michèle**, experte ICOMOS France, à l'origine du comité des entrées de villes et du concours 13<sup>e</sup> Concours National des entrées de villes et des reconquêtes des franges urbaines .Colloque Remise des Prix Sénat ,28 octobre 2013

#### **Site web**

**49-** [www.grandcahors.fr](http://www.grandcahors.fr)

**50-** [www.aucame.fr](http://www.aucame.fr)

**51-** [www.bafu.fr](http://www.bafu.fr)

**52-** [www.technopolemartinique.org](http://www.technopolemartinique.org)

**53-** [www.constantine-hier-aujourd'hui.fr](http://www.constantine-hier-aujourd'hui.fr)

**54-** [www.mediadico.com](http://www.mediadico.com)

**55-** [www.antique-prints.de](http://www.antique-prints.de)

**56-** [www.delcampe.net](http://www.delcampe.net)

**57-** [www.vitamedz.com](http://www.vitamedz.com)

## ***ANNEXES***

***Annexe1 : rapport du sénateur Dupant1994***

***Annexe2 : Deux contrats à titre***

***d'aménagement d'espace vert. (2012 et 2013)***

## **Annexe1 : rapport Dupont sur les entrées de ville (1994)**

À la demande des ministres Michel Barnier (Environnement) et Bernard Bosson (Équipement), Ambroise Dupont, sénateur du Calvados, a remis en octobre 1994 un rapport intitulé Les entrées de ville, ou redonner le goût de l'urbanisme.

Après un premier chapitre de diagnostic, trois chapitres développent des propositions résumées dans des titres brefs, susceptibles d'être retenus des acteurs et les motiver :

- ✓ « **Faire de la voie un lieu public** », ne plus la réduire à sa fonction de transit, de desserte ou de vitrine, mais la reconsidérer comme un espace public ;
- ✓ « **Redonner le goût de l'urbanisme** », passer des logiques techniques ou commerciales à une démarche urbanistique ;
- ✓ « **Continuer la ville** », ne plus considérer ces lieux comme des « no man's lands », mais comme des morceaux de ville à part entière.

Le rapport va plus loin que le simple traitement de l'axe routier et le replace dans son contexte : relation de l'axe à toute la périphérie urbaine, relation de la périphérie au centre-ville. Il rapproche la politique des entrées de villes de la politique de la ville (avec tous les aspects urbanistiques, sociaux et économiques habituellement entendus sous ce terme).

À côté de propositions déjà dans l'air du temps (étendre le « 1 % paysager » des autoroutes aux entrées de ville, intégrer des plans d'ordonnement dans les POS) le rapport comporte des propositions originales, comme la zone inconstructible aux abords de l'axe ou l'obligation de remise en état (très pertinente quand on connaît la rapidité du retour des capitaux investis là et la précarité des installations

Une des qualités du rapport Dupont est d'être très complet. Il dresse un tableau :

- des problèmes (logiques purement routière et commerciale, spécialisation fonctionnelle excessive des espaces, absence de vision culturelle et urbaine, laisser-faire, voire inapplication de la loi...),
- des acteurs (État, collectivités locales, commerces, afficheurs, mais aussi SNCF, agriculteurs...),
- des solutions (réglementaires, contractuelles, financières, de l'ordre du projet, de la formation ou de la sensibilisation...).

**Annexe 2 : Deux contrats à titre d'aménagement d'espace vert.  
(2012 et 2013)**

**CONTRAT n°1 : 2012**

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

WILAYA DE CONSTANTINE

DIRECTION DE L'URBANISME ET DE LA CONSTRUCTION

**CONTRAT**

2012 / 721 / 109

نسخة  
عقد رقم

**PROJET :**

**TRAVAUX DE VRD CITE ENTREE VILE DE  
CONSTANTINE ZOUAGHI**

**LOT : ESPACE VERT**

**ETC : E'CHO VERT BLIDA**

**Montant de contrat : 7.960.800,00 DA**

**Délai : DEUX (02) MOIS**

X

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

Direction De L'Urbanisme et de la Construction  
Wilaya de Constantine

**S O U M I S S I O N**

Je soussigné, Nom et Prénom (s) : **BENKERCHA HAFIDHA**

Profession : **ENTREPRENEUR**

Demeurant à : **CENTRE HALLOUYA SOUMAA BLIDA**

Agissant au Nom et pour le compte de : **MA PERSONNE**

Inscrit au registre du commerce ou au registre de l'artisanat et des métiers sous le n° : **09/00 404 8715 A 07 du 20/05/2009**

Après avoir pris connaissance des pièces du projet de Marché, et après avoir apprécié à mon point de vue et sous ma responsabilité la nature et la difficulté des prestations à exécuter pour la réalisation des travaux :

**TRAVAUX DE VRD CITE ENTREE VILE DE CONSTANTINE ZOUAGHI  
LOT : ESPACE VERT**

Remets, revêtu de ma signature, un bordereau des prix et un détail estimatif, établis conformément aux cadres figurant au dossier du projet de marché.

Me soumetts et m'engage envers : **La Direction de l'Urbanisme et de la Construction de la Wilaya de Constantine**, d'exécuter les prestations conformément aux conditions du cahier des prestations spéciales et moyennant la somme de :

-Hors Taxes : en chiffres **7.440.000,00 DA**

En lettres : **Sept Million Quatre Cent Quarante Mille Dinars Algériens.**

-T.T.C :

En chiffres : **7.960.800,00 D.A T.T.C**

En lettres : **Sept Million Neuf Cent Soixante Mille Huit Cent Dinars Algériens.**

Délai d'exécution : **DEUX (02) Mois.**

Le maître de l'ouvrage contractant se libèrera des sommes dues, par lui, en faisant donner crédit au compte bancaire ouvert auprès de : **BADR Agence Boufarik**

Sous le N° : **RIB 00 300 429 102 541 300072**

Au nom de l'entreprise : **E'CHO VERT BLIDA**

J'affirme sous peine de résiliation de plein droit du marché ou de sa mise en régie aux torts exclusifs de l'entreprise pour laquelle j'interviens, que la dite entreprise ne tombe pas sous le coup des interdictions édictées par la législation et la réglementation en vigueur et les dispositions de la loi n° 03-12 du 25/10/2003 portant approbation de l'ordonnance n° 03-03 du 19/07/2003 modifiée et complétée par la loi 10-05 du 15-08-2010 relative à la concurrence, ainsi que la loi n° 04-02 du 23/06/2004 modifiée et complétée par la loi 10-06 du 15-08-2010 fixant les règles applicables aux pratiques commerciales.

