



Université de Constantine 3 Salah BOUBNIDER
Faculté d'Architecture et d'Urbanisme
Département d'Urbanisme

LES ABORDS DE LA VILLE DANS LA DYNAMIQUE URBAINE
- CAS DE CONSTANTINE

THESE

Présentée Pour l'Obtention du
Diplôme de doctorat de 3^{ème} Cycle
Option : Faits Urbains et Dynamique des Villes

Par
Meriem ALLIOUA

Année Universitaire
2021 -2022



Université de Constantine 3 Salah BOUBNIDER
Faculté d'Architecture et d'Urbanisme
Département d'Urbanisme

N° de Série :

N° d'Ordre :

LES ABORDS DE LA VILLE DANS LA DYNAMIQUE URBAINE
- CAS DE CONSTANTINE

THESE

Présentée Pour l'Obtention du
Diplôme de doctorat de 3ème Cycle
Option : Faits Urbains et Dynamique des Villes

Par
Meriem ALLIOUA

Devant le Jury composé de :

Badia BELABED SAHRAOUI	Présidente	Professeure	Université Constantine 3
Nassira BENHASSINE TOUAM	Rapporteur	Professeure	Université Constantine 3
Rachid TAMINE	Examineur	Professeur	Université Constantine 3
Abdallah FARHI	Examineur	Professeur	Université de Biskra
Ali REDJEM	Examineur	Professeur	Université de M'sila
Hafid LAYEB	Examineur	Professeur	Université Constantine 1

Année Universitaire
2021 -2022

REMERCIEMENTS

Je remercie **Dieu le tout puissant** pour m'avoir donné la force et le courage pour réaliser ce travail.

Je tiens à remercier la directrice de thèse professeure **Nassira BENCHASSINE-TOUAM** de m'avoir fait l'honneur de cet encadrement, pour sa patience, sa disponibilité et surtout ses judicieux conseils qui ont alimenté ma réflexion tout au long de ces années d'investigation.

Je remercie les honorables membres de jury d'avoir accepté d'examiner ce modeste travail et bien vouloir m'apporter leur caution scientifique.

J'adresse mes sincères remerciements à tous les professeurs(es), enseignants(es) et doctorants(es) du laboratoire de recherche **LAUTES**, particulièrement au professeur **Abdelouahab BOUCHEREB**, à docteur **Houria ARIANE** directrice du laboratoire, au professeure **Samia BENABBES**, au professeure **Bouba LAZAR-BENRACHI** et à docteur **Bernia HICHEM-ZEHIOUA** d'avoir prodigué sans cesse leur disponibilité, leurs précieuses orientations, leurs judicieux conseils, leurs encouragements et leurs critiques qui ont guidé et alimenté mes réflexions.

Je tiens à exprimer ma gratitude et mes vifs remerciements au chef du département de l'urbanisme monsieur **Ibrahim MAICHE**, ainsi, qu'à tout le personnel du département.

Enfin, un grand merci à tous ceux et toutes celles qui, de près ou de loin, ont permis l'accomplissement de ce modeste travail.

Meriem ALLIOUA

DÉDICACES

C'est avec fierté et respect que je dédie ce travail aux personnes qui me sont les plus chères en ce monde.

À mes très chers parents **Aboud ALLIOUA** et **Fatima Zohra BOUANIK** qui ont toujours été là pour moi.

À mon frère **Mohamed Mehdi**.

À mes sœurs **Radja** et **Iness**.

À mes adorables neveux **Mohamed Abd El Moudjib** et **Andjad Abd El Mouaiz**.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
LISTE DES FIGURES	viii
LISTE DES TABLEAUX	xii
LISTE DES ABRÉVIATIONS	xii
RÉSUMÉ	xiii
ABSTRACT	xiv
ملخص	xv
INTRODUCTION GENERALE	1
Problématique	6
Hypothèses	7
Objectifs	7
Méthodologie	8
Structure de thèse	13
CHAPITRE I	
CONSTRUCTION DE L'OUTILLAGE CONCEPTUEL DE LA THESE :	
ABORDS DE VILLE ET DYNAMIQUE URBAINE–	
Introduction	15
I.1 Les abords urbains ; définition, caractéristiques et propriétés	16
I.1.1 Les limites de la ville ; formes, significations et compréhensions	16
I.1.1.1 Les intra-muros, les portes et les extra-muros	16
I.1.1.2 Le territoire et la territorialité	19
I.1.1.3 La périphérie urbaine et le rapport centre/ périphérie	21
I.1.1.4 L'espace urbain et l'espace rural ; perceptions et caractéristiques	22
I.1.1.5 Les franges urbaines	24
I.1.2 Les « abords urbains » ; essai de définition	25
I.1.2.1 Le terme « abords » dans la législation Algérienne	25
I.1.2.2 Les « abords urbains » dans les récits et dans la littérature de voyage	25
I.1.2.3 Les « abords urbains » vus par les artistes peintres	28
I.2 La dynamique urbaine	29
I.2.1 La dynamique urbaine ; essai de définition	29
I.2.2 La dynamique urbaine ; formes et caractéristiques	31
I.2.2.1 La ville face à une dynamique motorisée (l'automobile)	31
I.2.2.2 Flux et déplacement	32
I.2.2.3 Mécanismes d'emploi	33
I.2.2.4 La périurbanisation	34
I.3 La problématique des abords en rapport à la dynamique urbaine	36
I.3.1 Sur le plan spatial et territorial	36
I.3.2 Sur le plan socio-économique	37
I.3.3 Sur le plan paysager et identitaire	41
Conclusion	46

CHAPITRE II	
LA VILLE DE CONSTANTINE ; POSITIONNEMENT, EVOLUTION ET	
CARACTERISTIQUES DE SES ABORDS	47
Introduction	47
II.1 La ville de Constantine ; positionnement et atouts à l'échelle ..	48
II.1.1 La situation	48
II.1.2 Constat temporel (rappel historique)	49
II.1.3 Les potentialités naturelles de la ville de Constantine	50
II.1.3.1 Le Rocher	50
II.1.3.2 La vallée et les gorges du« Rhumel »	51
II.1.3.3 Les cascades d'eau et les verges en amont	52
II.1.3.4 La foret de Djbel El Ouahch	52
II.1.4 Les potentialités culturelles et socio-économiques de la ville de	
Constantine	53
II.1.4.1 Un patrimoine architectural et urbain richissime	53
II.1.4.2 Les monuments	54
II.1.4.3 Positionnement socio-économique	55
II.1.5 la ville de Constantine :extension et métropolisation.....	56
II.2 Les abords de la ville de Constantine	58
II.2.1 Les abords vus par les voyageurs, les historiens et les romanciers	58
II.2.1.1 Les abords vus par les voyageurs	58
II.2.1.2 Les abords vus par les guides ; le « guide bleu » comme modèl	59
II.2.1.3 Les abords vus par les historiens et les ingénieurs d'art.....	61
II.2.1.4 Les abords vus par les romanciers	61
II.2.2 Evolution et ouverture des abords de la ville de Constantine.....	62
II.2.2.1 Période 1 : avant 1837	62
II.2.2.2 Période 2 :1837-1873.....	63
II.2.2.3 Période 3 :1873-1919.....	64
II.2.2.4 Période 4 : 1919-1937.....	66
II.2.2.5 Période 5 : 1937-1962.....	66
II.2.2.6 Période 6 : Après l'indépendance (1962)	67
II.2.3 Les abords de la ville de Constantine en rapport avec les	
infrastructures	70
II.2.3.1 Les infrastructures routières	70
II.2.3.2 Les infrastructures ferroviaires.....	76
II.2.3.3 L'aéroportuaire.....	77
Conclusion	80
CHAPITRE III	
APPROCHES METHODOLOGIQUES ; OUTILS ET CADRAGE SPATIAL ...	81
Introduction	81
III.1 La grille d'analyse.....	82
III.2 Le cadrage spatial	85
III.2.1 Critères de choix des abords de la ville de Constantine.....	88
III.3 L'enquête	88

III.3.1	Analyse.....	92
III.3.1	Questionnaire et échantillonnage.....	92
III.3.2	Comptage de flux.....	93
III.4	Approche pittoresque et séquentielle	95
Conclusion	.....	100
CHAPITRE IV		
ANALYSE DES CAS D'ETUDE DES ABORDS DE LA VILLE DE		
CONSTANTINE.....		
Introduction	.....	101
IV.1	Cas d'étude des abords urbains de la ville de Constantine	102
IV.1.1	L'abord 1.....	102
IV.1.2	L'abord 2	107
IV.1.3	L'abord 3.....	108
IV.1.4	L'abord 4.....	110
IV.2	Analyse séquentielle et pittoresque de l'abord 4	113
IV.3	Trafic et flux	118
Conclusion	.....	121
CHAPITRE V		
INTERACTION DES RESULTATS ET DISCUSSIONS.....		
Introduction	.....	122
V.1	Les abords urbains ; formes	123
V.1.1	Les séquences des entrées du grand territoire.....	123
V.1.2	Les séquences des entrées d'agglomération	124
V.1.3	Les séquences d'entrée de ville.....	127
V.2	Les abords urbains : fonctions et dimensions.....	128
V.2.1	Dimension économique et spatiale	128
V.2.2	Dimension paysagère environnementale	134
V.2.3	Dimension paysagère identitaire	136
Conclusion	.....	144
CHAPITRE VI		
DEMAIN LES ABORDS		
Introduction	.....	145
VI.1	Les abords de la ville de Constantine et la dynamique urbaine ; impacts structurels, fonctionnels et paysagers	146
VI.1.1	Dimension spatiale.....	146
VI.1.2	Dimension économique et fonctionnelle	148
VI.1.3	Dimension paysagère.....	149
VI.1.4	Dimension environnementale	150
VI.2	Les abords de la ville de Constantine et la territorialité ; scénarios et actions	152
VI.2.1	Le schéma national de l'aménagement du territoire (SNAT)	152
VI.2.2	Le schéma régional de l'aménagement du territoire (SRAT)	153
VI.2.3	Le Schéma directeur d'aménagement touristique de la wilaya de Constantine (SDATW).....	153

VI.2.4	Le schéma de cohérence urbaine de Constantine (SCU)	154
VI.3	Les abords de la ville de Constantine ; tendances et nouvelles fonctions.....	161
VI.3.1	Industrie et l'accueil	161
VI.3.2	Le tourisme vert.....	162
VI.3.3	Développement culturel au milieu rural.....	163
VI.3.4	La pluriactivité.....	164
	Conclusion	165
CONCLUSION GENERALE ET PERSPECTIVES		166
BIBLIOGRAPHIE		175
LISTE DES ANNEXES		182
	Annexe A : Le questionnaire de l'enquête	182
	Annexe B : La grille d'analyse des entrées de ville.....	199
	Annexe C : Enquête à travers le comptage des flux	203
	Annexe D : Enquête de l'image de la destination de Constantine	207
	Annexe E : Description des environs de Constantine par Malek Haddad.	208
	Annexe F : Répartition des routes nationales par commune.....	210
	Annexe G: Répartitions des chemins de wilaya dans Constantine	211
	Annexe H : Évolution du nombre de voyageurs du transport aérien, ferroviaire et routier.....	212
	Annexe I: Résultats de l'enquête.....	212
	Annexe J: L'article scientifique publié.....	257

LISTE DES FIGURES

Figure	Page
1.1 Plan de la ville médiévale de Poznan en Pologne.....	17
1.2 Plan de la ville d'Orléans durant le premier Moyen Âge	18
1.3 Une aire urbaine et ses paysages en France.....	22
1.4 Plan de la Médina d'Alger	27
1.5 La structure des abords urbains.....	28
1.6 Les trois ensembles de la dynamique urbaine et leur interaction	30
1.7 Les mécanismes de sectorisation des villes, des bourgs et des villages...	32
1.8 Espace commercial aux abords de Bruxelles, Belgique	38
1.9 Parc de loisir « Odysseum » à l'entrée Est de Montpellier	39
1.10 Affichages publicitaires aux abords de la ville D'Orléans et de Brest, France.....	40
1.11 Traduction physique dans le temps des relations de l'homme à son milieu.....	43
1.12 Le paysage comme matrice de la fabrique du territoire	43
1.13 Extrait des orientations d'aménagements proposées par l'AUDAB dans le cadre de l'étude sur les entrées de ville du SCOT de l'agglomération Bisontine	44
2.1 La situation géographique de Constantine	48
2.2 Le découpage administratif de la wilaya de Constantine.....	48
2.3 Le rocher	50
2.4 Trace initiale du Rhumel	51
2.5 Les gorges du Rhumel	51
2.6 Les cascades d'eau et les verges.....	52
2.7 La foret de Djebel El Ouahch	52
2.8 Les monuments historiques et architecturaux de la ville de Constantine	54
2.9 Les activités économiques dans le groupement Constantine	55
2.10 La ville de Constantine et ses environs.....	57
2.11 Les environs de Constantine dans le guide bleu de 1950	60
2.12 L'organisation spatiale et les entrées de la ville de Constantine avant 1837	63
2.13 Constantine en 1840	63
2.14 La gare ferroviaire El Kantara.....	63
2.15 Les entrées de la ville de Constantine en 1873.....	64
2.16 Travaux de tracement de la route nationale RN3.	65
2.17 La ville de Constantine et ses entrées en 1919	65
2.18 La ville de Constantine en 1937	66
2.19 La cité des Muriers	67
2.20 La cité El Bir.....	67
2.21 Les abords de la ville de Constantine dans une démarche diachronique.	69
2.22 Répartition du réseau routier de la wilaya de Constantine.	70
2.23 Répartition du réseau routier par Commune.	72
2.24 Répartition des chemins de wilaya par Commune	73
2.25 Répartition de trafic moyen/ j par chemin de wilaya dans Constantine	73

2.26	Répartition des chemins communaux par Commune	74
2.27	Le pont Trans-Rhumel.....	75
2.28	L'évolution du nombre des voyageurs par chemin de fer à Constantine.....	76
2.29	Les abords de la ville de Constantine et leurs caractéristiques	79
3.1	Schéma illustratif de différentes approches méthodologiques appliquées.	82
3.2	La Grille d'analyse et la structure du questionnaire	84
3.3	Calcification des séquences des entrées de la ville de Constantine.....	85
3.4	Les entrées du grand territoire de Constantine.....	86
3.5	Les entrées d'agglomération de Constantine.....	87
3.6	Les entrées de la ville de Constantine	87
3.7	La différence et la relation entre les abords de la ville et ses entrées.....	88
3.8	Les cas d'étude des abords de la ville de Constantine.....	90
3.9	La structure de la méthode d'analyse des abords urbains et dynamique.....	91
3.10	L'échantillonnage enquêté..	92
3.11	L'échantillonnage enquêté par tranche d'âge.	93
3.12	Les visées urbanistiques de Lynche.....	96
4.1	L'abord 1 de la ville de Constantine (Zouaghi).....	102
4.2	Les équipements et les projets structurants à proximité de l'abord 1 ...	103
4.3	Amélioration de la qualité du flux dans l'abord 1.....	104
4.4	Action 1 de l'opération d'amélioration dans l'abord 1	105
4.5	Action 2 de l'opération d'amélioration dans l'abord 1	106
4.6	Action 3 de l'opération d'amélioration dans l'abord 1	106
4.7	L'abord 2 de la ville de Constantine (Onama).....	107
4.8	L'entrée du grand territoire de l'abord 3 de la ville de Constantine ...	108
4.9	L'abord 3 de la ville de Constantine (Djebel Ouahch et El Meridj)	109
4.10	Amélioration de la qualité de flux de circulation dans l'abord 3 et l'abord 4.....	110
4.11	L'abord 4 de la ville de Constantine.....	111
4.12	L'entrée de la ville de Constantine via la gare ferroviaire...	112
4.13	Analyse séquentielle et pittoresque de l'abord 4..	113
4.14	Parcours : banlieue de sidi Mcid	115
4.15	Parcours : le rocher.	116
4.16	Parcours : Constantine ville.....	116
5.1	Les résultats de l'enquête : l'indicateur morphologie de la dimension spatiale / l'abord 3.	123
5.2	Les résultats de l'enquête : l'indicateur transition de la dimension spatiale de la dynamique urbaine / l'abord 3	124
5.3	Les résultats de l'enquête : l'indicateur morphologie de la dimension spatiale / l'abord 2	125
5.4	Les résultats de l'enquête : l'indicateur transition de la dimension spatiale de la dynamique urbaine / l'abord 2.	125
5.5	Les résultats de l'enquête : l'indicateur morphologie de la dimension spatiale / l'abord 4	126
5.6	Les résultats de l'enquête : l'indicateur transition de la dimension spatiale de la dynamique urbaine / l'abord 4	126
5.7	Les résultats de l'enquête : l'indicateur morphologie de la dimension spatiale / l'abord 1	127