Fait à CONSTANTINE le **23 SEPT 2012**  
(Nom, qualité du signataire et cachet du co -contractant)

**ECHO-VERT Blida**

Aménagement des Espaces Verts

RC: 09/00-40487 15/A/07

N.B : En cas de groupement de chef de file doit mentionner qu'il agit au non du groupement et préciser la nature du groupement (conjoint ou solidaire)

X

X

## **Sommaire**

### **TITRE I / - Dispositions générales**

- Article 01 : Objet du contrat
- Article 02 : Mode de passation
- Article 03 : Montant du contrat
- Article 04 : Pièces contractuelles du contrat
- Article 05 : Délai d'exécution
- Article 06 : Domiciliation bancaire
- Article 07 : Textes et références applicables au contrat

### **TITRE II / - Dispositions Techniques**

- Article 08 : Consistance des travaux
- Article 09 : Conduite des travaux
- Article 10 : Domicile de contractant
- Article 11 : Intervention du bureau de contrôle
- Article 12 : Travaux supplémentaires

### **TITRE III / - Dispositions Financières**

- Article 13 : Mode de paiement
- Article 14 : Caution de bonne exécution
- Article 15 : Caution de garantie
- Article 16 : Actualisation des prix
- Article 17 : Révision des prix
- Article 18 : Pénalité de retard
- Article 19 : Intérêt moratoire

### **TITRE IV / - Dispositions Particulières**

- Article 20 : Réception provisoire
- Article 21 : Délais de garantie
- Article 22 : Réception définitive
- Article 23 : Règlement des litiges
- Article 24 : Résiliation
- Article 25 : Force majeure
- Article 26 : Entrée en vigueur du contrat

## **TITRE I** **Dispositions générales**

### **Article 01 : Objet du contrat :**

Le présent contrat a pour objet de fixer les conditions d'exécution de **TRAVAUX DE VRD CITE  
ENTREE VILE DE CONSTANTINE ZOUAGHI, LOT : ESPACE VERT**

### **Article 02 : Mode de Passation du contrat**

Le présent projet de marche sera passé selon le mode de gré à gré après consultation conformément aux dispositions du décret Présidentiel N° 10-236 du 07 octobre 2010 modifier et compléter portant réglementation des marchés publics.

### **Article 03 : Montant du contrat**

Le Montant en TTC du contrat en toutes taxes comprises est arrêté à la somme de :

En chiffres : 7.960.800,00 D.A T.T.C

En lettres en TTC : Sept Million Neuf Cent Soixante Mille Huit Cent Dinars Algériens.

### **Article 04 : Pièces Contractuelles**

Les pièces contractuelles constituant le contrat sont :

- 1-La lettre de soumission
- 2-La déclaration à souscrire
- 3-La déclaration de probité
- 4-Le CPS
- 5-Le bordereau des prix unitaires
- 6-Le devis quantitatif estimatif

### **Article 05 : Délai D'exécution**

Le délai d'exécution des travaux définis au présent contrat est fixé à : **DEUX (02) MOIS** à commencer de la date de notification de l'ordre de service prescrivant le commencement des travaux comprenant :

- Les jours de mauvais temps (marché des travaux, à l'exception des jours d'intempérie)
- Les travaux prévus pour mémoire
- Les jours des congés des ouvriers
- Les jours de repos, fériés ou chômés

Seuls les motifs de retard justifiés par un cas de force majeure et par conséquent indépendant de la volonté de l'entrepreneur entraînent la modification du délai d'exécution sous la double condition suivante : Que l'entrepreneur aura pris toutes les mesures en son pouvoir pour conférer les effets ; S'il aurait signalé les causes de retards par écrit au plus tard dix (10) jours après leur apparition auprès du Maître de l'ouvrage, lequel les aura vérifiées et reconnues acceptables.

### **Article 06 : Domiciliation Bancaire**

Le maître de l'ouvrage se libérera des sommes dues au titre du présent contrat en faisant donner crédit au compte ouvert au nom de : **E'CHO VERT BLIDA**

- Sous le N° : **RIB 00 300 429 102 541 300072**
- Auprès de : **DADR Agence Boufarik**



## **Article 07 : Textes et Références Applicables au contrat**

Sont applicables au présent contrat :

1. La loi n°81-10 en date du 11/07/1981 relative aux conditions d'emploi des travailleurs étrangers
2. la loi n°88-07 en date du 26/01/1988 relative à l'hygiène, la sécurité et la médecine du travail.
3. La loi 01-19 du 12/12/2001 relative à la gestion, au contrôle et à l'élimination des déchets notamment les articles 16-17-20-37 et 39
4. La loi n°03-10 en date du 19/07/2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable
5. loi 04-17 du 10/11/2004 modifiant et complétant la loi 83-14 du 02/07/1984 relative aux obligations des assujettis en matière de sécurité sociale
6. loi n°04-19 de la 25/12/2004 relative au placement des travailleurs et au contrôle de l'emploi
7. loi n°06-01 du 20/02/2006, complétée, relative à la prévention et la lutte contre la corruption.
8. La loi 07-06 en date du 13/05/2007 relative à la gestion, à la protection et au développement des espaces verts.
9. loi 09/03 du 25/02/2009 relative à la protection du consommateur et la répression des fraudes
10. la loi de finance complémentaires pour l'année 2009 notamment son article 29
11. La loi n° 10-05 en date du 15 -08-2010 modifiant et complètent l'ordonnance n° 03-03 du 19 juillet relative à la concurrence ainsi que La loi n° 10-06 en date du 15 -08-2010 modifiant et complètent la loi n° 04 / 02 du 23 / 06 / 2004 portant les règles applicables aux pratiques commerciales
12. L'ordonnance n° 95-07 du 25 / 01 / 1995, relative aux assurances.
13. L'ordonnance n°97-03 en date du 11/01/1997 fixant la durée légale de travail
14. Le Décret Présidentiel N° 10-236 du 07 octobre 2010 portant réglementation des marchés publics.
15. Décret exécutif n° 91-01 1991 relatif aux prescriptions général de protection applicable en matière de l'hygiène et de sécurité au milieu de travail.
16. Le Décret exécutif n°05-104 en date du 07 - 05-2005 modifiant et complétant le décret exécutif n°93-289 du 28/11/1993 portant obligation pour toutes les entreprises intervenant dans le cadre de la réalisation des marchés publics du bâtiment, des travaux publics et de l'hydraulique d'être titulaire d'un certificat de qualification et de classification professionnelles.
17. Le Cahier des Clauses Administratives générales (C.G.A.G) approuvé par arrêté du 21 novembre 1964.
18. Les spécifications des pièces contractuelles du présent contrat et notamment les articles du présent CPS

## TITRE II Dispositions Techniques

### Article 08 : Consistance des travaux

Les travaux objet du présent contrat s'articulent autour de l'action suivante :

- Nivellement avec Criblage et L'évacuation à la décharge public
- Fourniture et pose : Pelouse (Gazon en plaque), Thuya Orientalis 70/80, Yuccas Rigida, Cupressus Spiral Wilma, Pétunia Varie Couleur, Rosier Greffier Varie Couleur, Cycas Revoluta, Fusain Boule Vert, Palmier Cocos Grande Sujet, Araucaria Grande Sujet.

### Article 09 : Conduite des travaux :

L'entrepreneur assurera de manière permanente, régulière et appropriée la conduite des travaux soit par lui-même, soit par son représentant dûment mandaté et agréé par le Maître de l'Ouvrage. Le représentant de l'entrepreneur devra être doté des pouvoirs suffisants pour l'acceptation des attachements et ordre de service et pour agir au lieu et place de l'entrepreneur dans toutes les circonstances relatives à l'exécution des travaux. Dans tous les cas, la responsabilité de l'entrepreneur demeure engagée.

### Article 10 : Domicile de L'entrepreneur :

L'entrepreneur devra élire domicile à proximité des travaux et de faire connaître le lieu de ce domicile au Maître de l'Ouvrage dans un délai de quinze jours à compter de la date de notification du contrat. Passé ce délai, toutes les modifications concernant son entreprise sont valables lorsqu'elles sont faites à l'APC de la commune du lieu de la situation du projet.

### Article 11 : Intervention du Bureau de Contrôle :

Le contractant pourra en tout temps effectuer des inspections et des contrôles sur le site de l'entrepreneur sans que cela ne dégage ce dernier de sa responsabilité. Le contractant pourra déléguer son pouvoir d'inspection et de contrôle à l'ingénieur ou à toute autre personne de son choix.

### Article 12 : Travaux Supplémentaires et Imprévus :

L'entrepreneur ne doit en aucun cas entreprendre des travaux supplémentaires ou imprévus sans l'accord préalable du Maître de l'ouvrage. Ces travaux doivent dans tous les cas d'espèce faire l'objet d'un O.D.S. dûment signé, par le Maître d'ouvrage.

Les travaux réalisés dans ce cadre seront réglés par l'application des articles 29 à 39 du C.C.A.G, et donneront lieu à un avenant qui devra être conclu dans les conditions fixées par le Décret Présidentiel N° 10-236 du 07 octobre 2010 portant réglementation des marchés publics

### TITRE III

#### Disposition financière

##### Article 13 : Mode de paiement

Le présent cahier des charges est au mètre et à l'unité d'après le bordereau des prix unitaires. Le règlement des ouvrages s'effectue par application des prix unitaires du bordereau aux quantités réellement exécutés selon les règles de l'art.

##### Article 14 : Caution de bonne exécution

Conformément aux dispositions des articles 92, 97 et 100 du Décret Présidentiel N°10/236 du 07 octobre 2010 portant réglementation des marchés publics, la caution de bonne exécution de cinq pour cent (5 %) du montant de la situation des travaux seront prélevées sur chaque acompte ou règlement pour solde. En cas d'avenant, elle doit être complétée dans les mêmes conditions.

##### Article 15 : Caution de garantie

Conformément aux dispositions des articles N° 100 et 101 du Décret Présidentiel N°10/236 du 07 octobre 2010 portant réglementation des marchés publics, la retenue de bonne exécution visée à l'article 41 ci-dessus est transformée, à la réception provisoire, en retenue de garantie. Cette retenue de garantie sera totalement restituée dans un délai d'un mois à compter de la date de réception définitive du Marché.

##### Article 16 : Actualisation des Prix :

Les prix du présent contrat ne sont pas actualisables.

##### Article 17 : Révision des Prix :

Les prix du présent contrat sont fermes et non révisables.

##### Article 18 : Pénalité de Retard :

Conformément article N° 90 du décret Présidentiel N° 10-236 du 07 octobre 2010 portant réglementation des marchés publics.

En cas de retard sur le délai d'exécution, l'entreprise subira une pénalité de retard journalière calculée comme suit : M

$$P = \frac{M}{7 \times D}$$

P = Pénalités journalières en dinars algériens.

M = Montant du marché en dinars algériens.

D = Délai contractuel exprimé en jours ouvrables et non ouvrables.

Toutefois le montant des pénalités est limité au un dixième (1/10) du décompte général et définitif.

##### Article 19 : Intérêts Moratoires :

En cas de non-paiement dans les (30) jours qui suivent la fin des délais ouverts au contractant pour procéder aux constatations visées et si l'entrepreneur n'est pas avisé des motifs pour lesquels les prestations constatées n'ont pas fait l'objet d'un paiement au moins partiel, le retard ouvre droit sur la demande expresse de l'entrepreneur à des intérêts moratoires calculés depuis le jour qui suit l'expiration de ce délai au taux moyen d'intérêt bancaire à court terme.

## TITRE IV Dispositions Particulières

### Article 20 : Réception Provisoire :

Dès que tous les travaux d'espaces verts seront achevés, le cocontractant en avise le contractant par une lettre recommandée avec accusé de réception ; ce dernier procède alors par la commission de réception désignée à cet effet aux opérations de la réception provisoire par écrit au moins 07 jours à l'avance.

A l'issue de la visite un procès verbal de réception provisoire sera dressé par les parties (Le Contractant et le Cocontractant) et signé contradictoirement.

### Article 21 : Délais de Garantie :

Les délais de garantie des travaux faisant l'objet du présent contrat sont fixés à Neuf (09) mois à compter de la date du procès verbal de réception provisoire des travaux des espaces vert. Pendant ce délai l'entreprise est tenue de réparer à ses frais toutes les malfaçons et réserves constatées.

### Article 22 : Réception Définitive :

La réception définitive de l'ensemble des travaux sera prononcée à l'expiration du délai de garantie qui est fixé à 06 mois et la levée de toutes les réserves constatées dans le procès verbal de réception provisoire.