5.8	Les résultats de l'enquête : l'indicateur transition de la dimension spatiale de la dynamique urbaine / l'abord 1.	128
5.9	Les résultats de l'enquête : l'indicateur commerces et activités de la dimension économique / l'abord 2.....	129
5.10	Les résultats de l'enquête : l'indicateur image de ville de la dimension économique et paysagère / l'abord 2).....	129
5.11	Les résultats de l'enquête : l'indicateur attractivité de la dimension économique / l'abord 1.....	130
5.12	Les résultats de l'enquête : l'indicateur planification de la dimension fonctionnelle de la dynamique urbaine / l'abord 1.....	131
5.13	Les résultats de l'enquête : l'indicateur infrastructure de la dimension spatiale et économique / l'abord 1.....	131
5.14	Les nouveaux aménagements à l'entrée de la ville (Zouaghi).	132
5.15	Les résultats de l'enquête : l'indicateur identité de la dimension paysagère identitaire / l'abord 1	132
5.16	Les résultats de l'enquête : l'indicateur identité de la dimension paysagère identitaire / l'abord 1.....	133
5.17	Les résultats de l'enquête : l'indicateur image de ville de la dimension paysagère identitaire / l'abord 3.....	134
5.18	Les résultats de l'enquête : l'indicateur éléments naturels de la dimension environnementale / l'abord 3..... ..	135
5.19	Les résultats de l'enquête : l'indicateur identité de la dimension paysagère identitaire / l'abord 4.....	136
5.20	Les résultats de l'enquête : l'indicateur identité de la dimension paysagère/identitaire /l'abord 4 (selon tranches d'âges).	136
5.21	Les résultats de l'enquête : l'indicateur identité de la dimension paysagère identitaire / l'abord 4.....	137
5.22	Les résultats de l'enquête : l'indicateur mouvement de la dimension socio-fonctionnelle de la dynamique urbaine.	138
5.23	Les résultats de l'enquête : l'indicateur infrastructure, mobilité et déplacements.....	139

LISTE DES TABLEAUX

Tableau	Page
1.1	Enjeux paysagers et enjeux pour améliorer les entrées de ville 43
2.1	L'organisation administrative de la wilaya de Constantine 49
2.2	Répartitions de routes nationales dans la wilaya et la ville de Constantine 71
2.3	Répartition des chemins communaux par communes dans la wilaya de Constantine 74
2.4	Les abords de la ville de Constantine et leurs caractéristiques. 78
3.1	L'interaction des méthodes et outils de l'enquête des abords de la ville de Constantine. 94
3.2	Les principes des effets de l'analyse visuelle de Pinon..... 99
4.1	Trafic des véhicules des quatre entrées de la ville de Constantine... 118
4.2	Analyse des cas d'étude des abords urbains selon leurs formes, leurs fonctions et leurs paysages..... 119
5.1	Résultats de l'analyse et du questionnaire et leur interaction de l'abord 1 de la ville de Constantine 140
5.2	Résultats de l'analyse et du questionnaire et leur interaction de l'abord 2 de la ville de Constantine 141
5.3	Résultats de l'analyse et du questionnaire et leur interaction de l'abord 3 de la ville de Constantine 142
5.4	Résultats de l'analyse et du questionnaire et leur interaction de l'abord 4 de la ville de Constantine 143
6.1	La dimension spatiale ; rapport et interaction des abords urbains de la ville de Constantine et leur dynamique urbaine..... 147
6.2	La dimension économique ; rapport et interaction des abords urbains de la ville de Constantine et leur dynamique urbaine 149
6.3	La dimension paysagère ; rapport et interaction des abords urbains de la ville de Constantine et leur dynamique urbaine 150
6.4	La dimension environnementale ; rapport et interaction des abords urbains de la ville de Constantine et leur dynamique urbaine..... 152
6.5	Les abords de la ville de Constantine à travers les dynamiques territoriales 158

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ACL : Agglomération chef-lieu
AUDAB : Agence d'urbanisme Besançon centre Franche-Comté
BRAT: *Bay Area Rapid Transit district*
CC : Chemin communal
CFC : Conservation des forêts de la wilaya de Constantine
CW : Chemin de Wilaya
CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
DADT : Département aménagement durable des territoires
DTP : Direction des travaux publics
ONAMA : Office nationale chargé de la distribution et réparation du matériel agricole.
PAW : Plan d'aménagement de wilaya
PPSMVSS : Plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs sauvegardés
RN : Route nationale
SCU : Schéma de cohérence urbaine de Constantine
SDATW : Schéma directeur d'aménagement touristique de la wilaya
SIG : Système d'information géographique
SNAT : Schéma national de l'aménagement du territoire
SNTF : Société nationale des transports ferroviaires
SRAT : Schéma régional de l'aménagement du territoire
TC : Transports en commun

RÉSUMÉ

La ville comme armature urbaine vivante, elle est inscrite dans un environnement avec lequel elle communique et évolue, au fil du temps, elle change et se transforme.

Au fur et à mesure, la mobilité et le déplacement constituent parmi les composants de base et clés de la vie urbaine, qui collaborent à l'organisation et aux développements spatiaux, temporels et socio-économiques des villes. Ces dernières et à cause de leur évolution, leur extension et leur dynamique urbaine, elles se trouvent captives par de nouvelles formes et de nouveaux modes de vie, conditionnant à leur tour la transformation progressive de l'espace géographique qui retrace continuellement les abords de villes et leurs entrées, donnant ainsi de suite l'essor de nouvelles formes et modes originaux.

Constantine, cette ville millénaire et face à ces faits urbains, particulièrement à la mobilité transitionnelle entre le centre de la ville et sa périphérie, a enjambé ses anciens remparts au-delà du Rocher. La communication entre la ville et ses espaces environnants que ce soit proches ou lointains, engendre de nombreuses et de nouvelles infrastructures assurant les liens entre ses entités.

Aujourd'hui, ce desservant des sites périurbains, ouvre l'opportunité d'extension, d'urbanisation et de nouvelles pratiques d'appropriations de l'espace, d'où les abords et les limites de la ville voire invisibles et illisibles et même impossible à les déterminer.

À travers cette recherche, nous essayons d'examiner l'impact des faits urbains et de dynamique urbaine sur les abords de la ville de Constantine, où nous nous intéressons à la réalité spatiale, économique, environnementale, paysagère et identitaire de ces espaces. Plus formellement, nous cherchons à examiner la visibilité et la lisibilité de la ville de Constantine à travers ses abords. Les méthodes adoptées sont l'approche théorique à travers l'analyse du contenu, l'approche comparative à travers l'étude des modèles, la méthode d'enquête par l'observation, l'interview et le questionnaire et enfin, l'analyse séquentielle et pittoresque.

Mots clés : Constantine, abords, dynamique urbaine, faits urbains, forme, fonction, paysage, visibilité.

ABSTRACT

The city as a living urban framework is inscribed in an environment with which it communicates and evolves, over time, it changes and transforms.

Mobility and displacement are among the basic and key components of urban life, which collaborate in the organization and spatial, temporal and socio-economic developments of cities. The latter and because of their evolution, their extension and their urban dynamics, they are captive of new forms and ways of life, condition in their turn the progressive transformation of the geographical space that continuously traces the outskirts of cities and their entrances, thus giving rise to new forms and original modes.

Constantine, this thousand-year-old city, and faced with these urban facts, particularly the transitional mobility between the center of the city and its periphery, has spanned its ancient ramparts, beyond the Rock. The communication between the city and its surrounding areas, whether close or distant, generates many new infrastructures ensuring the links between these entities.

Today, this serving suburban sites, opens the opportunity for extension, urbanization and new practices of appropriation of space, from where the edges and boundaries of the city even invisible and illegible and even impossible to determine them.

Through this research, we try to examine the impact of urban facts and urban dynamics on the outskirts of the city of Constantine, where we are interested in the spatial, economic, environmental, landscape and identity reality of these spaces. More formally, we seek to examine the visibility and / or legibility of the city of Constantine through its surroundings. The methods adopted are the theoretical approach through content analysis, the comparative approach through the study of models, the survey method through observation, interview and questionnaire and finally, sequential and picturesque analysis.

Key words: Constantine, outskirts, urban dynamics, urban facts, form, function, landscape, visibility.

ملخص

المدينة كإطار حضري حي، تنتسب إلى بيئة إبن تتواصل معها، تتطور، تزدهر ويمرور الوقت تتغير وتتحوّل. شيئاً فشيئاً وباستمرار، تعتبر التنقلية والتنقل من بين المكونات الأساسية والرئيسية للحياة الحضرية، التي تتضافر للتنظيم والتطورات المكانية، الزمانية، الاجتماعية والاقتصادية للمدن. هذه الأخيرة وبسبب توسعها وامتدادها وديناميكيّتها الحضرية، وجدت نفسها أسيرة لأنماط وأساليب معيشية جديدة، التي بدورها تحدد التحول التدريجي للحيز الجغرافي الذي يعيد باستمرار رسم ضواحي المدن ومداخلها، مما أدى إلى ظهور أشكال جديدة وأنماط أصلية. قسنطينة، هذه المدينة التي يبلغ عمرها ألف عام، وفي مواجهة هذه الظواهر الحضرية، لاسيما التنقلية المتغيرة بين وسط المدينة وما جاورها، أدى إلى امتدادها خارج أسوارها القديمة وخلف الصخر. التواصل بين المدينة والمساحات المحيطة بها، سواء كانت قريبة أو بعيدة، يولد العديد من البنى التحتية الجديدة التي تضمن الروابط بين هذه الوحدات.

اليوم، تفتح هذه المواقع الشبه حضرية يفسح لها المجال للتوسع، للعمران، ولممارسات جديدة لتخصيص الأماكن، إبن محيط المدينة وحدودها، أصبحت غير مرئية وغير واضحة وحتى من المستحيل تحديدها. نحاول من خلال هذا البحث دراسة تأثير الظواهر الحضرية وديناميكيات الحضرية على ضواحي مدينة قسنطينة ومداخلها، إبن نهتم بالحقيقة المجالية، الاقتصادية، البيئية، الطبيعية والهوية لهذه المداخل. نسعى لفحص مرئية أو وضوح مدينة قسنطينة من خلال ضواحيها. إبن الأساليب المعتمدة فهي الأسلوب النظري عن طريق تحليل المضمون للمراجع، أسلوب المقارنة عن طريق دراسة نماذج، أسلوب البحث والتحري عن طريق الملاحظة، الاستجواب والاستبيان وفي الأخير التحليل التسلسلي الوصفي.

الكلمات المفتاحية: قسنطينة، ضواحي، ديناميكية حضرية، ظواهر حضرية، شكل، مهام، مناظر، وضوح.

INTRODUCTION GENERALE

Les sociétés contemporaines se caractérisent par une urbanisation massive causée par des mouvements sociaux et économiques croissants. Ces derniers participent à l'apparition de nouvelles aires urbaines en périphérie et donnent naissance à des phénomènes et à de nouveaux modes de vie, qui sont entre autres, des facteurs inférant de nouvelles dispositions et formes d'appropriation de l'espace ; types d'habitat, friches urbaines et paysages des abords de la ville.

La complexité de ces lieux, change notre vision sur l'espace notamment celui qui s'étend entre les abords de la ville et ses frontières dans un mouvement d'extension sans précédent. Notons aussi, que les déplacements sont discernés comme une opportunité d'ouverture sur le monde où nos pratiques modales évoluent et prennent de l'importance par les infrastructures qui se prolongent et font tracer de nouveaux espaces et des lieux destinés aux déplacements et à la transition par routes, autoroutes, gares ou aéroports.

À cet effet, l'étalement de la tâche urbaine incite à la constitution d'une ville sans réelles frontières avec la campagne, dont ses abords, derrière les images stéréotypées qui les dissimulent, deviennent des espaces relativement ambigus et leur définition n'est pas bien bornée, mais qui peut porter de significations polysémiques.

Les abords de la ville portent une dimension spatiale originale de confins et d'espace de transition. Ils sont considérés comme une bordure métrique par rapport à un centre urbain à plusieurs échelles ; quartier, péri centre, périurbain et périphérique. Ils peuvent être un lieu constitué de populations mouvantes qui font le lien entre plusieurs quartiers, villes et agglomérations. Cette transition est sollicitée par des modes de déplacements de différentes formes et échelles. En conséquence, la connective de ces espaces aux réseaux d'infrastructure fabrique leur attractivité. L'installation des activités commerciales, des équipements structurants aux abords qui ont lié leur devenir à celui de la ville, procède des endroits plus fréquentés dans lesquels le trafic est fort, attire et regroupe toutes les couches de la population. Ainsi, *« l'urbanisation des abords de villes s'effectue selon un modèle très consommateur d'espace, peu différencié, qui gomme indistinctement les spécificités géographiques, historiques ou culturelles préexistantes. De plus, le développement de l'espace périurbain se fait de manière monofonctionnelle : habitat/travail/ loisirs/ commerces, ce qui multiplie les besoins de déplacement, fondus dans un vaste ' continuum urbain ' globalement indifférencié. Il en est ainsi des franges ou des lisières urbaines, comme des nouvelles infrastructures de transport. »* (Larcher, 1998).

Les abords de la ville sont également des emplacements qui font des limites qui seront définies à travers des caractéristiques morphologiques, sociales et politiques de l'ensemble urbain, périphérique et rural. À cet effet, l'étude des abords de ville se caractérise par l'identification des vues, des coupures vertes, des sites à préserver, des paysages, mais aussi, des phénomènes, des pratiques, des problématiques spécifiques, des mouvements et dynamiques qui participent à leur identification spatiale, morphologique, urbaine, fonctionnelle, paysagère et environnementale.

Pour cette raison, l'étude et le diagnostic des abords de ville, interpelle plusieurs thématiques et éléments tous liés aux questions urbaines qui s'expriment par les mouvements internes qui regroupent la mobilité résidentielle et l'occupation sociale et fonctionnelle de l'espace, ainsi, externes à travers les actions territoriales et socio-économiques, les flux migratoires de la dynamique urbaine entre les structures centre / périphérie et ville/campagne. Le lien entre ces structures, dessine continuellement les limites de la ville dont les abords posent des interrogations sur leur situation dans un espace de dominance urbaine ou rurale ? Proches de la ville, ou lointains de l'aire urbaine et ses composantes ? Connectés avec les réseaux d'infrastructure ou isolés ? Leurs frontières sont naturelles, urbaines ou les deux en même temps ? À travers ces critères, les abords de ville séparent deux espaces différents, en même temps, ils les représentent les deux, ce qui nous laisse deviner qu'il existe deux types d'abord de la ville ; urbains et ruraux.