### Article 23 : Règlement des Litiges :

Tous les litiges et contestations seront réglés conformément aux dispositions réglementaires en vigueur aux articles N° 115 du décret Présidentiel N° 10-236 du 07 octobre 2010 portant réglementation des marchés publics.

En aucun cas et aucun moment, un litige quelconque ne doit porter atteinte à la bonne exécution des travaux, l'entrepreneur et le maître de l'ouvrage s'engagent à régler leur différent selon la procédure réglementaire à l'amiable. A défaut de règlement à l'amiable, ce litige sera présenté devant le tribunal administratif de Constantine.

### Article 24: Résiliation

Conformément aux articles 112-113 du décret présidentiel N° 10/263 de la 07/10/2010 portant réglementation des marchés publics.

Le présent marché peut être résilié dans les conditions suivantes

- Non conformité aux dispositions du marché
- Inexécution des ODS
- Malfaçon importante
- Ajournement de plus d'un an des travaux
- Décès de l'entrepreneur
- Ralentissement des travaux
- Variation des prix de plus de 50%
- Abandon de chantier

### Article 25 : Force Majeure :

Sera considéré comme cas de force majeure tout événement imprévisible, irrésistible et indépendant de la volonté et des pouvoirs des deux parties notamment :

- \* Explosion ou impact de mine, bombes, grenades, ou tout autre explosif, contamination etc...
- \* Flot, tremblement de terre, circonstances atmosphériques anormales et autre événement de nature anormale.
- \* Non disponibilité des matières prévues qui devraient être approvisionnés en Algérie.
- \* Tous les autres cas de force majeure habituellement reconnus.

Les parties doivent signaler entre elles par écrit l'intervention du cas de force majeure dans les sept (07) jours qui suivent la constatation de l'événement.

Quand une situation de force majeure aura existé pendant une période de six (06) mois ou plus, chaque partie aura le droit de résilier le marché par une notification écrite à l'autre partie.

**Article 26 : Entrée en Vigueur du contrat :**

Le présent contrat prendra effet à compter de la date de sa notification à l'entrepreneur. L'ordre de service de notification qui peut préciser la date de démarrage des travaux.

Fait le **2.6 NOV 2012** à CONSTANTINE

**Le co-contractant**

(Lu et accepté)

Fait le ..... à CONSTANTINE

**Le contractant**

(Vu et approuve)

**ECHO-VERT Blida**

Aménagement des espaces Verts

RC: 09/0074048715/A/07

**2.6 NOV 2012**

Fait le ..... à CONSTANTINE

Le Maître d'œuvre



**TRAVAUX DE VRD CITE ENTREE VILE DE CONSTANTINE ZOUAGHI  
LOT : ESPACE VERT**

**RECAPITULATION**

TOTAL GENERAL EN HORS TAXES	7.440.000.00
T.V.A. 07 %	520.800.00
TOTAL T.T.C.	7.960.800.00

Arrêté le montant du présent contrat en toutes taxes comprises à la somme de :

EN CHIFFRE:

.....7.960.800.00 DA.....

EN LETTRE: Sept Million Neuf Cent Soixante Mille Huit Cent Dinars Algériens.

Délai de réalisation : DEUX (02) Mois

fait le : **16 NOV 2012** à CONSTANTINE  
Le co-contractant  
(Lu et accepté)

**ECHO-VERT Blida**  
Aménagement des Espaces Verts  
RC: 09/00-4048715/A/07



fait le:..... à CONSTANTIN  
Le contractant  
(Vu et approuvé)

**16 NOV 2012**

**CONTRAT n°2 : 2013**

**REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE**

**WILAYA DE CONSTANTINE**

**DIRECTION DE L'URBANISME ET DE LA CONSTRUCTION**

**CONTRAT**

721/417 2013

**PROJET :**

**TRAVAUX DE VRD DE LA CITE 564 LOGTS  
ZOUAGHI AIN EL BEY (L'ENTREE DE VILLE  
ZOUAGHI) COMMUNE DE CONSTANTINE**

**LOT / ESPACE VERT (TRANCHE 2)**

**ETP : BELHADI FETHI**

**Montant de contrat : 7.490.000,00DA.**

**Délai : Trente (30) Jours**

X  
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

Direction De L'Urbanisme et de la Construction  
Wilaya de Constantine

**SOUMISSION**

Je soussigné, Nom et Prénom (s) : **BELHADI FETHI**

Profession : **ENTREPRENEUR**

Demeurant à : **RUE SAMET RAMDANE HALLOUYA SOUMAA BLIDA**

Agissant au Nom et pour le compte de : **MA PERSONNE**

Inscrit au registre du commerce ou au registre de l'artisanat et des métiers sous le n° : **09/ 00 – 4055425 A 09 DU 18/03/2012.**

Après avoir pris connaissance des pièces du projet de Marché, et après avoir apprécié à mon point de vue et sous ma responsabilité la nature et la difficulté des prestations à exécuter pour la réalisation des travaux : **TRAVAUX DE VRD DE LA CITE 564 LOGTS ZOUAGHI AIN EL BAY (L'ENTREE DE LA VILLE ZOUAGHI) COMMUNE DE CONSTANTINE**  
**LOT/ ESPACES VERT (TRANCHE 2)**

Remets, revêtu de ma signature, un bordereau des prix et un détail estimatif, établis conformément aux cadres figurant au dossier du projet de marché.

Me soumetts et m'engage envers : **La Direction de l'Urbanisme et de la Construction de la Wilaya de Constantine**, d'exécuter les prestations conformément aux conditions du cahier des prestations spéciales et moyennant la somme de :

-Hors Taxes : en chiffres : **7.000.000,00 DA**

En lettres : **Sept Million Dinars**

-T.T.C :

En chiffres : **7.490.000,00 D.A T.T.C**

En lettres : **Sept Million Quatre Cent Quatre Vingt Dix Mille Dinars.**

Délai d'exécution : **Trente (30) Jours.**

Le maître de l'ouvrage contractant se libèrera des sommes dues, par lui, en faisant donner crédit au compte bancaire ouvert auprès de : **BADR Agence Boufarik**

Sous le N° : **RIB RIB 003 -00429- 610615300008**

Au nom de l'entreprise : **BELHADI FETHI**

J'affirme sous peine de résiliation de plein droit du marché ou de sa mise en régie aux torts exclusifs de l'entreprise pour laquelle j'interviens, que la dite entreprise ne tombe pas sous le coup des interdictions édictées par la législation et la réglementation en vigueur et les dispositions de la loi n° 03-12 du 25/10/2003 portant approbation de l'ordonnance n° 03-03 du 19/07/2003 modifiée et complétée par la loi 10-05 du 15-08-2010 relative à la concurrence, ainsi que la loi n° 04-02 du 23/06/2004 modifiée et complétée par la loi 10-06 du 15-08-2010 fixant les règles applicables aux pratiques commerciales.

Fait à **CONSTANTINE** le **22 MAI 2013**  
(Nom, qualité du signataire et cachet du co -contractant)

N.B : En cas de groupement de chef de file doit mentionner qu'il agit au nom du groupement et préciser la nature du groupement (conjoint ou solidaire)

**BELHADI Fethi**  
Amenagement des Espaces Verts  
**E.T.B - T.C.E**  
Rue, SAMET Remdane Centre Hallouya Soumaa  
W. Blida - R C / 09/00 - 4055 \* 15/A/09  
*[Signature]*



## TITRE I Dispositions générales

### Article 01 : Objet du contrat :

Le présent contrat a pour objet de fixer les conditions d'exécution de TRAVAUX DE VRD  
CITE 564 LOGTS ZOUAGHI AINEL BEY (ENTREE DE VILLE ZOUAGHI) COMMUNE DE  
CONSTANTINE  
LOT : ESPACE VERT (TRANCHE2)

### Article 02 : Mode de Passation du contrat

Le présent projet de marche sera passé selon le mode de gré à gré simple conformément aux dispositions du décret Présidentiel N° 10-236 du 07 octobre 2010 modifier et compléter portant réglementation des marchés publics.

### Article 03 : Montant du contrat

Le Montant en TTC du contrat en toutes taxes comprises est arrêté à la somme de :

En chiffres : 7 490 000,00 D.A T.T.C

En lettres : Sept Million Quatre Cent quatre vingt dix Mille Dinars Algerien.

### Article 04 : Pièces Contractuelles

Les pièces contractuelles constituant le contrat sont :

- 1-La lettre de soumission
- 2-La déclaration à souscrire
- 3-La déclaration de probité
- 4-Le CPS
- 5-Le bordereau des prix unitaires
- 6-Le devis quantitatif estimatif

### Article 05 : Délai D'exécution

Le délai d'exécution des travaux définis au présent contrat est fixé à : UN (01) MOIS à commencer de la date de notification de l'ordre de service prescrivant le commencement des travaux comprenant :

- Les jours de mauvais temps (marché des travaux, à l'exception des jours d'intempérie)
- Les travaux prévus pour mémoire
- Les jours des congés des ouvriers
- Les jours de repos, fériés ou chômés

Seuls les motifs de retard justifiés par un cas de force majeure et par conséquent indépendant de la volonté de l'entrepreneur entraînent la modification du délai d'exécution sous la double condition suivante : Que l'entrepreneur aura pris toutes les mesures en son pouvoir pour conférer les effets ; S'il aurait signalé les causes de retards par écrit au plus tard dix (10) jours après leur apparition auprès du Maître de l'ouvrage, lequel les aura vérifiées et reconnues acceptables.

### Article 06 : Domiciliation Bancaire

Le maître de l'ouvrage se libérera des sommes dues au titre du présent contrat en faisant donner crédit au compte ouvert au nom de : BELHADI FETHI

- Sous le N° : RIB 003 -00429- 610645300008
- Auprès de : BADR Agence BOUFARIK

## TITRE II Dispositions Techniques

### Article 08 : Consistance des travaux

Les travaux objet du présent contrat s'articulent autour de l'action suivante :

- Fourniture et plantation des palmiers Phoenix grandes sujet d'une hauteur minimale de 04 mètre (Hauteur de tronc)
- Fourniture et Pose Gazon en plaque

### Article 09 : Conduite des travaux :

L'entrepreneur assurera de manière permanente, régulière et appropriée la conduite des travaux soit par lui-même, soit par son représentant dûment mandaté et agréé par le Maître de l'Ouvrage. Le représentant de l'entrepreneur devra être doté des pouvoirs suffisants pour l'acceptation des attachements et ordre de service et pour agir au lieu et place de l'entrepreneur dans toutes les circonstances relatives à l'exécution des travaux. Dans tous les cas, la responsabilité de l'entrepreneur demeure engagée.

### Article 10 : Domicile de L'entrepreneur :

L'entrepreneur devra élire domicile à proximité des travaux et de faire connaître le lieu de ce domicile au Maître de l'Ouvrage dans un délai de quinze jours à compter de la date de notification du contrat. Passé ce délai, toutes les modifications concernant son entreprise sont valables lorsqu'elles sont faites à l'APC de la commune du lieu de la situation du projet.

### Article 11 : Intervention du Bureau de Contrôle :

Le contractant pourra en tout temps effectuer des inspections et des contrôles sur le site de l'entrepreneur sans que cela ne dégage ce dernier de sa responsabilité.

Le contractant pourra déléguer son pouvoir d'inspection et de contrôle à l'ingénieur ou à toute autre personne de son choix.

### Article 12 : Travaux Supplémentaires et Imprévus :

L'entrepreneur ne doit en aucun cas entreprendre des travaux supplémentaires ou imprévus sans l'accord préalable du Maître de l'ouvrage. Ces travaux doivent dans tous les cas d'espèce faire l'objet d'un O.D.S. dûment signé, par le Maître d'ouvrage.

Les travaux réalisés dans ce cadre seront réglés par l'application des articles 29 à 39 du C.C.A.G, et donneront lieu à un avenant qui devra être conclu dans les conditions fixées par le Décret Présidentiel N° 10-236 du 07 octobre 2010 modifier et compléter portant réglementation des marchés publics

### TITRE III

#### Disposition financière

##### Article 13 : Mode de paiement

Le présent contrat est au mètre et à l'unité d'après le bordereau des prix unitaires. Le règlement des ouvrages s'effectue par application des prix unitaires du bordereau aux quantités réellement exécutés selon les règles de l'art.

##### Article 14 : Retenue

Conformément aux dispositions des articles 92, 97 et 100 du Décret Présidentiel N°10/236 du 07 octobre 2010 modifier et compléter portant réglementation des marchés publics, la caution de bonne exécution de cinq pour cent (5 %) du montant de la situation des travaux seront prélevées sur chaque acompte ou règlement pour solde. En cas d'avenant, elle doit être complétée dans les mêmes conditions.