« Abords de ville » est un terme qui représente l'espace géographique selon, deux caractéristiques ; des espaces bâtis accessibles par les différentes infrastructures de base, fondamentales et secondaires et d'autres espaces non bâtis qui sont inaccessibles regroupant les zones préservées pour des urbanisations futures (à long terme), les zones agricoles, les zones forestières et plus largement les espaces nommés naturels. En tout état de cause et quel que soit l'environnement, où ces espaces sont répertoriés, les « abords de ville » désignent la transition et la limite entre l'urbain et le rural. Ainsi, cet emplacement entre deux entités séparées, les rend plus exposés à l'expansion urbaine qui par son intensité frappe la valeur, la stabilité, la forme, la fonction et le paysage de ces espaces.

À cet effet, une dynamique et des mouvements se façonnent et favorisent la naissance de nouveaux phénomènes auxquels les infrastructures se prolongent, la ville se concentre et s'étend en dehors de ses remparts et ses entrées. Ces dernières désignent aussi la limite et la transition entre deux entités différentes dans un espace nommé périurbain, puis, leur forme changeante d'un simple élément ponctuel (porte) à un véritable parcours

plein de paysage et des séquences à grande échelle, l'a permis d'ajuster et joindre les « abords de ville ». Pour cette raison l'étude des « abords de ville » s'intéresse aux séquences introductives des entrées en ville.

La propagation éloignée de l'urbanisation, pour conquérir de nouveaux espaces à urbaniser au détriment de la campagne, repousse de multiples fronts d'urbanisation de s'ouvrir au niveau des couronnes urbaines les plus périphériques, où la diffusion par mitage ou linéaire, le long des routes, des maisons individuelles ou de petites subdivisions, pénètrent fortement ces paysages. Pour cette raison et à travers ces dynamismes et mouvements spatiaux et socio-économiques, « les abords de ville » urbains et accessibles font l'objet de cette recherche.

État de connaissance du sujet de la recherche

Le choix de notre sujet est déterminé à travers un constat et un intérêt personnel sur la problématique des abords de la ville de Constantine qui influence inexorablement sur la visibilité des espaces et sur la qualité d'image de la ville. Cette thématique, est parmi les sujets d'actualités qui sont peu abordés dans le domaine de la recherche scientifique, ainsi que, dans le domaine professionnel et opérationnel sur terrain.

À l'échelle internationale, la problématique des abords de ville est peu traité, les études s'articulent beaucoup plus sur les entrées de ville. Ces dernières ont été abordées par plusieurs et différents organismes, lois, recherches scientifiques et acteurs de la ville. Entre la théorie et la pratique, leurs labours ont été centralisés sur un constat des entrées de villes dont les problèmes majeurs, le contexte, les enjeux ont été étudiés. Parmi ces travaux on cite : (Vasseur, 1997), a abordé le phénomène d'implantation commerciale et anarchique aux abords de ville et son impact sur l'image et la qualité esthétique des entrées de ville. (Lassard & Williams, 1997) dans leur article « *Constats sur les enjeux, la stratégie d'intervention et les instruments du projet d'entrée de villages et de petites villes* », ont élaboré avec le groupe du ministère qui travaille sur l'ensemble de la traversée d'agglomération¹, une version préliminaire des solutions aux situations problématiques, ainsi, une production des concepts d'aménagement des entrées adaptées au contexte québécois. Suivie d'une élaboration d'un guide de conception et d'intervention à l'intention des municipalités et de leurs consultants. Ainsi, le département aménagement

¹L'approche élaborée par ce groupe est présentée dans Aménagements routiers dans la traversée des agglomérations - Document d'information et de sensibilisation (gouvernement du Québec, ministère des Transports, 1997)

durable des territoires « DADT » représenté par (Dormoy, Plaud, Sébatstien, Fondriest, & Brillaud, 2012) ont abouti de capitaliser les connaissances sur les entrées de ville afin de construire une grille de lecture et d'analyse, permettra ainsi de suite de caractériser ces espaces et élargir la vision sur leurs problématiques et leurs enjeux, (**annexe B**).

En ce qui concerne la question de la dynamique urbaine, elle a été indirectement traitée, elle renvoie au mouvement urbain, à la croissance démographique et à l'agrandissement des tâches urbaines, puis à l'extension des espaces périurbains qui donnent naissance à l'étalement urbain et favorisent les liens entre la ville et sa périphérie.

À ce sujet, nous citons (Forrester, 1979) dans son ouvrage « *dynamique urbaine* » où il a alloué une méthode pour évaluer la politique urbaine à travers un modèle de simulation particulier d'une aire urbaine et qui ressemble les processus de croissance et les processus du système social dans un modèle informatique. Ensuite vient, (Chaline & Josse, 1983) qui ont analysé les mécanismes, la dynamique et la différenciation géographique observées entre les centres, les quartiers péricentraux et les couronnes suburbaines. Nous examinons une autre méthode de représentation de la dynamique urbaine dans les travaux d'habilitation qui ont été présentés par (Foltete, 2006) ; *Paysage et mouvement, de l'écologie aux déplacements urbains : éléments pour une identification des paysages préférentiels*. Ces travaux portent sur le thème des relations entre les déplacements d'individus et les structures paysagères qui jouent un rôle sur certains caractères des mouvements (vitesse, direction, itinéraire, ...). Cette question du paysage a fait interpeler d'autres recherches comme celles de (Nageleise, 2011) qui travaillait sur l'impact des déplacements et les changements importants des pratiques spatiales dans les paysages de demain, mettant en œuvre des banques d'images géo-référencées et des calculs de visibilité (SIG). Au-delà, la dynamique urbaine de la ville dépasse largement les dimensions fonctionnelles, spatiales et temporelles qui ont été initiées dans les recherches de (Rodier & Saligny, 2007).

À l'échelle nationale, l'étude des abords de ville est limitée dans les recherches urbanistiques et architecturales, même elle reste modeste et superficielle dans la réaction des autorités locales et des acteurs de la ville. La ville de Constantine et auprès de la diversification et la distinction de ses abords, n'a pas eu l'importance qu'elle mérite dans les opérations d'aménagement et précisément dans les recherches théoriques et opérationnelles des abords de villes. Les travaux sont autour de la problématique des entrées en ville et leur impact sur l'image de la ville de Constantine.

(Hecham- Zehioua, 2010), a discuté de l'indignité des entrées de la ville de Constantine qui reflète négativement sur son image et l'échec posé dans les aménagements des responsables locaux qui ne répondent pas suffisamment aux objectifs fixés.

(Sifi-Berkane, 2011) dans son article ; *Les entrées de la ville de Constantine et perspectives d'aménagement urbain*, a traité la problématique de l'informel et le développement anarchique du commerce au niveau des entrées de la ville de Constantine.

(Naidja & Benidir, 2017), dans leur article ; *L'attractivité territoriale des entrées de ville : entre vecteur de développement local et support de marketing urbain. Cas de l'entrée sud de Constantine-Zouaghi/Ain El Bey* et à travers une démarche de marketing stratégique ont analysé l'attractivité de l'entrée sud de Constantine (Zouaghi, Ain El Bey), permettant ainsi de suite d'identifier les clés et les avantages concurrentiels du territoire.

(Benterki, 2017), se questionne sur la stratégie appropriée et la démarche de projet urbain, pour les entrées de Constantine et comment réfléchir à la concrétisation des projets et des actions s'inscrivant dans un ordre de développement urbain global et harmonieux de toute la ville.

La dynamique urbaine des villes et au regard de la complexité de la thématique, reste un point de convergence de toutes les problématiques qui s'intéressent aux faits urbains et aux interactions de l'homme et ses pratiques sur l'espace. Parmi ses caractéristiques, les déplacements qui se réfèrent au mouvement et au vivant.

(Arama, 2007) et selon, sa démarche appliquée au territoire constantinois et qui s'attache à "la complexité" des phénomènes du fait de systèmes urbains renouvelés et en mouvement, permet d'aborder la problématique du métropolisation et celle plus conventionnelle de la périurbanisation, qui, ensemble, résumant les dynamiques urbaines devant au processus de mondialisation des villes.

À ce stade, le positionnement de ce travail de thèse cerne **à examiner la situation des abords de la ville de Constantine, apercevoir leur inscription dans le temps et dans l'espace et saisir le rôle et l'originalité de chacune dans la dynamique urbaine.**

Cette recherche tente d'articuler une réflexion inspirée par de nombreuses lectures sur l'impact de la dynamique urbaine sur les abords de la ville de Constantine et leurs empreintes dans la requalification de son image. Notre formation de base en tant qu'urbaniste et spécialiste de l'urbanisme opérationnel, suivie par une discipline doctorale enrichit nos perceptions et nos réflexions sur le diagnostic et l'interprétation des données des phénomènes étudiés sur terrain.

Problématique

Capitale du nord-est algérien, Constantine se caractérise par un développement urbain dynamique et important. Au vu de sa situation stratégique qui « *occupe une position géographique privilégiée, charnière entre le Tell et les hautes plaines, au croisement de grands axes Nord-Sud (Skikda-Biskra) et Ouest-Est (Sétif-Annaba). Elle constitue en outre un réseau routier et ferroviaire important reliant les principales villes de l'Est algérien* » (Boussouf, 2003).

En plus de son poids administratif, économique, scientifique et culturel, Constantine est considérée comme un centre d'activités complexe, un lieu d'emploi, un secteur de multiplication, un carrefour des trocs et une localité de transit, qui détermine toute une série de relations de la ville avec son hinterland ou avec les autres villes de la région, voire même avec celles du territoire national et international.

Ces fonctions centrales avec l'avènement de l'accès de masse aux transports et la conjonction d'une forte croissance démographique et économique, ont engendré une profonde mutation des pratiques sociales et territoriales particulièrement dans les abords de la ville de Constantine jouant un rôle d'interface entre l'urbain et le rural, auquel les espaces périurbains et le phénomène de l'étalement urbain peuvent souscrire. « *L'étalement urbain apparaît comme le produit d'une politique d'extension mais également du resserrement de l'espace. Il perpétue une approche paradoxale du système d'organisation et de gestion de l'urbain, système dont les effets s'exercent entre centre et périphérie, métropole et villes satellites et ces dernières en relation avec les petites agglomérations environnantes* » (Arama, 2007).

Il est constaté que ces nouvelles pratiques périurbaines aux abords de la ville se juxtaposent autour desquels un abandon, un désordre et une confusion pour l'utilisateur, l'habitant ou le visiteur. Nous distinguons aussi, une nette disjonction entre le paysage dense pittoresque et ordonné du centre faisant son identité et celui diffus et chaotique de sa périphérie.

Le passage à travers ces abords, est souvent une épreuve pour le visiteur, sollicité voir agressé par des espaces industriels et commerciaux qui s'interpénètrent dans un aspect incohérent et disgracieux. Ce qui résulte un espace qui n'est pas clairement défini, car son usage ne perçoit pas qu'il arrive dans la périphérie ou dans la ville et ne ralentit pas. Ce désordre spatial et la carence de définition de limite, ainsi, des points de repère illisibles et cachés, entravant son attraction touristique. « *Une ville lisible est celle dont les quartiers,*

les points de repère ou les voies sont facilement identifiables et aisément combinés en un schéma d'ensemble » (Lynch, 1976).

De plus, les nouveaux usages riverains s'adressent à la circulation de transit et créent ainsi des conflits avec la circulation locale ce qui embarrasse l'accéder à la ville.

Considérant ce constat les deux questions guidant notre recherche seraient :

- **Quels sont les critères pertinents d'identification des abords de la ville de Constantine ?**
- **Quels sont les effets (les impacts) de la dynamique urbaine sur les abords de la ville de Constantine ?**
- **Sur le plan fonctionnel et paysager, quelles sont les précautions à observer dans l'exploitation des abords de la ville de Constantine ?**

Hypothèses

Au-delà de ces questions, nous mettons en exergue les relations d'interdépendance et d'articulation liant les concepts clés : « **abords de la ville** » et « **dynamique urbaine** »

Cette posture nous suggère l'élaboration de deux hypothèses dont les teneurs sont complémentaires.

1. La **dynamique urbaine** est souvent accrue aux niveaux des **abords des villes**. Souvent ces abords constituent des « ressources » foncières opportunes à l'urbanisation au-delà des périphéries urbaines. Fluctuants, ces abords se confondent aux territoires ruraux, aux franges urbaines en se constituant en futures zones urbanisables.
2. Les effets de la **dynamique urbaine** (urbanisation, implantation des zones d'activités et industrielles) sans précautions et sans planification, tendent à instaurer des cadres peu regardant sur les qualités environnementales (espaces rural, naturel) et sur les qualités paysagères qu'offrent **les abords de la ville**. Justement ces abords participent à imprimer une « identité » paysagère qu'il est essentiel de préserver.

Objectifs

L'objectif principal de notre recherche est de ;

- **Identifier les effets de la dynamique urbaine sur les abords de la ville de Constantine.**

Il s'agira d'étudier les rapports abords urbains et dynamiques urbaines sous l'angle de la fonctionnalité (affectation et occupation des sols) et des impacts paysagers (images, visibilité et / ou la lisibilité de la ville de Constantine)

Dans cette optique, se dessine un objectif secondaire ;

- **Relever les perceptions et les interprétations des composantes des abords urbains (relatifs au paysage par les visiteurs, de même par ses habitants).**

Nous cherchons ce qui contribue à qualifier l'expérience d'un individu dans un milieu qui est d'abord défini comme étant un « abord de ville », les comportements observés, notamment les flux transitoires et les déplacements entre la ville de Constantine et ses environs. Les rôles et suggestions de l'acteur citoyen et du visiteur dans la dynamique urbaine de la ville de Constantine et ses abords, nous appuient à comprendre la pertinence de notre cas d'étude afin de répondre à la problématique posée.

Méthodologie

En vue de la préparation de notre sujet de recherche et afin de répondre aux questions soulevées, atteindre nos objectifs de recherche et parvenir à des résultats fiables et valables, ainsi que, de vérifier les hypothèses formulées, notre méthode associe plusieurs approches et démarches.

1. Approche théorique

C'est un état des savoirs de nature qualitative, basé sur des lectures approfondies des recherches exploratoires, des expériences et des données textuelles ayant abordé la thématique des abords de ville et ses entrées, ainsi de la dynamique urbaine des villes.

Cette approche est considérée comme l'une des plus couramment utilisées pour accéder à l'information. Elle se fait par la collecte des définitions, des notions et des données théoriques, qui comprennent la conceptualisation, l'analyse du contenu des différents ouvrages et documents historiques, administratifs, législatifs et cartographiques.

Elle aide la compréhension, elle corrige nos connaissances et elle permet de mettre un cadre conventionnel de tous les concepts-outils utilisés (abords et dynamique urbaine) afin de croiser, ensuite mesurer les données fondamentales avec les données empiriques.

À cet effet, la récolte de ces informations théoriques, nous a permis de décomposer nos concepts clés en dimensions puis en indicateurs et indices qui peuvent être à la suite observables et mesurables (à travers le questionnaire), afin d'évaluer, analyser et

interpréter les faits et les dynamismes urbains sur les abords de la ville de Constantine et ses entrées.

2. Approche comparative (étude des modèles)

Nous essayons de comprendre notre problème et d'y réagir en affrontant des situations d'une autre époque ou d'un autre lieu, différentes ou semblables à notre étude de cas. Cette méthode comparative nous aide à détecter les problèmes similaires, examiner la causalité et met en évidence les solutions retenues, qui peuvent être adaptées sur notre cas d'étude.

Après avoir documenté, analysé et synthétisé les tendances, les points en commun et les différences des données qualitatives et quantitatives des différents cas qui partagent le même intérêt de notre champ d'investigations, l'injection de ces modèles dans le texte est fait, selon les caractéristiques de chaque type des dimensions en évidence, ce qui sert à la suite une bonne compréhension, une meilleure flexibilité des données approfondies et une explication solide du phénomène étudié et leur contexte.

3. La méthode d'enquête

C'est une méthode est généralement appliquée pour observer, évaluer et comprendre les phénomènes et les comportements sociaux dans la communauté. Elle s'appuie sur l'interprétation quantitative et la combinaison de données théoriques et matérielles issues de la recherche.

Cette méthode par ses trois outils qui sont l'observation, l'entretien et le questionnaire (Benhassine-Touam & Labii, 2011), nous a autorisé de tester les hypothèses supposées statistiquement, par la corrélation entre les variables qui font l'objet de cette recherche ; les abords et les entrées de ville, ainsi, la dynamique urbaine, afin d'obtenir une compréhension approfondie et une étude méthodique complète.

3.1. L'observation

Il s'agit d'un outil permettant de recueillir et de décrire les divers renseignements qualitatifs et quantitatifs qui contribuent à élaborer le questionnaire. Sa qualité directe imagée ou indirecte, l'observation constitue un élément phare dans la détection, l'analyse et l'évaluation d'un phénomène donné. À cet effet, nous avons observé les étapes et les différentes méthodes appliquées par d'autres recherches et organismes, qui ont analysé les abords de la ville et ses entrées, ainsi, le traitement de leurs problématiques.

Concernant notre cas d'étude, l'observation indirecte, nous a permis d'exploiter des recherches, des articles scientifiques et des articles de presse ayant abordé la ville de Constantine. Elle consiste à décrire les caractéristiques du champ d'investigations pour mieux appréhender les différentes réalités qui s'y trouvent. Quant à l'observation directe imagée, elle nous aide à détecter au présent comme au passé, les modes de déplacement dans la ville de Constantine, les formes urbaines des accès de la ville et leurs usages anciens et actuels, leur parcours chronologique et sédimentaire et leur création, selon les conceptions du moment (condition politique, sociale, économique et culturelle).

3.2. L'entretien

Ils portent les impressions, les points de vue, les opinions et les positions des acteurs de la ville y compris les habitants, les visiteurs et les dirigeants des différents secteurs. L'entretien permet de marquer les expériences personnelles qui complètent et illuminent les compréhensions d'une problématique ou d'un phénomène rencontré.

Avec des questions ouvertes et d'autres fermés, les entretiens effectués lors de la réalisation de cette recherche, ciblent des thématiques précises et des acteurs spécifiques. Les entretiens se différencient, selon le rôle de chaque organisme. Ils concernent l'assemblée populaire de la commune de Constantine (APC), l'office national des statistiques (ONS), la direction de transport de la wilaya de Constantine, la direction des travaux publics de la wilaya de Constantine (DTP), la société nationale des transports ferroviaires de Constantine (SNTF), la direction du tourisme de la wilaya de Constantine, la direction de l'environnement de la wilaya de Constantine et le centre d'études et de réalisations en urbanisme de Constantine (URBACO).

À ce stade, nous avons révisé la thématique, selon l'expérience des spécialistes sur terrain, auquel nous avons actualisé les différentes données statistiques, apercevoir les réactions aux différents obstacles et problèmes, ainsi, avoir une idée sur le pronostic futur des projets liés à notre sujet de recherche.

Une interview auprès des arrivées (20 personnes) à la ville de Constantine est effectuée au niveau des gares routières Palma et Sahraoui, nous éclaire sur le choix du mode de transport.

3.3. Le questionnaire

L'enquête par questionnaire complète les interviews et l'observation, elle constitue le moyen le plus aisé pour se communiquer, détecter et analyser d'une manière approfondie

les réalités sur terrain. Du général au détail, le questionnaire (**annexe A**) de notre recherche est fondé sur des axes restreints et des questions liées à la problématique et à l'hypothèse de la recherche. Il est structuré, selon les différentes dimensions (sociale, spatiale, économique, fonctionnelle, paysagère identitaire, urbaine et environnementale) et indicateurs et sous indicateurs que nous avons ressorti durant l'analyse conceptuelle et théorique des concepts outils utilisés, comme c'est indiqué dans le schéma en dessous.

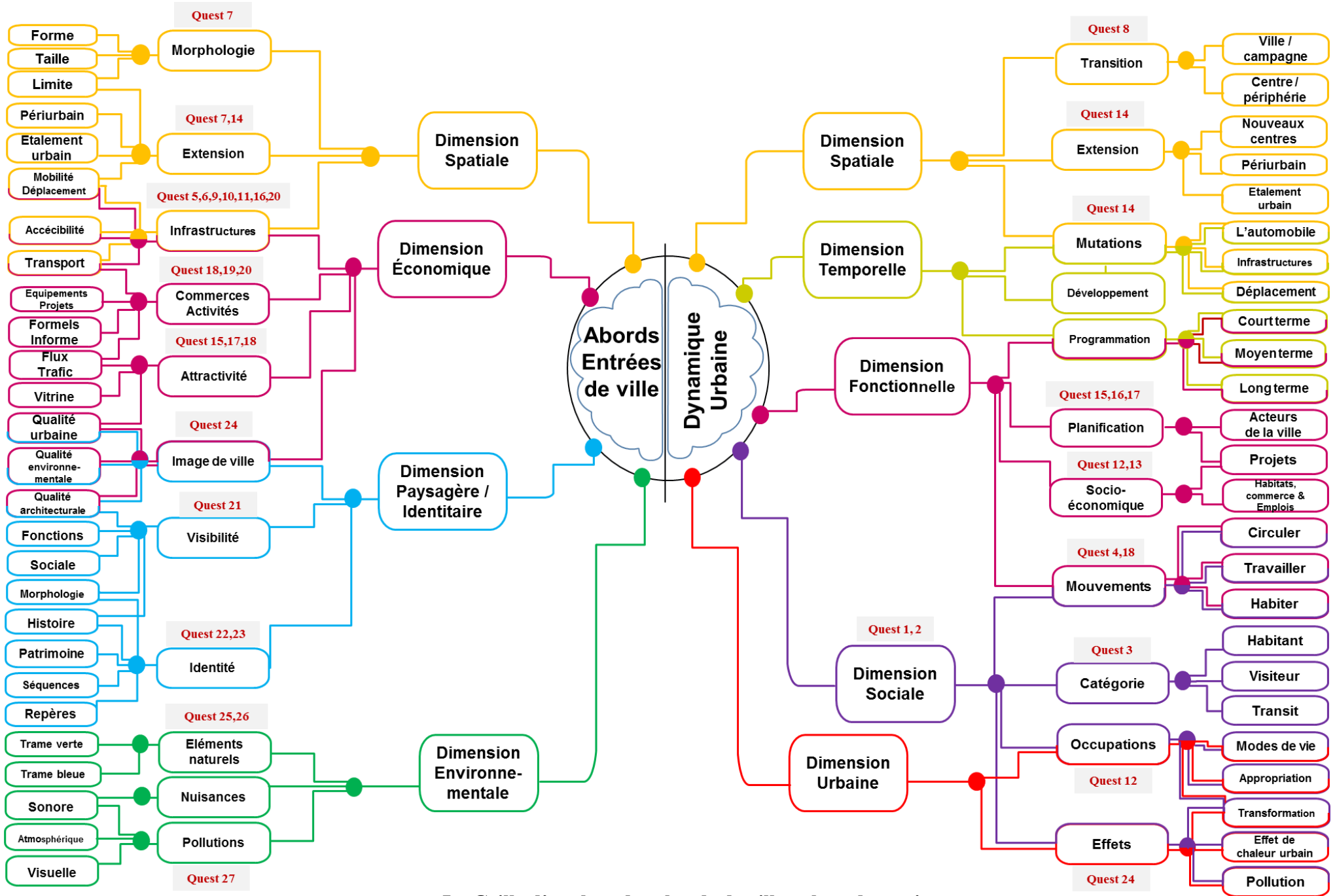
De plus, le questionnaire est inspiré de la grille d'analyse des entrées de ville (**annexe B**) appliquée par CETE Normandie-Centre du département aménagement durable des territoires (DADT, 2012), ainsi, il est modifié, selon les caractéristiques de notre cas d'étude, la problématique et les objectifs fixés de cette recherche.

Notre questionnaire est composé de 27 questions à choix multiples d'une part, et classé, selon l'échelle de Likert d'une autre part. En vocabulaire simple et précis, il est rédigé en deux langues (française et arabe), afin qu'il soit communicable et compréhensible à la population enquêtée. Cette dernière regroupe les habitants de la ville de Constantine, les habitants des communes avoisinantes et les visiteurs des autres wilayas ou pays. Notre questionnaire porte sur un échantillon de 100 personnes réparties dans les quatre entrées concernées par cette recherche (25 personnes dans chaque entrée), ainsi, il est partagé sous forme numérique ² dans les pages Facebook des différents quartiers où se localisent les abords de notre cas d'étude. Au total, nous avons obtenu 213 réponses, dont 100 effectués sur le terrain et 113 reçus en ligne. Nous avons utilisé l'Excel pour le traitement de ces réponses.

De plus, une enquête quantitative est effectuée au niveau de notre cadrage spatial, basée sur un comptage des véhicules entrants et sortant la ville de Constantine, à partir des points stratégiques et en même temps (**annexe C**). L'opération a démarré à 07 H du matin et a terminé à 17 h. Cette durée de 10 heures (dans une journée) nous a permis de calculer et analyser le trafic et le flux des passagers aux heures de pointe ainsi qu'aux heures normales, afin de déterminer les accès les plus fréquentée.

² le lien utilisé :

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfDME6aZq9kUwU_CNhDAMFUWPckp55wz8jdoF1_terSUPRHg/viewform?usp=sf_link



La Grille d'analyse des abords de ville et leur dynamique

Source : auteure, 2022

4. Approche séquentielle et pittoresque

Selon (Pinon, 1991) cette méthode s'appuie sur la perception, la compréhension et l'interprétation (analyse visuelle) des éléments qui composent le paysage à un moment donné. Elle permet d'identifier les plans, l'arrière-plan, les surfaces, la volumétrie le linéaire et le ponctuel du paysage. La combinaison de ces éléments résulte des effets architecturaux et urbanistiques qui peuvent se lire en termes de parcours dans la ville, de secteurs homogènes, de nœuds et de repères.

Cela nous fait penser aux visées urbanistiques de (Lynch, 1976), dans lesquelles il a interprété les composants imaginaires des villes qui personnalisent leurs caractéristiques. Ces éléments qui regroupent ; les limites, les voies, les nœuds, les quartiers et les points de repère, facilitent la description de l'image de ville.

L'application de ces deux méthodes, nous a permis de décomposer notre cas d'étude en parcours puis en séquences, afin de détecter et interpréter les effets qui composent le paysage naturel et urbain culturel du site et leurs formes changeantes à travers le temps.

Au vu de la consécration de ces méthodes et ces outils, les résultats sont discutés en détail et en manière précise à l'aide des tableaux récapitulatifs, des graphes et des schémas explicatifs, ainsi, des images et des figures cartographiques représentatives. L'Excel, Google formes, Google sheets, l'Arc-gis, Power point et Autocade, sont les principaux outils utilisés pour l'analyse et le traitement des différents donnés et résultats qualitatifs et quantitatifs

Structure de thèse

Après avoir déterminé la problématique, fixé les objectifs et cerné la méthodologie de travail dans l'introduction générale, notre recherche s'organise en six chapitres.

Le premier chapitre sert à définir le cadrage théorique et conceptuel des concepts outils utilisés « abords de ville » et « dynamique urbaine », leurs éléments composants, leurs caractéristiques et leurs interactions. Pour mieux déterminer les critères des notions de base de cette recherche, un retour sur quelques définitions, semble nécessaire. Ces dernières sont conduites par des exemples liés à l'histoire des villes et leurs extensions, aux lois, à la littérature, aux guides de voyage, à l'art et plus particulièrement aux faits urbains et aux différentes thématiques liées aux phénomènes étudiés.

Le deuxième chapitre, aborde en premier lieu le positionnement fort et continu de la ville de Constantine à l'échelle territoriale et régionale, dans lequel nous exposons ses caractéristiques spatiales, historiques et morphologiques, ainsi, ses potentialités naturelles,

urbain-culturelles et socio-économiques, afin de cerner les abords de la ville et leur contexte, urbain, fonctionnel et paysager. Ce contexte est déterminé à travers deux lectures ; de l'extérieur vers l'intérieur à travers les différentes descriptions de Constantine et ses environs et de l'intérieur vers l'extérieur, selon l'évolution urbaine de la ville de Constantine dans le temps et dans l'espace.

Le troisième chapitre représente une lecture approfondie des différentes approches méthodologiques appliquées pour la réalisation de ce travail de recherche sur trois volets. D'abord, il explique les éléments conceptuels sur lesquelles la grille d'analyse des abords de ville est fondée ainsi, leur rapport avec la dynamique urbaine, puis la définition du cadrage spatial et les critères de choix des cas d'études et enfin, les différents outils de l'enquête, dont l'analyse sur terrain, le questionnaire, le comptage du trafic et les principes de l'analyse pittoresque.

Dans le quatrième chapitre, nous essayons de positionner les abords de la ville de Constantine qui répond aux critères de choix qui définissent le cadrage spatial. Les cas d'études sélectionnés seront analysés, selon leurs caractéristiques, formelles, fonctionnelles et paysagères. Ces éléments de l'analyse, permettent de calibrer le degré de visibilité et / ou de lisibilité des abords de la ville de Constantine.

Le cinquième chapitre, interprète les résultats de l'enquête par questionnaire et leur interaction avec les données de l'analyse qualitative et quantitative sur terrain. La discussion des résultats cible les critères formelles, fonctionnelles et paysagères, selon les dimensions ; spatiale, économique, paysagère, identique et environnementale, afin de déterminer les atouts, les faiblesses, les menaces et les opportunités des abords urbains enquêtés de la ville de Constantine.

Après avoir repéré les impacts structurels, fonctionnels et paysagers des abords de la ville de Constantine et la dynamique urbaine, le sixième chapitre représente la vision future de ces espaces, selon les dynamiques territoriales et leurs instruments, afin de promouvoir le pronostic et les tendances des abords de ville.

Dans la conclusion générale, nous achevons notre recherche par une vision de tout ce qui a été traité ; questionnement, hypothèse et les objectifs visés et les résultats obtenus, afin d'ouvrir les pistes et de tracer des perspectives de nouvelles recherches qui peuvent servir le développement et l'amélioration de la qualité de la vie urbaine de la ville de Constantine et ses environs. Enfin, sur la base des normes APA, notre bibliographie regroupe toutes les références bibliographiques que nous avons utilisées pour valoriser notre cadre de recherche.

CHAPITRE I

CONSTRUCTION DE L'OUTILLAGE CONCEPTUEL DE LA THESE : ABORDS DE VILLE ET DYNAMIQUE URBAINE

Introduction

Les villes comme phénomène spatio-temporel et social changent et les accès à leurs endroits évoluent, elles sont confiées au développement des faits urbains qui ont donné l'essor de nouvelles formes et modes originaux. L'extension des tâches urbaines actuelles, a considérablement complexifié la question des abords des villes. Leur avancement laisse un entremêle ponctué des espaces de diverses tailles, formes et fonctions et les limites entre l'espace urbain et rural sont relativement devenu difficiles, voire impossibles à déterminer. Au fur et à mesure, de nouvelles urbanités voient le jour et redéfinissent les modes d'appropriations de l'espace où le réseau urbain devient de plus en plus dense, les déplacements sont augmentés et incitent au développement de modes et de moyens de transport, ce qui favorise les liens entre la ville et ses environnants.