##### Article 15 : Retenue de garantie

Conformément aux dispositions des articles N° 100 et 101 du Décret Présidentiel N°10/236 du 07 octobre 2010 modifier et compléter portant réglementation des marchés publics, la retenue de bonne exécution visée à l'article 41 ci-dessus est transformée, à la réception provisoire, en retenue de garantie. Cette retenue de garantie sera totalement restituée dans un délai d'un mois à compter de la date de réception définitive du Marché.

##### Article 16 : Actualisation des Prix :

Les prix du présent contrat ne sont pas actualisables.

##### Article 17 : Révision des Prix :

Les prix du présent contrat sont fermes et non révisables.

##### Article 18 : Pénalité de Retard :

Conformément article N° 90 du décret Présidentiel N° 10-236 du 07 octobre 2010 modifier et compléter portant réglementation des marchés publics.

En cas de retard sur le délai d'exécution, l'entreprise subira une pénalité de retard journalière calculée comme suit : M

$$P = \frac{M}{7 \times D}$$

P = Pénalités journalières en dinars algériens.

M = Montant du marché en dinars algériens.

D = Délai contractuel exprimé en jours ouvrables et non ouvrables.

Toutefois le montant des pénalités est limité au un dixième (1/10) du décompte général et définitif.

##### Article 19 : Intérêts Moratoires :

En cas de non-paiement dans les (30) jours qui suivent la fin des délais ouverts au contractant pour procéder aux constatations visées et si l'entrepreneur n'est pas avisé des motifs pour lesquels les prestations constatées n'ont pas fait l'objet d'un paiement au moins partiel, le retard ouvre droit sur la demande expresse de l'entrepreneur à des intérêts moratoires calculés depuis le jour qui suit l'expiration de ce délai au taux moyen d'intérêt bancaire à court terme.

## TITRE IV Dispositions Particulières

### **Article 20 : Réception Provisoire :**

Dès que tous les travaux d'espaces verts seront achevés, le cocontractant en avise le contractant par une lettre recommandée avec accusé de réception ; ce dernier procède alors par la commission de réception désignée à cet effet aux opérations de la réception provisoire par écrit au moins 07 jours à l'avance. A l'issus de la visite un procès verbal de réception provisoire sera dressé par les parties (Le Contractant et le Cocontractant) et signé contradictoirement.

### **Article 21 : Délais de Garantie :**

Les délais de garantie des travaux faisant l'objet du présent contrat sont fixés à Neuf (09) mois à compter de la date du procès verbal de réception provisoire des travaux des espaces vert. Pendant ce délai l'entreprise est tenue de réparer à ses frais toutes les malfaçons et réserves constatées.

### **Article 22 : Réception Définitive :**

La réception définitive de l'ensemble des travaux sera prononcée à l'expiration du délai de garantie qui est fixé à 06 mois et la levée de toutes les réserves constatées dans le procès verbal de réception provisoire.

### **Article 23 : Règlement des Litiges :**

Tous les litiges et contestations seront réglés conformément aux dispositions réglementaires en vigueur aux articles N° 115 du décret Présidentiel N° 10-236 du 07 octobre 2010 portant réglementation des marchés publics.

En aucun cas et aucun moment, un litige quelconque ne doit porter atteinte à la bonne exécution des travaux, l'entrepreneur et le maître de l'ouvrage s'engagent à régler leur différent selon la procédure réglementaire à l'amiable. A défaut de règlement à l'amiable, ce litige sera présenté devant le tribunal administratif de Constantine.

### **Article 24: Résiliation**

Conformément aux articles 112-113 du décret présidentiel N° 10/263 de la 07/10/2010 portant réglementation des marchés publics.

Le présent marché peut être résilié dans les conditions suivantes

- Non conformité aux dispositions du marché
- Inexécution des ODS
- Malfaçon importante
- Ajournement de plus d'un an des travaux
- Décès de l'entrepreneur
- Ralentissement des travaux
- Variation des prix de plus de 50%
- Abandon de chantier

### **Article 25 : Force Majeure :**

Sera considéré comme cas de force majeure tout événement imprévisible, irrésistible et indépendant de la volonté et des pouvoirs des deux parties notamment :

- \* Explosion ou impact de mine, bombes, grenades, ou tout autre explosif, contamination etc...
- \* Flot, tremblement de terre, circonstances atmosphériques anormales et autre événement de nature anormale.
- \* Non disponibilité des matières prévues qui devraient être approvisionnés en Algérie.
- \* Tous les autres cas de force majeure habituellement reconnus.

\* Tous les autres cas de force majeure habituellement reconnus.

Les parties doivent signaler entre elles par écrit l'intervention du cas de force majeure dans les sept (07) jours qui suivent la constatation de l'événement.

Quand une situation de force majeure aura existé pendant une période de six (06) mois ou plus, chaque partie aura le droit de résilier le marché par une notification écrite à l'autre partie.

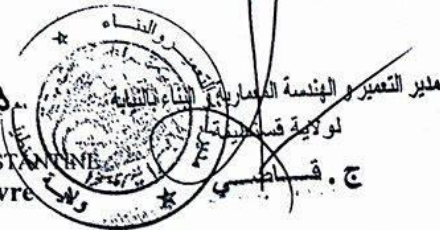
**Article 26 : Entrée en Vigueur du contrat :**

Le présent contrat prendra effet à compter de la date de sa notification à l'entrepreneur. L'ordre de service de notification qui peut préciser la date de démarrage des travaux.

Fait le : **04 JUL 2013** à CONSTANTINE  
Le co-contractant  
(Lu et accepté)  
**BELHADI Fethi**  
Aménagement des Espaces Verts  
E.T.B.C.E  
Rue, SAMET Remdane Centre Hallouva Soumaa  
W. Blida - R.C. : 09/00-4055/25/A/09

Fait le: **05 SEPT 2013** à CONSTANTINE  
Le contractant  
(Vu et approuvé)

Fait le : **04 JUL 2013** à CONSTANTINE  
Maitre de L'œuvre



La Directrice  
GUETTICHE GHANIA

**PROJET : PROJET : TRAVAUX DE VRD DE LA CITE 564 LOGTS ZOUAGHI**

**AIN ELBAY (L'ENTREE DE LA VILLE ZOUAGHI) COMMUNE DE**

**CONSTANTINE**

**LOT/ ESPACES VERT (TRANCHE 2)**

**RECAPITULATION**

<b>TOTAL GENERAL EN HORSTAXES</b>	<b>7.000.000,00</b>
<b>T.V.A. 07 %</b>	<b>490.000,00</b>
<b>TOTAL T.T.C.</b>	<b>7.490.000,00</b>

Arrêté le montant du présent contrat en toutes taxes comprises à la somme de :

**EN CHIFFRE:**

.....7.490.000,00.DA.....