Ce premier chapitre tente de cadrer le contexte dans lequel les notions clés de notre recherche « abords de ville » et « dynamique urbaine » ont été inscrites, les éléments qui les composent et la relation entre eux. Pour mieux cerner la question des abords urbains, un retour sur l'évolution et le changement des limites de la ville, semble nécessaire, afin de cerner les caractéristiques qui définissent ses abords. Ainsi, nous essayons d'apercevoir les caractéristiques qui définissent les abords urbains à travers des exemples liés aux lois, aux guides de voyage, à la littérature et à l'art.

De plus, ce chapitre, serve à la compréhension de la notion de « dynamique urbaine », ses conditions et ses composantes, où on joint la définition du concept avec les faits urbains et les différentes thématiques urbaines, en étudiant la relation entre la ville, la mobilité et les mouvements de déplacement, ainsi, leur interaction qui participe au changement des territoires, particulièrement les abords de ville et ses entrées. On met l'accent sur le phénomène de la périurbanisation qui est la conséquence d'interaction des dynamiques sociales, économiques et environnementales, ainsi les mécanismes d'emploi et leur rôle dans la fabrication et la transformation des villes, ainsi, leurs impacts sur l'environnement et la dégradation des paysages. Enfin, on met l'accent sur le rapport entre les « abords urbains » et la « dynamique urbaine » et l'interaction entre eux sur les plans ; spatial et territorial, socio-économique et paysagère environnementale.

I.1 Les abords urbains ; définition, caractéristiques et propriétés

La ville comme une armature urbaine vivante, inscrit dans un environnement avec lequel elle se communique, elle s'évolue et au fil du temps, elle se change et elle se transforme. Au fur et à mesure, de nouvelles urbanités voient le jour et de nouveaux modes d'appropriations de l'espace apparaissent et redéfinissent continuellement les abords de la ville et leurs liens.

I.1.1 Les limites de la ville ; formes, significations et compréhensions

La croissance urbaine qui bouleverse l'organisation socio-spatiale et les modes de vie, ne se limite pas à une société ou à une période historique, mais elle est liée à des mécanismes et des dynamismes diverses qui participent à la continuation du phénomène, où les limites de la ville peuvent toutefois être définies qu'à travers les caractéristiques morphologiques, sociales et politiques de l'ensemble urbain, périphérique et rural.

I.1.1.1 Les intra-muros, les portes et les extra-muros

La ville contemporaine étendue et fragmentée, donne une existence à de nouveaux espaces hors de ses intra-muros. Ces derniers représentent les remparts et les murs d'enceintes qui encerclent et définissent les limites particulièrement celles de la ville de l'époque médiévale. Notons aussi, que les intra-muros cernent les différents composants constitutifs ; politiques, sociaux, fonctionnels, économiques et surtout historiques et culturels. Le franchissement de ces limites se fait à travers des « portes », cet élément ponctuel a requis l'objet architectural le plus traditionnel qui a eu un important rôle dans l'organisation spatiale citadine et la sécurité des cités.

Toutefois, que ce soit dans les villes du moyen Âge (médiévales) ou dans les villes du monde arabo-musulman (médiévas.), « Porte » ou « Porta » en latin ne s'appliquait qu'aux entrées de villes et il est défini comme une ouverture spécialement aménagée dans l'enceinte d'une ville pour permettre le passage (le robert, 1986).

Ces portes étaient clairement positionnées et la transition entre le milieu urbain et le milieu rural était relativement facile à identifier. Plus le dispositif défensif qui caractérise la porte de ville, elle avait notamment un caractère esthétique et décoratif où se dévoile la beauté de ses villes et une autre spécificité monumentale et symbolique qui fait l'identité et le destin collectif et qui mobilise l'attachement éternellement des habitants aux portes de leurs villes. Ces portes étaient remarquablement fréquentées, non seulement arrangeant l'intérieur de leurs villes, mais aussi leurs espaces extérieurs, permettant le développement et la croissance de ces derniers, (**figure 1.1**).

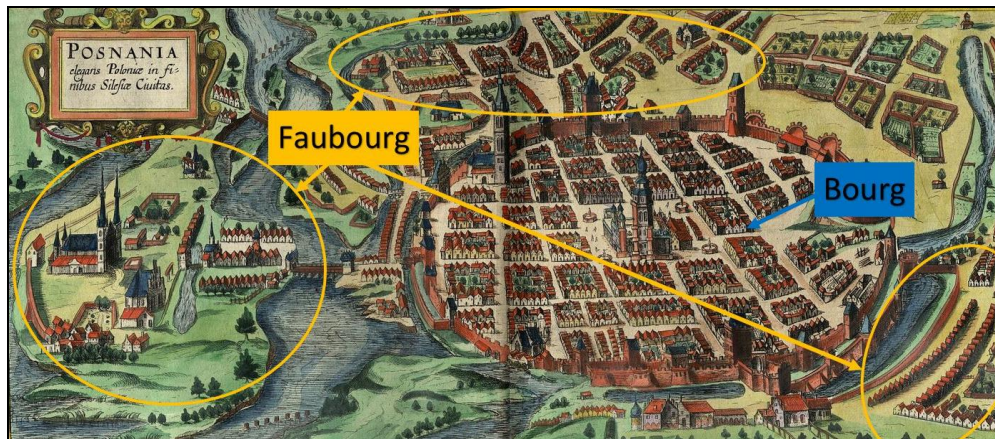


Figure 1.1 Plan de la ville médiévale de Poznan en Pologne

Source : Frans et Georg, 2014

(Lamarre, 2006) dans son article ‘Les portes de villes à la fin du XVIIIe siècle, crise de l’architecture et crise du symbole’ a cité quelques exemples qui ont connu ce phénomène. Orléans, par exemple, a été clôturée par six portes principales sans compter quelques autres qui donnent sur le bord de l’eau, (**figure 1.2**).

La porte suscite un chemin d’accès à la ville, le long de ce chemin s’édifient des maisons progressivement mitoyennes et alignées donnant naissance aux faubourgs, c’est-à-dire étymologiquement aux bourgs devant la ville, forme urbaine bien différente de celle des banlieues qui sont des auréoles et non des axes. Ces faubourgs pouvaient d’ailleurs recevoir, à leur tour, des portes, les dictionnaires les nomment alors des fausses portes. Pour ces raisons, la porte de ville est un pôle fondamental d’organisation de l’espace urbain classique.

Avec l’augmentation du nombre des habitants et l’extension urbaine qui fait marquer l’agrandissement des villes, dont l’enceinte perdre son rôle efficace, les boulevards se transforment et les portes de la ville aussitôt du changement de leur forme et leur taille sont devenues monumentales plus que défensives, permettant le passage des citadins et la circulation des marchandises venant de l’extérieur, cela marque la transition de la ‘porte’ au ‘portail’. « *Les portes de villes, dans la réalité, ne sont pas souvent ces arcs triomphaux dont le modèle n’est vieux que d’un siècle. Communément les portes sont demeurées des éléments de la fortification médiévale, autorisant le passage, mais sous réserve qu’il ne nuise pas à la sécurité. Les portes ouvrent donc un chemin étroit, tortueux, souvent limité en hauteur, suffisant pour les piétons ou les animaux, mais impraticable ou dangereux pour les charrois du XVIIIe siècle. Elles gênent le commerce et sont parfois violemment dénoncées par des corps municipaux désireux de s’en débarrasser. Une fois la*

permission de démolir obtenue, par quoi remplacer la porte détruite sans nuire à la circulation des marchandises tout en continuant à marquer le territoire, ce qui demeure une nécessité, au moins fiscale, à cause des octrois ? La réponse est assez simple et uniforme, on choisit d'édifier à l'emplacement des anciennes portes deux pilastres, parfois monumentaux, souvent simples, qui peuvent supporter des vantaux de bois ou une grille, donc qui autorisent la fermeture de la ville, mais qui ne limitent plus le passage en hauteur. Là encore, les nouvelles formes architecturales font écho à des éléments de l'architecture privée, de la porte on est passé au portail ; la ville ne s'assimile plus à l'hôtel urbain ou au château, mais au parc » (Lamarre, 2006).

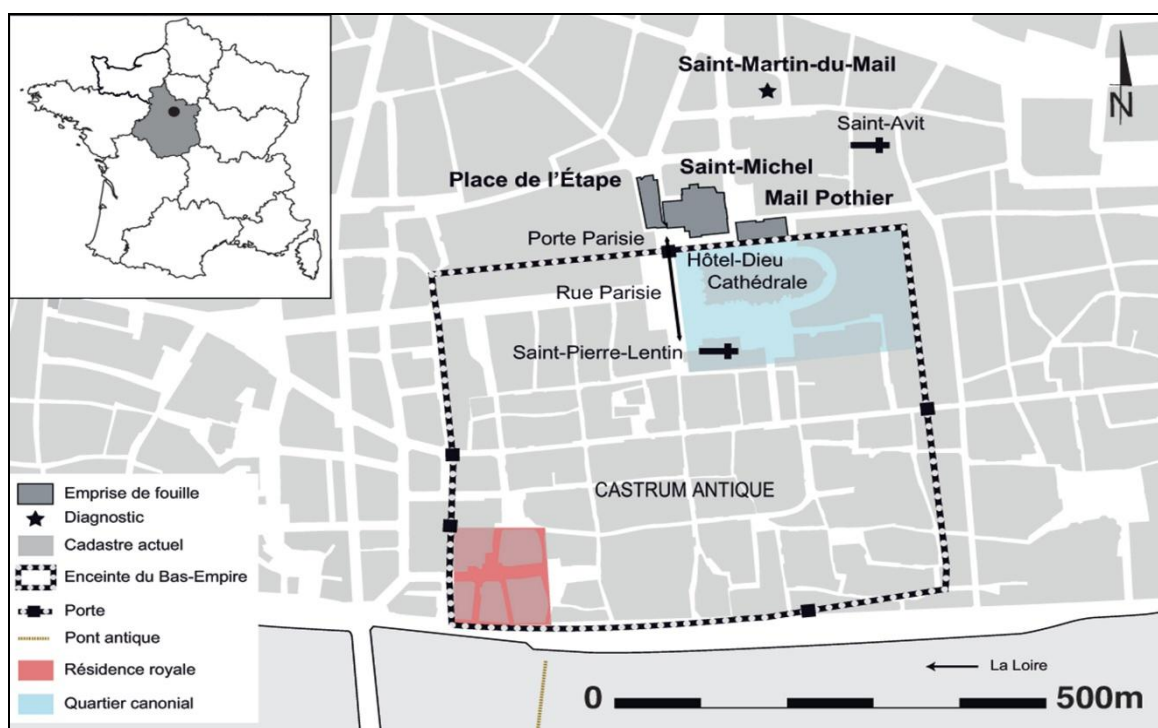


Figure 1.2 Plan de la ville d'Orléans durant le premier Moyen Âge

Source : Édith, Pascal, & Carron, 2018.

Éventuellement, ce changement d'échelle requête un autre traitement de l'espace où l'idée des « intra-muros » perde son rôle significatif et le terme est employé classiquement pour exprimer la ville-centre. Ainsi, mettant « la porte de ville » parmi les éléments qui permirent le passage à la ville et pas formellement l'accès principal.

La densification puis l'évolution de la ville en dehors de ses remparts, ont permis de capter de nouveaux espaces situés à ses « extra-muros ». De plus, la révolution industrielle a donné une nouvelle vision à cette extension, en attirant l'occupation de la campagne par l'appropriation de nouveaux modes de vie. Ces fragmentations de caractère hétéroclite, complique la définition des limites de la ville qui sont devenus de plus en plus

traversées par des flux croissants et sont marquées par des concurrences entre différents usages. Dans ce cas, la ville et ses limites se construisent et se transforment insensiblement dans le temps et dans l'espace.

Paris par exemple à cause du changement des limites et l'abondant des enceintes et des portes qui n'avaient pas supporté les flux des Citadins, particulièrement durant l'époque moderne, elle avait reconnu des obstructions liées aux limites spatiales entre la ville et ses faubourgs. Cette question de limite et à travers le temps a fortement évolué, notamment après la délivrance de l'automobile qui a tout changé au sein de la société, dont l'espace urbain se transforme et requiers à la construction des boulevards urbains et des voies rapides (autoroutes, échangeurs, déviations, ...etc.) qui améliorent et assurent la fluidité de la circulation mécanique, ainsi la décongestion de la surcharge des flux aux entrées de la ville.

« L'automobile a en effet apporté un tel gain de performance pour la vitesse, la flexibilité et l'autonomie des transports, qu'elle s'est imposée très vite et qu'il est apparu normal d'organiser très largement la ville à partir d'elle. » (Rocher, 2013, cité par Ascher, 2007). Cette situation traduit la transmutation radicale de l'accès à la ville d'un simple élément ponctuel (porte) à un véritable parcours plein de paysages et de séquences.

Ces changements dans l'espace urbain avec l'avancement de nouveaux parcours dans un site qui n'est plus ni rural ni urbain, sont considérés comme les nouvelles limites de la ville contemporaine qui favorisent les déplacements locaux et la circulation de transit.

Néanmoins, ces nouveaux parcours dans les espaces « extra-muros » de la ville, constituent une représentation faible et d'une manière globale, mentale, ou culturelle des frontières de la ville qui rendraient compte des significations de la ceinture périphérique et des contours urbains depuis lesquels il suffirait d'observer les différents mouvements internes et externes.

I.1.1.2 Le territoire et la territorialité

La ville eut toujours des rapports avec la société dans son ensemble, avec son histoire, avec sa composition et son fonctionnement, avec ses éléments constitutifs ; campagne et agriculture, pouvoirs politiques, états, lois, etc. La ville dépend aussi des relations d'immédiateté, des rapports directs entre les personnes et les groupes qui composent la société ; famille, corps organisés et corporations, etc. Ces éléments composants se reposent sur un territoire délimité, accumulé des constructions, des activités et des pouvoirs qui gèrent et organisent ses différents liens socio-spatiaux directs et immédiats.

Cependant, les transformations de la ville dépendent non seulement lorsque la société dans son ensemble change, mais aussi à travers sa dimension politique où ses pouvoirs et ses autorités s'imposent sur les aménagements, les actions et les réflexions sur le territoire et la territorialité. Cette dernière certifie une approche politique qui regroupe tous les acteurs, les opérateurs et leur rôle décisionnel sur la géographie ou sur la spatialisation du territoire « *systèmes d'acteurs complexes qui s'approprient un territoire, qui fonctionnent, mal fonctionnent et se transforment, qui sont encore des pôles de modernité et des centres névralgiques déterminés par les sociétés qui les englobent* » (Banzo, 2009 cité par Bassand, 2007). On remarque que, ces différentes interventions sur le territoire tiennent non seulement sur les jeux d'acteurs, mais sur les conflits d'acteurs.

De plus, l'approche du territoire « *concerne les édifications de toutes les échelles spatiales, depuis celle des États jusqu'à celle des plus petites entités administratives, et ce, à partir d'une vision pluri scalaire de l'actuel, du passé proche, comme des passés plus ou moins lointains.* » (Pagney, Espinal & Nicolas, 2013). À cet effet, on peut dire que le territoire désigne une structure sociale (relation des individus dans des groupes plus ou moins vastes, plus ou moins organisées et structurés, relation de ces groupes entre eux) qui vient, consomme et reproduit sur un espace qui s'étend et s'évolue et répond aux ordres décisionnelles et juridiques (lois, instruments) des pouvoirs et des autorités en rapport au territoire. Le territoire n'est pas seulement objectif, il est subjectif.

Les franges de l'espace urbain contribuent à la définition du territoire, grâce à une morphologie, continue ou discontinue, mais en générale aisée à identifier ses caractéristiques. Mieux, elles déterminent un domaine à l'intérieur duquel l'ordre public est censé être préservé en fait elles participent activement à la constitution d'une identité collective.

On peut dire, les limites de la ville, indiquent un mode de découpage réglementaire de l'espace, basé sur des caractéristiques physiques, spatiales (surface) et sociales (densité) apparaît comme une donnée fondamentale qui, participe à la définition de ses contours territoriaux.

Concernant les caractéristiques de l'ensemble morphologique et urbain ne peuvent pas toutefois être définies les limites de la ville, qui sont dans ce cas représentent que d'une délimitation faible fluctuante sous la forme d'une simple référence aux dernières maisons de l'agglomération urbaine et des contours et des significations de la ceinture périphérique.

Notons aussi, que la prolongation des réseaux d'infrastructure dans une territorialisation d'accessibilité et d'intégration des faubourgs à la ville, écarte

continuellement ses limites, ce qui déstabilise son fonctionnement dans un système ouvert et fragmenté. On est donc là où s'expriment les limites qui caractérisent la ville contemporaine.

I.1.1.3 La périphérie urbaine et le rapport centre/ périphérie

Les extensions diachroniques de la ville avaient habituellement ciblé les zones du monde périphérique. Ce dernier représente un espace bien délimité par des lignes routières primaires, secondaires et ferroviaires, assurant la connectivité avec la ville et la continuation de son tissu urbain. Ces nouvelles unités périphériques à caractère urbain, représentent les centres secondaires (agglomérations) de la ville, identifiés par des modes et des pratiques socio-économiques qui participent au développement métropolitain de la ville.

Ces espaces contiennent aussi des poches et des réserves foncières très importantes, constituent des enjeux forts pour l'ensemble de l'armature urbaine. Les caractéristiques physiques et spatiales de l'espace périphérique ; quoique ce soit dans son état original (espace agricole, espace forestier et plus largement espace naturel), ou transformé par la périurbanisation, constitue des limites qui permettent la transition entre l'urbain et le rural.

Cette description peut désigner les « abords de la ville » dans un sens où ce dernier, représente les espaces géographiques suivant deux caractéristiques ; bâtis accessibles par les différentes infrastructures de base, fondamentales et secondaires, ainsi, non bâtis inaccessibles.

L'urbanisation de la périphérie, ou comme c'est autrement dit « la périphérie urbaine », est et reste aujourd'hui sous domination urbaine. Elle est inscrite, de manière indirecte, mais réellement, dans une réorganisation d'ampleur des systèmes productifs, (Dumont & Hellier, 2010 cité par Sassen, 2009). Mais aussi d'une manière indirecte et moins visible ou sensible, elle est une des conditions de production qui agitent aujourd'hui le plus profond des territoires anciennement ruraux.

La périphérie urbaine est reconnue particulièrement en France. Elle est caractérisée par une logique de développement concentrique, dans lequel la première couronne et les centres communaux, sont dans une situation de forte dépendance du regard de la ville-centre, en s'étalant, la ville absorbe des centres de seconde ou de troisième catégorie (bourgs ou village) que la continuité de l'agglomération tend à dissoudre. Dans secondes couronnes, la discontinuité se renforce et la notion de centre retrouve une signification, (Delavolt, 2010). L'apparition de nouvelles centralités internes à ces périphéries, ne doit

pas faire oublier la logique centre/périphérie, elle donne lieu à des configurations extrêmement différentes qui s'additionnent et s'hybrident.

De ce fait, on peut dire que la logique appliquée par « la périphérie urbaine », est accentuée sur une concentration urbaine, distribuée notamment autour de lieux ciblés auprès de la ville-centre. Ces lieux dans la couronne périurbaine sont donc urbanisés et sont définis par rapport au centre. Donc, la périphérie représente les extensions récentes de la ville, qui traduisent une division technique complémentaire ou contradictoire des occupations et des activités socio-économiques sur l'espace. Ces nouvelles pratiques produisent de nouvelles formes, mode de gouvernance, d'appropriation et des pratiques spatiales, qui n'existent qu'en rapport avec le centre. Ces éléments donnent des nouvelles caractéristiques paysagères et séquentielles aux limites de la ville, (**figure 1.3**).



Figure 1.3 Une aire urbaine et ses paysages en France

Source : Présentation géo-1, 2020.

I.1.1.4 L'espace urbain et l'espace rural ; perceptions et caractéristiques

L'évolution et l'extension actuelle de la ville, ont renouvelé son paysage qui est étroitement lié à l'image sociale du lieu d'habitation, mais cette image est généralement d'abord associée à un espace plus vaste. Le plus souvent en effet, l'espace urbain qui est relativement continu d'un ensemble pavillonnaire à l'autre.

De plus, le bouleversement des moyens de transport et de communication, la recherche d'un meilleur cadre de vie, repoussent toujours plus loin les limites de l'espace urbain. Les campagnes, de moins en moins à graines, deviennent l'espace de vie d'une population citadine.

L'espace urbain est déterminé tout d'abord par la densité (généralement élevée et continue) de la population qui se varie, selon la taille et la surface de l'espace où elle réside. Ainsi, il est défini par rapport aux différentes activités socio-économiques qui s'exercent dans le milieu urbain, dont la ville et ses nouveaux centres ou celles des aires métropolitaines. Les différentes occupations et pratiques spatiales, dont les modes d'habitation, sont actuellement des critères qui particularisent l'urbain du rural.

À ce critère apparaît, la notion du « paysage urbain », qui marque le terme d'une longue période au cours de laquelle se sont transformées les relations de l'homme au cadre bâti. L'idée de paysage urbain traduit la perception du champ visuel qui a inspiré beaucoup d'architectes urbanistes, géographes et artistes à l'analyser et à l'étudier. « *Le paysage urbain se dévoilera donc d'un point haut ou bien au cours d'un trajet offrant une succession de vues. Mais la notion du paysage urbain renvoie également à une découverte plus intime, correspondant non pas à un vaste panorama, mais à un espace de moindre ampleur, appréhendé au cours d'un déplacement lent, voire de l'arrêt* » (Desportes, 2005).

L'artificialisation qui a transformé les espaces, constitue un élément fondamental pour limiter l'urbain au rural. On aperçoit cette transition d'un espace à l'autre, dans les déplacements dans un parcours plus vaste, guidés par les dispositifs physiques ; voie, route, autoroute, gare ...etc. Ces éléments prennent une place nouvelle de la perception des paysages et qui jouent un rôle primordial pour définir les limites des espaces.

Néanmoins, le développement le long des axes de communication, autour des centres urbains et en discontinuité avec le front urbain, s'inscrit dans un paysage encore marqué par l'agriculture et les espaces naturels. C'est donc l'espace rural.

L'espace rural, caractérise les espaces naturels ou cultivés, ces derniers par leur qualité paysagère, marquent une coupure symbolique avec l'environnement urbain. C'est un espace riche de verdure, d'air et de calme, combinant production agricole et loisirs, pourraient enrichir les pratiques urbanistiques et économiques. Sur ces espaces, les activités de production agricole, associées localement à des activités artisanales, sont prédominantes. Ces caractéristiques représentent des enjeux paysagers et environnementaux (lieux de production, grands espaces libres de construction, espaces d'intérêt écologique) aux espaces ruraux. L'uniformisation, la multiplication des voiries

donnent naissance à de nombreux paysages mixtes, en mutation continuée qui développe des spécificités nouvelles liées aux fonctions agricoles et résidentielles. Au stade de ces pratiques, les paysages de l'espace rural (bocages, terrasses, ou cultures) continuent à disparaître au profit de constructions anarchiques qui n'assurent pas de limites nettes à la ville.

I.1.1.5 Les franges urbaines

La ville et ses extensions, apparaissent une source consommatrice de l'espace, où la périphérie urbaine et la périphérie rurale sont ciblées par le phénomène. Ces nouveaux espaces, disposent des critères qui se diffèrent, selon leur combinaison sociale, économique, dynamique, culturelle et environnementale. En continuité ou en discontinuité, rapproché ou plus loin du tissu existé, ces zones d'un ordre nouveau, semblent difficiles à délimiter. Ce sont les franges urbaines.

Habiter dans les franges d'une agglomération ou dans une zone périurbaine signifie en effet vivre à proximité d'une zone de verdure. La valeur d'usage de cette situation est évidente, cela permet d'avoir accès à des espaces verts au-delà des seules limites du jardin. Ces espaces sont valorisés par leurs caractéristiques physiques (mélange entre espaces bâtis et espace non bâtis), morphologiques (bâtis variables et diversité des espaces) et par leur qualité paysagère et environnementale (espaces naturels, cultivés ou boisés qui enveloppent le lieu d'habitation).

Les franges urbaines constituent un lieu de passage symbolique entre l'espace bâti, ou à urbaniser et les espaces ouverts. « *Elles commencent au sein de l'agglomération et comprennent même les quartiers frontières entre l'agglomération et les pays limitrophes. Elles correspondent à des territoires urbanisés, desservis par des services et concentrent une population qui choisit pour des raisons diverses de vivre éloignée de la ville tout en se raccrochant aux services offerts.* » (Agence d'urbanisme Orléanaise, 2010).

À cet effet, on remarque que les franges urbaines occupent une position en dehors de la ville et en référence à la campagne, leur densité urbaine et leurs formes variantes, ne définissent pas clairement les limites entre la ville et la campagne.

Néanmoins, elles sont considérées comme les points de relai entre deux espaces différents, entre l'intérieur des aires urbaines et leur extérieur, ou une continuité vers des trames vertes urbaines, qui représentent un support privilégié de production de services éco-systémiques aux abords urbains. Les franges urbaines font partie des abords urbains, elles constituent la partie urbanisée, mais détachée de la ville.

I.1.2 Les « abords urbains » ; essai de définition

Les lignes précédentes nous a permis d'apercevoir l'évolution temporelle et spatiale en tenant en compte les différents éléments géographiques, morphologiques, politiques et socio-économiques qui ont participé aux mutations continues des limites de la ville. Ces limites et leur forme changeante, n'ont pas réussi à donner une signification précise aux abords de ville qui restent relativement des espaces flous et méconnus.

I.1.2.1 Le terme « abord » dans la législation algérienne

Le terme « abord » est employé dans l'article 17 de la loi n°98-04 du 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel ; *« L'arrêté de classement s'étend aux immeubles bâtis ou non bâtis situé dans une zone de protection qui consiste en une relation de visibilité entre le monument historique et ces abords desquels il est inséparable »*.

On remarque que le terme est appliqué pour définir les monuments historiques et les zones de protection. Les abords apparaissent donc comme une disposition instituée pour préserver la visibilité et la lisibilité des monuments classés. On détient ici quelques critères qui peuvent définir les abords urbains. À cet effet, on peut dire que les abords :

- Représentent une étendue spatiale, adjacente à une limite ou une frontière ou un périmètre physiquement identifiable.
- Leur étendue peut avoir une dimension ou une grandeur de façon à permettre de saisir le paysage urbain de la ville. Sa profondeur est donc en fonction de la visibilité de la ville.

Cette impression de l'espace, mettant en exergue VISIBILITE et LISIBILITE nous renvoie aux descriptions des approches la ville vues par des voyageurs s'appêtant à entrer.

I.1.2.2 Les « abords urbains » dans les récits et dans la littérature de voyage

Les guides de voyage constituent un bon conducteur plein d'informations pratiques qui répondent aux demandes de connaissances historiques, géographiques et culturelles, permettant une meilleure lisibilité de la ville et ses environs proches ou lointains.

On lisant quelques modèles de guides touristiques anciens et récents dans lesquels deux grands types d'espace se retrouvent : celui du trajet, d'une description en mouvement et en déplacements et celui de la pause ou des lieux, qui implique souvent une description à l'arrêt. Les descriptions des déplacements qui peuvent se faire à l'échelle du voyage comme à l'échelle d'un lieu, au sein d'une ville ou d'un parcours, peuvent nous donner quelques critères explicites des abords de la ville.

A titre d'exemple ; la description pour arriver à la ville de Boussaâda dans le guide bleu ; « Oasis, comprenant environ 24.000 palmiers de belle venue, est arrosée par l'oued Bou Saada, qui s'y est creusé un lit p dément encaissé et dont les berges escarpées et palmes forment un paysage très pittoresque. On ne manque d'y faire la promenade classique dite des bords de l'Oued. Dans le prolongement de la rue Gaboriau, le chemin descend petite pente raide dans le lit de l'oued, qu'on traversera d'abord pour ; visiter sur le plateau de la rive opposée le tombeau du peintre liste français Dinet (1861-1930), venu pour la première fois à Bou Saâda en 1884, et, séduit par les paysages et les types du Sud. Revenu au bord de l'oued, on le suit tantôt sur une rive, tant l'autre, jusqu'à son débouché dans la région des dunes qui se au N. et au N.-O. De la ville et peut faire l'objet d'une promenade. Mais, si l'on fait la promenade de l'oasis avec une monture, il est d'usage, on pourra facilement continuer cette promenade dunes jusqu'à la rencontre de la route d'Alger, par laquelle on dans la ville ». Cette description montre les spacieux paysages et les pittoresques qu'on l'aperçoit avant d'arriver à la ville, ceinturés par un repère naturel qui est l'Oued et artificiel, représenté par la route d'Alger qui mène vers la ville.

Donc, on peut définir les « abords urbains » comme un espace ouvert possède des éléments, qui offrent des vues paysagères exceptionnelles traversés par une route qui permet de pénétrer à la ville.

À l'instar des guides de voyage, la ville et l'accès à ses éléments intéressent de nombreux auteurs. (Cresti, 1982) dans '*description et iconographie de la ville d'Alger au XVIe siècle*', a décrit la ville d'Alger et sa transformation dans le temps à travers de nombreuses extraits de différents auteurs reconnus et inconnus.

« A gauche, à partir des remparts, un chemin de ronde relie ceux-ci à une tour fortifiée entourée par la mer. [...], constitué la première ébauche d'un véritable port. A l'intérieur de la ville, on voit des constructions d'une forme plutôt "allemande", [...]. Autour de la ville, qui est attaquée par mer et par terre, sont disposés quelques jardins clôturés et du fond de la gravure une couronne de collines délimite l'horizon. », (Cresti, 1982 cité par Julia Caesarea). Dans cet extrait qui décrit la ville de l'intérieur vers l'extérieur, le chemin qui vient des murailles et conduit vers le port et la mer, indique l'ouverture de la ville sur un espace étendu qui peut représenter ses abords. Dans une autre description, les abords sont représentés par des espaces cultivés près des portes de la ville ; « *Les alentours de la ville, riches en terrains cultivés, sont dominés par trois forteresses de forme et d'importance différentes [...] et un deuxième Château Neuf "terminé dans l'année 1569", près de Bab el-Oued.* », (Cresti, 1982 cité par Braun et Hogenberg).

À cet effet, on peut observer d'autres caractéristiques « des abords urbains » ; sont des espaces étendus de qualité paysagère (mer, forêts, terrains cultivés), attachés par des chemins assurant l'arrivée aux portes de la ville.