**EN LETTRE: Sept Million Quatre Cent Quatre Vingt Dix Mille Dinars Algériens.**

**Délai de réalisation : Trente (30) Jours.**

Fait le : ..... à CONSTANTINE

**Le co-contractant  
(Lu et accepté)**

**BELHADI Fethi**  
**Aménagement des Espaces Verts**  
**E.T.B - I.T.C.E**

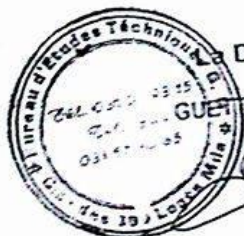
Rue, SAMET Remdane Centre Hallouya Soumaa  
W. Blied - R.C. 03 400 405 125/A/09

Fait le : ..... à CONSTANTINE

**Maitre de L'œuvre**

Fait le : 05 SEPT 2013 à CONSTANTINE

**Le contractant  
(Vu et approuvé)**



**Directrice**

**GUETTICHE GHANIA**

## ***LISTE DES MATIERES***

- *Liste des tableaux*
- *Liste des figures*
- *Liste des cartes et des plans*
- *Liste de schéma et de graphes*

## Liste des tableaux

<b>N° Tableau</b>	<b>Titre</b>	<b>Page</b>
Tableau n°1	Découpage administratif de la wilaya de Constantine	11
Tableau n°2	l'évolution de la consommation d'espace	18
Tableau n°3	Evolution de la population de la ville de Constantine	18
Tableau n°4	Le taux d'accroissement pour chaque période.	19
Tableau n°5	Démographie du grand Constantine	21
Tableau n°6	Nombre d'habitant des villes satellites (estimation 2010)	22
Tableau n°7	zones industrielles	23
Tableau n°8	Répartition des laboratoires de la recherche universitaire	24
Tableau n°9	Nombre des Hôpitaux	25
Tableau n°10	linge directrice n°1 (SNAT) : Assurer la durabilité de nos ressources stratégiques	87
Tableau n°11	linge directrice n°2 (SNAT) : Le freinage de la littoralisation et l'équilibre du littoral	87
Tableau n°12	Linge directrice n°3 :L'attractivité et la compétitivité du territoire	88
Tableau n°13	La mise à niveau et la modernisation des 4 grandes villes du pays	89
Tableau n°14	Les six 6 POC	90
Tableau n°15	Linge directrice n°4 : L'équité sociale territoriale	91
Tableau n°16	Objectifs de SDAAM (Constantine)	93
Tableau n°17	Commune de Constantine (population superficie et densité)	98
Tableau n°18	Volume routier et taux de saturation des RN de Constantine	107
Tableau n°19	Activités et types de technopôle	114
Tableau n°20	Technopole du grand Maghreb	115
Tableau n°21	Actions et objectifs aux entrées de Constantine	124
Tableau n°22	Acteurs d'une technopole	140

## Liste des cartes et plans

<b>N° Carte</b>	<b>Titre</b>	<b>Page</b>
Carte n°1	Constantine dans son environnement géographique immédiat	10
Carte n°2	la wilaya de Constantine (le découpage administratif)	13
Carte n°3	la situation géographique de Constantine	14
Carte n°4	Le site topographique de Constantine	15
Carte n°5	Constantine en 1837	33
Carte n°6	Évolution et étendue de la ville de Constantine à travers le temps	47
Carte n°7	Les entrées de Constantine	60
Carte n°8	Constantine, pole de convergence	99
Plan n°1	la vieille ville de Constantine 1837	34
Plan n°2	le système de circulations avant 1937	39



## Liste des figures

<b>N° figure</b>	<b>Titre</b>	<b>Page</b>
Fig. n°1	Gravure ancienne de la ville de Constantine	27
Fig. n°2	Gravure ancienne : Panorama de Constantine	28
Fig. n°3	Vue sur l'arc de triomphe	29
Fig. n°4	Le Rhumel et ses gorges	29
Fig. n°5	Pont El kantara avant la reconstruction coloniale	30
Fig. n°6	Pont El kantara en 1867	30
Fig. n°7	Vue sur la place de la brèche (période coloniale)	31
Fig. n°8	Entrée de Bab El-Djedid (vue intérieure)	35
Fig. n°9	Entrée de Bab El-Djedid (vue extérieur)	35
Fig. n°10	Vue sur Bab el Oued prise de CoudiatAty	35
Fig. n°11	Bab el Oued au 19 <sup>ème</sup> siècle : l'entrée au souk	35
Fig. n°12	BabEl-Djabia	36
Fig. n°13	Bab El-Kantara	36
Fig. n°14	Le pont d'El Kantara et la Porte (au bout)	36
Fig. n°15	Vue sur le Rocher et El Médina	37
Fig. n°16	Vue sur les maisons de la vielle de ville de Constantine	39
Fig. n°17	Impasse zallaika	40
Fig. n°18	Rue Abdallah Bey (quartier seyda)	40
Fig. n°19	Vue sur Souk Rahbet Essouf	41
Fig. n°20	Vue sur Souk El Acer	41
Fig. n°21	vue extérieure de la grande mosquée À travers la rue Larbi ben M'hidi (ex.nationale)	42
Fig. n°22	Vue aérienne de la Zaouia Sidi Rached	43
Fig. n°23	Vue extérieur de palais du Bey	43
Fig. n°24	Vue intérieur de palais du Bey donne sur le 2ème jardin	43
Fig. n°25	Vue aérienne du pont de Sidi M'cid 1959	48
Fig. n°26	Vue aérienne du pont Sidi Rached 1959	48
Fig. n°27	Vue sur la place de la brèche : le théâtre et la poste	48
Fig. n°28	Vue aérienne de l'esplanade de l'université Mentouri	49
Fig. n°29	Vue aérienne de la cité 20 AOUT	49
Fig. n°30	Vue de la cathédrale de Montauban , france Dans les années 1970	55
Fig. n°31	Vue de la cathédrale de Montauban après l'arrivée massive de l'affichage publicitaire	55
Fig. n°32	Les différentes échelles d'étude d'entrée de ville	61
Fig. n°33	les différents résultats d'une analyse séquentielle	65