I.1.2.3 Les « abords urbains » vus par les artistes peintres

La ville et les paysages qui l'entourent, impressionnent beaucoup d'artistes et peintres. Les diverses émotions qu'on l'aperçoit dans leurs travaux, interprètent une histoire, une culture, un mode de vie et particulièrement des parcours et des séquences vers et hors la ville. Dans la lithographie (**figure 1.4**), qui représente la ville d'Alger à l'époque ottomane, on peut cerner les différentes composantes naturelles et urbaines.

La description de la ville de son extérieur, montre sa forme triangulaire, entourée dans sa partie haute par des montagnes et des champs agricoles qui sont pénétrés par des chemins dirigent vers l'enceinte et ses portes. La partie basse donne une vue sur la mer par laquelle on peut voir lisiblement la ville et ses composantes intérieures. Les minarets des mosquées symbolisent une culture et une identité collective, les maisons sont accolées les unes aux autres, traduisant un mode de vie particulier. L'enceinte et les portes, représentent les limites entre les éléments urbains et naturels. Ces derniers par la qualité de leur paysage et les vois qui terminent vers les portent, constitue les abords de la ville.

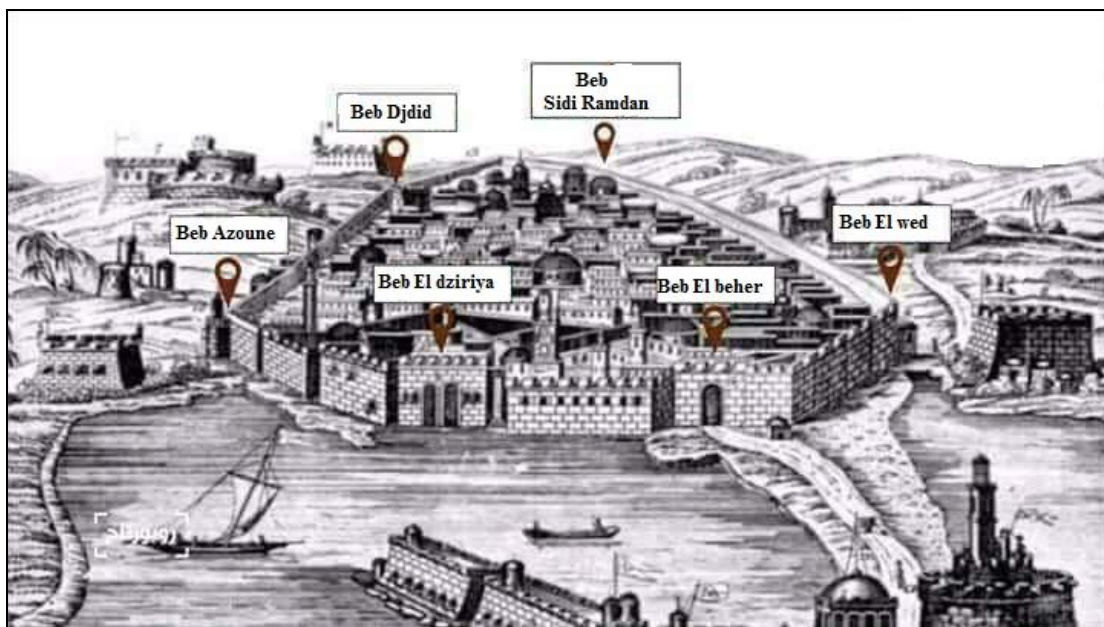


Figure 1.4 Plan de la Médina d'Alger

Source : Babzman, 2018.

À travers toutes ces perceptions, descriptions et interprétations des portraits, des paysages et des parcours dans les circuits touristiques des guides, dans les textes de la

littérature et dans les pinceaux de la peinture impressionniste, on peut cerner une définition complète qui éclaircit les « abords urbains ».

De ce fait, les abords représentent une étendue plus ou moins large qui s'arrête aux limites urbanisées de la ville qui franchisse la zone périphérique. Ils sont ouverts sur des paysages peu denses, peu urbanisés et de dominance naturelle qui offrent des panoramas pittoresques, dans lesquelles la ville commence à d'être visible dans la perception du champ visuel. C'est cet espace qui donne la ville à voir avant d'y entrer, constitue l'essentiel des abords.

Pour arriver à la ville, les « abords » sont structurés par des voies et des chemins de caractère naturels et artificiels, principal, secondaire ou ferroviaire (pistes, routes nationales, voies ferrées, voies maritimes) qui aboutissent aux portes de la ville, là où l'urbanisation est consistante. L'attachement des abords urbains aux infrastructures de transports et de déplacements, constitue la séquence première de « l'entrée en ville ».

Au long des parcours qui conduisent vers l'aire urbaine, dont la ville-centre et ses banlieues 'agglomération urbaine', les couronnes périphériques et les centres secondaires 'agglomérations rurales' qui sont transformés en couronnes périurbaines par l'effet de la périphérie urbaine, il existe de différents paysages urbains et ruraux, de densité faible, de morphologie naturelle exceptionnelle, urbaine continue et discontinue, franchi par des routes d'accessibilité qui participent à leur tour à la visibilité, la lisibilité de la ville et ses limites. Ces éléments dans les parcours, sculptent les abords urbains de la ville, (**figure 1.5**).

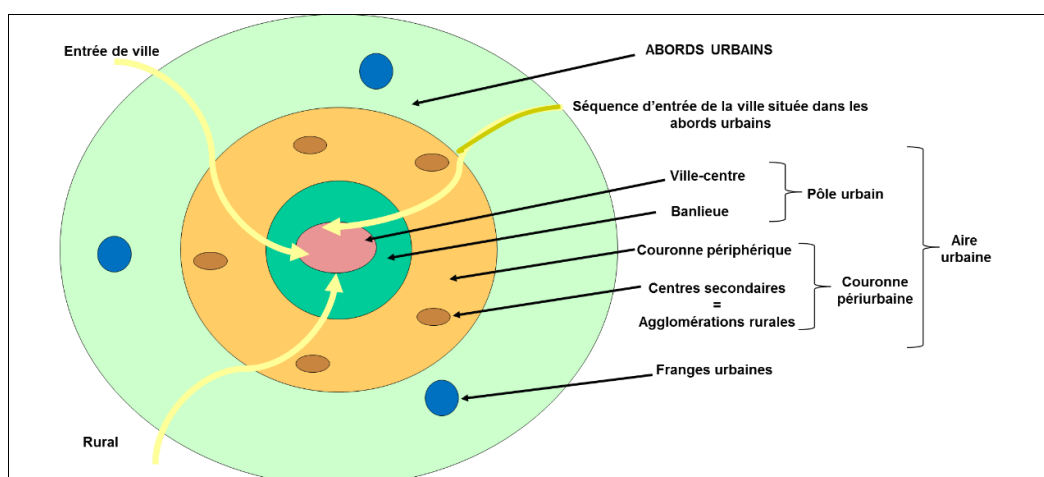


Figure 1.5 La structure des abords urbains

Source : auteure, 2022

I.2 La dynamique urbaine

L'ouverture des aires urbaines sur des espaces proches ou lointains, incite le développement de modes et de moyens de transport, ce qui favorise les liens entre la ville et ses zones périphériques, périurbaines et rurales. Cette accessibilité accumulée par des faits urbains et des dynamismes divers, impacte sur la qualité environnementale paysagère et urbaine des espaces.

Les prochaines lignes, développent les compréhensions sur la « dynamique urbaine », ses conditions et ses composantes, où on relie cette notion avec les faits urbains et les différentes thématiques urbaines, avec la ville, la mobilité et les mouvements de déplacement, ainsi les mécanismes d'emploi et leur rôle dans la fabrication et la transformation des villes. De plus, on met l'accent sur le phénomène de la périurbanisation qui est la conséquence d'interaction des dynamiques sociales, économiques et environnementales.

I.2.1 La dynamique urbaine ; essai de définition

Dans la définition du petit Robert (1986), l'adjectif 'dynamique' est relatif à la notion de force. Le mot féminin, fait partie de la mécanique qui étudie le mouvement considéré dans ses rapports avec les forces qui en sont les causes, ou ensemble des forces en interaction et en opposition dans un phénomène, une structure.

En géographie humaine, le terme 'dynamique' ne renvoie pas à un simple déplacement ou à une circulation particulière, mais il prend une idée d'un changement (hypergeo, 2004).

(Chaline & Josse, 1983), considèrent la transformation des villes, est le résultat des dynamismes de mouvements internes, traduit par une division technique et progressive dans l'occupation sociale de l'espace. « *Les transformations des villes dépendent à la fois de facteurs exogènes, dont les courants migratoires traduisent bien importance et une dynamique interne qui exprime notamment par la mobilité résidentielle et par des changements progressifs dans occupation sociale d'espace intra-urbain* ».

En outre, des mouvements externes s'ajustent sur le phénomène et participent à son développement, ils se composent par la structure sociale, les flux migratoires et les actions socio-économiques. Ces derniers produisent la dynamique de l'échange inégal entre la structure centre / périphérie. « *De multiples forces externes, très diverses interviennent sur son évolution. Elles peuvent être de nature politique (modifications dans le tracé, une frontière, annexion, colonisation, transfert géographique, de fonctions administratives),*

elles relèvent à coup sûr de facteurs socio-économiques (les flux investissements, la polarisation urbaine, la tertiarisation, les variations d'intensité du dynamisme économique, l'évolution des réseaux urbains, la volonté de maîtrise de la croissance urbaine), les facteurs démographiques, les flux migratoires et les mutations de la structure sociale dans un cadre national ou régional» (Chaline & Josse, 1983).

À travers ces éclaircissements du concept, on peut mener la notion de la 'dynamique urbaine' comme un mouvement d'éléments et d'approches socio-urbaines et leurs interactions, qui produisent des changements dans le territoire.

Néanmoins, son étude renvoie aux mutations temporelles, spatiales et fonctionnelles des lieux comme c'était mentionné dans les études de (Rodier & Saligny, 2007), (**figure 1.6**).

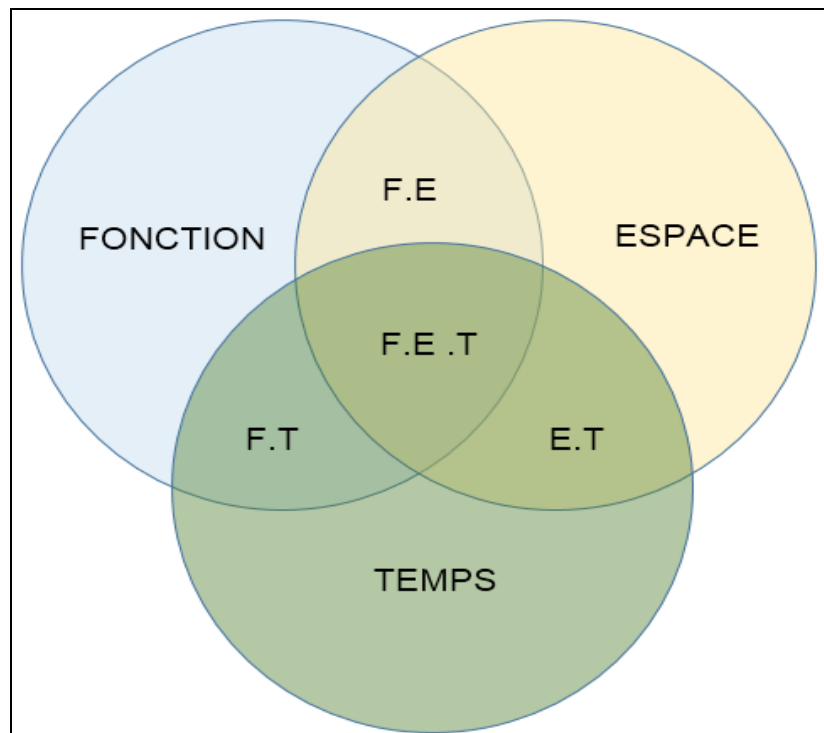


Figure 1.6 Les trois ensembles de la dynamique urbaine et leur interaction

Source : Rodier et Saligny, 2007.

Au-delà, le changement des villes, est étroitement lié au temps, c'est l'unité mesurable d'inscription de l'objet urbain, de son évolution, son développement et sa disparition. Ses actions et ses fonctions sur l'espace, produisent d'effets et de relations qui introduisent ainsi de suite un système complexe sur les territoires. Pour cette raison ces trois piliers de la dynamique urbaine (temps, espace et fonction) sont liés les uns aux autres.

Ainsi, la dynamique urbaine se renvoie aux déplacements des individus sur l'espace dans lequel l'homme vit, habite, bouge, travail et circule. Ces mouvements conduisent bien à s'interroger sur la relation homme, fonction et espace et leur interaction avec le système urbain. Ce dernier participe largement à l'élaboration de nouveaux déplacements qui offrent un nouveau regard sur les territoires, en favorisant l'extension des villes et désenclavement des zones périurbaines. À cet effet, on peut dire que la dynamique urbaine a des dimensions temporelle, spatiale, fonctionnelle, sociale et urbaine. Pour le détail des indicateurs (cf. introduction générale p. 12).

I.2.2 La dynamique urbaine ; formes et caractéristiques

La dynamique urbaine et son impact sur le fonctionnement des villes et leur changement, s'appuient sur différents éléments spatio-temporels, socio-économiques, urbaines et environnementaux. Ces éléments dont la délivrance de l'automobile et le tracé des infrastructures, ont facilité la mobilité, le déplacement et l'accessibilité des lieux, où le phénomène de la périurbanisation et les mécanismes d'emplois s'inscrivent.

I.2.2.1 La ville face à une dynamique motorisée (l'automobile)

Dès sa délivrance dans l'espace, l'automobile constitue parmi les principales infrastructures qui ont redéfini le tissu urbain. Son contact direct et remarquable avec le territoire traversé, sert un déplacement efficace et rapide pour les usagers. L'utilisation progressive de ce moyen de déplacement, mène de pencher sur une mobilité qui offre et assure les liens territoriaux, visuels, sociaux et économiques.

À cet effet, l'espace géographique est aménagé de façon à favoriser la fluidité des déplacements motorisés, en engendrant la construction des infrastructures routières et des lignes à grande vitesse, où la ville s'évolue et s'organise à partir d'elles. Ce qui était éloigné semble de plus en plus accessible et appartient au champ du visible et du possible. L'intégration de ces infrastructures dans l'espace, a privilégié non seulement la circulation locale, mais elle a concilié la circulation de transit et bouscule la dynamique urbaine du centre-ville à la campagne. Cette intervention marquera fortement les espaces traversés particulièrement les abords de ville et ses entrées.

L'explication schématisée dans la (**figure 1.7**), montre les mécanismes de sectorisation des villes et leurs entours (Bergel, 2017).

Les territoires étaient souvent composés d'un espace central aggloméré et un faubourg constitué d'îlots, les limites et la transition entre les deux entités étaient claires et bien définies (1950). Après la délivrance de l'automobile, l'espace se découpe en secteurs

(1960), les liens se prolongent aux bourgs, les secteurs se remplissent et les agglomérations se développent (1970, 1980).