## Liste des schémas

<b>N° figure</b>	<b>Titre</b>	<b>Page</b>
Schéma n°1	le grand Constantine	12
Schéma n°2	la formation de la Vallée du Rhumel	16
Schéma n°3	coupes topographique de Constantine (nord-ouest, sud), (nord-ouest, sud-est)	17
Schéma n°4	le contexte économique du grand Constantine	22
Schéma n°5	entrée de ville, critères d'analyse	66
Schéma n°6	Aire métropolitaine –disloqué -	101
Schéma n°7	Aire métropolitaine -articulé -	102
Schéma n°8	Les différents accorde d'une action	119
Schéma n°9	articulation entre échelle temporelle et spatiale d'une action	122
Schéma n°10	Stratégie générique	126
Schéma n°11	Stratégie proposée à l'égard d'entrée de ville	127
Schéma n°12	Le rôle de management et de marketing au sien d'un projet urbain	132
Schéma n°13	Le triptyque de la concertation	133
Schéma n°14	Politique d'arbitrage	133
Schéma n°15	Dynamique technopolitaine	137
Schéma n°16	Trois éléments constitutif d'un technopole	137
Schéma n°17	Jeu d'acteur au sein d'une technopole	142
Graph n°1	Evolution de la population de la ville de Constantine et de ses satellites	20

***RESUMES***  
***(Français, Arabe, Anglais)***

## Résumé

Etonnante par sa résistance et sa ténacité, Constantine affronte les vicissitudes du temps. Cette ville évoque des richesses naturelles et paysagères des plus captivantes. Elle est un exemple d'un produit impulsé par un processus où le matériel et immatériel s'amarrent aux perceptions et aux représentations de ses différentes populations.

À travers les temps la ville de Constantine confronte une multitude de réalité principalement celle du croit démographique rapide de sa population. En effet, Le cadre urbain est de plus en plus fluctuant. D'autant que les formes d'urbanisation, sont multiples, complexes et diversifiées.

Constantine s'est libérée graduellement de son rocher, de sa muraille (partielle) et de ses « entrées ponctuelles » (Bab). Entrer à Constantine aujourd'hui est une série de parcours qui font découvrir la ville sous différents angles.

Les entrées de Constantine ne sont pas indépendantes de sa dynamique. Car elles représentent des lieux d'investissement très convoités. D'autant qu'elles offrent des possibilités à la concrétisation des projets et des actions s'inscrivant dans l'ordre fonctionnel et visuel. Seulement, ses espaces restent empreints de dysfonctionnements et de contraintes.

Reflétant l'allure d'un amalgame mal façonné, cet état impacte plusieurs aspects urbanistiques, paysagères et même environnementales. Par conséquent ses espaces deviennent insensibles à ce qu'ils doivent représenter en tant que " entrées de ville" et à l'égard d'une ambition de métropolisation, autrement dit, l'image, la notoriété et l'identité.

Cette situation commande une stratégie appropriée et une démarche de projet urbain. En effet, la pluralité des enjeux, des intérêts et des acteurs appelle une approche planifiée et collective. Les entrées sont donc une opportunité urbaine qui doit faire l'objet d'un projet urbain, capable de booster la métropolisation tant recherchée.

**Mots clés :** Constantine, entrée de ville, métropolisation, projet urbain, paysage

## ملخص

قسنطينة، المدينة المثيرة للدهشة، كونها حافظت على تواجدها و استمراريتها وكذا ارتباطها بثروة طبيعية و مشهدية متعلقة بمجموعة من التصورات المادية و غير المادية لمختلف سكانها مما جعلها تتميز بأكثر الثروات جاذبية. بتعاقب الازمنة مدينة قسنطينة واجهت مجموعة من الوقائع. على رأسها الزيادة السكانية السريعة لقاطنيها مما جعل المدينة متقلبة، فمن الملاحظ ان قسنطينة اليوم ليست ما كانت عليه بالماضي. وبناء على ذلك المدينة تبنت اشكالا اخرى من التحضر، اذ كونها تحررت تدريجيا من مداخلها المقترنة ب نقاط مجالية " ابواب" الى مداخل في شكل "مسارات" حيث ان هذا الاخير يعد مجال استقبال المدينة اليوم.

مداخل قسنطينة لا تظهر مستقلة عن ديناميكياتها، كونها تمثل اماكن متداولة ومرغوبة فهي تجمع مجموعة من الحقائق الوظيفية و الصورية. لكن هذه المجالات لا تزال متصلة بمجموعة من الاختلالات و المعوقات، التي جعلتها تعكس صورة لتركيبية غير معدة تؤثر على العوامل العمرانية، المشهدية وحتى البيئية. وفي النتيجة هذه المجالات اصبحت غير ناجعة في ما يخص وظيفتها كمدخل للمدينة وأيضا كمدخل لمدينة كبيرة (عاصمة) مما يمس بعبارة اخرى : صورة المدينة، سمعتها و هويتها.

استراتيجية التعديل تقتضي منهج " مشروع حضري"، لكون هذا الاخير الاكثر تكيفا و ناجعة خاصة عندما يتعلق الامر بمجموعة من الفاعلين و المصالح اللذان تحتويهما مداخل المدينة بصفة حتمية. لأنه بالرغم من الاختلالات المتواجدة بهذه المداخل نجد انها تمتلك مميزات للتنمية ليس فقط بالنسبة لمدخل المدينة و انما لكل المدينة.

**الكلمات المفتاحية :** قسنطينة، مدخل المدينة، المدينة الكبرى، مشروع حضري، مشهد

**Abstract:**

Constantine, the amazing city which is best known for its strength and durability it is also linked to captivating and scenic wealth.

During its time of existence, Constantine has witnessed a rapid demographic growth. This is due to the city becoming more and more fluctuating: Indeed we note that Constantine is not the city that it used to be; now it opts for another form of urbanization which is gradually released from its designated entry point (Bab) to input space.

Constantine entries are not independent of its dynamism; on the contrary it represents a variety of functional realities. But these realities are still linked to a multitude of dysfunctions reflecting a disordered state of being that has a bad effect on the architectural design of the city and the environment. Consequently its spaces become insensitive to what they should be in respect to its entrance and metropolis. In other words, image, reputation and identity.

The reform strategy calls for an urban project approach. So that the latter has the most adaptive framework and more valid to the plurality of actors and interests; containing these essential city segments. For despite their faults once mastered possess advantage of development with regard to the entire metropolis.

**Key words :**Constantine, city entries, metropolis, urban project, landscape