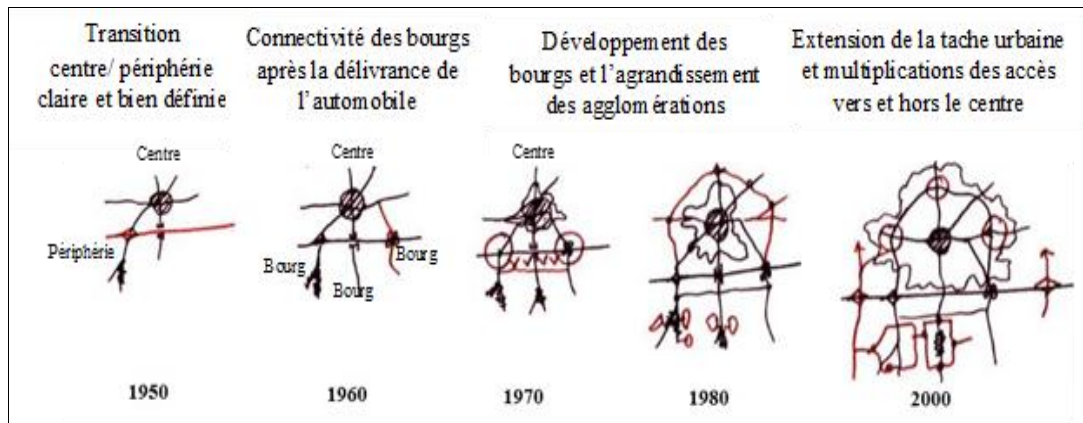


Figure 1.7 Les mécanismes de sectorisation des villes, des bourgs et des villages

Source : Bergel, 2017.

La poursuite de ce développement déborde l'urbain de la périphérie et la sectorisation se prolonge à distance plus grande du centre urbain. Ces nœuds de transition (entrée de la ville), occupent une situation stratégique pour les grandes enseignes et les hypermarchés. Ces mécanismes déstabilisent la morphologie urbaine et fonctionnelle des abords urbains.

Les nouvelles centralités avec la transformation spatiale et temporelle des modes de vie, ont permis le développement des modes de transport et de déplacement, où la priorité est donnée aux réseaux ferrés puis aux systèmes routiers et autoroutiers. Ces modes permettant de résorber les distances, mais aussi, ils contribuent à fragmenter l'espace.

Au-delà, il a été nécessaire d'exprimer le rôle qu'a pris l'automobile dans la dynamique urbaine des sociétés afin d'introduire son rôle et son impact sur le changement morphologique et fonctionnel des dynamiques aux abords de ville et ses entrées.

I.2.2.2 Flux et déplacement

L'implantation des nouvelles infrastructures, contribue à la transformation des espaces, ainsi le rôle qu'a joué l'automobile en matière d'accès et de temps, génère des déplacements et l'accroissement des flux. Ces mouvements qui se concentrent aux entrées de ville, obligent cette dernière à élargir son rayonnement et de s'étirer en dehors de ses limites. Cette situation avec la croissance démographique, favorise à la construction des ensembles périurbains aux franges des villes et au long des infrastructures routières.

Néanmoins, les nouvelles occupations périurbaines ne sont pas dédiées aux

habitations individuelles ou aux loisirs et services, mais aussi aux activités économiques et commerciales qui s'accumulent dans les centres secondaires en périphérie et qui participent à l'augmentation des flux aux entrées de ville. Elles sont donc influencées par ces pratiques qui nécessitent une profonde modification des modes de déplacement et un développement de leur desserte par les transports en commun (TC), rassurant la fluidité d'accès et de stationnement dans ces espaces qui sont devenus de plus en plus attractifs et très convoités pour le développement des zones commerciales.

La France par exemple en 2004, 70 % des chiffres d'affaires était réalisée en périphérie (Département aménagement durable des territoires, 2012), ce qui a induit dans ces espaces rattachés de forts déplacements des habitants du site et ceux des communes limitrophes, surtout que leur pratique en voiture reste fortement ancrée dans la dynamique et la conception actuelle de ces espaces.

Les flux et les déplacements se changent suivant le motif et la zone, ainsi, le travail et les achats, sont parmi les activités qui s'avèrent plus révélatrices de la mobilité et qui sont captives pour les nouvelles occupations et formes urbaines aux abords de ville, où la prédilection accordée au moyen de transports individuels et collectifs, devra répondre à leurs besoins. Avec la communication et le paquet technologique, les infrastructures se développent d'un réseau routier complet à des autoroutes et des voies de grandes vitesses, ainsi, les réseaux ferrés qui passent à l'écart des villes, fragmentent l'espace et créent de nouveaux dispositifs de liaison avec les rocade, les échangeurs et les nœuds, permettant de résorber les distances.

I.2.2.3 Mécanismes d'emploi

Le domaine d'emploi est parmi les actions qui ont susceptible d'influer la ville. Ses formes nouvelles et ses modalités remarquables sur l'espace et sur les flux urbains, bouleversent l'usage des territoires et introduisent une dynamique combinée dans l'organisation sociale. À cet égard, les modes d'emploi avec tous ses secteurs industriels, tertiaires et ses annexes, sont à l'origine de la fabrication des villes et leurs quartiers.

Pareillement, l'évolution dépendante de nouveaux emplois en périphérie, est le résultat du jeu de forces internes et externes, insérées à partir des pôles urbains dans la structure socio-économique. Les flux d'échanges entre ces espaces créent des mécanismes dans lequel les espaces périurbains sont sous influence urbaine et leur évolution économique, est encadrée par les effets et les phénomènes centraux des activités des pôles urbains. Cette occasion favorable offerte pour les espaces ruraux a permis de résoudre liés

aux accessibilités en termes de transport, de mobilité et de services. Néanmoins, le monde de travail et nos quotidiens spatio-temporels conduisent à repenser l'espace dans lequel la ville et sa périphérie doivent s'adapter et se correspondre aux nouvelles attentes face à l'apparition de nouvelles formes d'emploi.

I.2.2.4 La périurbanisation

Du milieu rural environnant vers le milieu urbain, il existe différentes dynamiques sur les espaces ouverts qui jouent, suivant le cas, un rôle économique, social ou paysager. Ainsi sous ce titre, s'inscrivent les notions de périurbanisation qui impactent positivement et négativement sur le fonctionnement de la ville et sa transformation.

La périurbanisation par son positionnement entre le monde de la ville et le renouveau de la campagne, porte les caractéristiques des deux types dans lesquels on peut trouver des agriculteurs et des urbains. Cette situation avec la mobilité intense reposant sur l'automobile, entretient des liens forts entre les deux espaces.

D'un point de vue économique, ce phénomène de périurbanisation et par ses disponibilités foncières et sa visibilité des implantations, a convoité les investisseurs de développer leurs activités économiques et commerciales au long des infrastructures à fort trafic et à proximité des réseaux d'échanges stratégiques. La mutation de ses espaces périurbains et les mouvements alliés aux activités économiques, créent un flux important des voies de circulation et une dynamique répartie entre la desserte locale et le transit. À cet effet, la structure ville /campagne, constitue un système d'offres variées et complémentaires dans lequel la population consommatrice se déplace et les échanges se développent.

D'un point de vue social, la périurbanisation est associée à l'individualisme de masse qui a marqué les villes contemporaines, ainsi, au développement des classes moyennes qui s'équipent de tout le confort moderne notamment de l'automobile. L'extension de cette catégorie sociale sur l'espace périurbain, pose des craintes liées à la ségrégation socio-spatiale qui a un impact sur les mécanismes de redistribution des territoires, ainsi, elle a créé un conflit d'usage entre les nouveaux habitats périurbains occasionné par des modes de vie différents et les activités économiques en particulier à l'agriculture. Pour cette raison, les flux migratoires de la population nouvelle, jouent un rôle important dans la dynamique urbaine des territoires, car ces mouvements de périurbanisation apparaissent à la base de la ségrégation socio-spatiale au sein des pôles et

des aires urbaines où se croisent avec leur mode de vie qui transforme la forme, la fonction et le paysage des espaces.

Sur le plan environnemental et paysager, la périurbanisation sur des terrains qui sont généralement naturels et agricoles, entraîne une segmentation de l'espace par le tracement des infrastructures de transport et la construction des maisons individuelles et des équipements du type économique et commercial. Ces activités de caractère monofonctionnel et souvent loin des règles de conformité urbanistique et architecturale, non seulement participent à la dégradation et à la banalisation du paysage, mais l'artificialisation des espaces, contribue à la transformation des zones écologiques, ce qui l'a un impact négatif sur la variété et la densité de flore et faune et crée un reflux de la biodiversité.

Après cette vision des conséquences majeures de la périurbanisation et l'extension urbaine, on peut retenir que ce phénomène, s'accroît sous des effets intriqués, évolutifs et de nature économique, sociale, paysagère et environnementale. Leurs mouvements et leurs interactions dans l'espace créent une certaine dynamique qui peut à la fois changer la structure des villes et leurs abords. Ainsi, l'aspect social et la croissance urbaine, sont considérés comme les facteurs clés de la dynamique urbaine aux abords des villes et par conséquent de la périurbanisation et de l'étalement urbain, sollicités par la mobilité et les déplacements internes et externes des individus et des ménages qui s'inscrivent dans le paysage et participent à la complexification du rapport ville / campagne sans déboucler sa continuité et son développement.

À ce stade, la définition de la « dynamique urbaine » et l'interprétation de ses composantes, représentent une thématique complexe englobée de divers éléments qui participent à son fonctionnement. Ces éléments dont la délivrance de l'automobile, le tracement des infrastructures, ont facilité la mobilité, le déplacement et l'accessibilité des lieux. Ainsi, le secteur d'emploi avec ses unités en ville et même en périphérie, participe aux dynamismes des espaces et leur changement. Ces modalités et ces formes nouvelles remarquables, participent à l'accessibilité et à la connectivité des espaces ruraux avec le tissu urbain dans laquelle le phénomène de la périurbanisation voir le jour. Ce dernier constitue le résultat d'interaction de dynamiques sociales, économiques et environnementales, qui favorisent la naissance des nouveaux modes de vie, ainsi, des déplacements qui jouent un rôle important dans la fabrication, le fonctionnement et la transformation de la ville particulièrement ses limites et ses abords. La dynamique urbaine

et l'interaction de ses éléments, renvoient à des mutations spatiales, temporelles et fonctionnelles.

I.3 La problématique des abords en rapport à la dynamique urbaine

Les abords urbains avec leurs caractéristiques morphologiques, spatiales et paysagères, représentent des ressources foncières particulières sur lesquelles, se projettent les croissances urbaines actuelles et futures de la ville. Cette opportunité de densification et d'extension sur des espaces dans la périphérie urbaine et rurale, engendre de nombreuses infrastructures qui assurent les liens entre la ville et ses nouvelles unités. Le desservant de ces nouveaux sites, ouvre l'opportunité d'extension, d'urbanisation, ainsi, des nouvelles dynamiques, des fonctions et des pratiques sociales, qui bousculent dans un territoire qui n'est ni urbain ni rural, en résultent à la suite des problèmes liés aux questions urbaines.

À travers les prochaines lignes, nous essayons d'examiner les différentes formes d'extensions sur les abords urbains, ainsi, l'ont joué la dynamique urbaine et l'interaction de ses composantes sur la transformation, spatiale, économique, paysagère et environnementale sur les abords de la ville et ses entrées.

I.3.1 Sur le plan spatial et territorial

La mobilité et le déplacement constituent parmi les composants de base et clés de la vie urbaine. Ils collaborent à l'organisation et aux développements spatiaux, temporels et socio-économiques des villes. Ces dernières et à cause de leur évolution, leur extension et leur dynamique urbaine, elles se trouvent captives de nouvelles formes et modes de vie, conditionnent à leur tour la transformation progressive des territoires, qui retrace continuellement les abords de villes et ses limites.

Ce changement dans l'espace géographique par l'intermédiaire de la mobilité, est le résultat de la croissance industrielle suivie de la vulgarisation de l'automobile et le développement de réseaux d'infrastructures, ainsi, la construction des routes, des autoroutes et des échangeurs à plus grandes distances qui ont ouvert un vaste territoire à l'urbanisation et ont facilité le déplacement et la mobilité transitionnelle entre l'urbain et le rural.

À Londres même à Paris, le développement industriel conduit à l'extension des agglomérations qui se connectent avec d'autres lieux, à la longue, ils participent à l'apparition de grandes villes. Cette situation complexifie la question des abords urbains, où les limites morphologiques se dissimulent et incitent à la constitution d'une ville sans réelles frontières avec la campagne. Dans un contexte particulier, les extensions urbaines

apparaissent dans l'ombre de la ville, en même temps, ils sont partis intégrants de son fonctionnement, jouent suivant le cas un rôle économique, social et paysager, en engendrant de nouveaux modes de vie. Ces derniers se transforment et se détachent de la proximité spatiale, où les abords de ville et ses accès, s'évoluent et se confiaient au développement des faits urbains et des dynamiques diverses, donnant ainsi de suite, l'essor de nouvelles actions (les activités commerciales aux abords), diverses formes (l'apparition de nouveaux centres), usages originaux et des mutations paysagères.

À San Francisco par exemple (Gariépy, Lewis, Valois et Desjardins, 2006, cités par Bussière et Lewis, 2002, cités par Landis et Cervero, 1999,) le système de transport ferroviaire nommé BRAT (Bay Area Rapid Transit district) a deux tendances sur la ville, d'une part, il a réussi à dynamiser et relier certaines zones en périphérie au centre-ville. D'autre part, la mauvaise localisation de certaines stations a participé à la dégradation des lieux et la perturbation dans leur fonctionnement.

À cet effet, lorsqu'on traite la dimension spatiale des abords de ville, elle est donc le résultat d'impacts et d'interactions de la mobilité et les infrastructures sur la morphologie, le paysage et le changement des territoires. Les infrastructures se prolongent, les chemins se tracent et font émerger l'implication de tendances à diverses échelles, simultanément, les processus sociaux et la réaction des différents acteurs, ont des effets sur l'armature spatiale des lieux ainsi sur leur centralité fonctionnelle.

En échange, les territoires participent à l'agencement et l'organisation des réseaux d'infrastructure, selon leurs contraintes et exigences, dont les abords de ville doivent être lisibles et bien marquées.

I.3.2 Sur le plan socio-économique

Éternellement, la ville et les activités économiques, ont des rapports très précis. L'évolution des modes de vie et de déplacement, ainsi, les flux d'entrées et de sorties aux villes, allèchent les activités économiques et commerciales particulièrement au niveau des abords des villes. Ces derniers sont fréquemment connectés de part et d'autre par la commodité des accès rapides, particulièrement des routes et des autoroutes, comme avec les autres modes de transports collectifs qui excitent la fluidité de circulation motorisée et de stationnement des individus aussi bien des marchandises. Cette situation facilite la création des aires commerciales et donne naissance à des nouvelles dynamiques, effectivement à la catégorie pratique des abords de ville et ses entrées, qui ont façonné avec le temps l'identité et les paysages des entités urbaines.

Le commerce périphérique par exemple dans la culture française héberge près de 70 % des chiffres d'affaires contre seulement 20 % pour les centres, de plus, parmi les 1150 entrées de ville en France il y a 354 aires urbaines dont 1/3 organisé, selon une logique de corridor et le reste (2/3) selon une logique de zone commerciale. Ces entrées qui font partie dans les abords se composent près de 45 magasins en moyenne (Compain-Murez, 2012 , cité par l'institut pour la ville et le commerce, 2011).

Ces activités aux abords des villes proposent généralement des produits tertiaires, industriels et souvent artisanaux sous un caractère anarchique, même avec leur développement le long des axes routiers, elles favorisent des implantations monofonctionnelles, possèdent un usage social bien particulier qui renforce absolument une image de rejet, de désordre visuel et spatial, déstabilisent l'hétérogénéité du paysage aux entrées des villes ou même de pleine campagne.

L'implantation de ces zones d'activités trouve ses origines dans des surfaces en évolution constante prédominant des intérêts économiques, souvent de nature agricole et avoisinant des axes routiers qui assurent l'accessibilité en automobile et la visibilité offerte par les pénétrantes aménagées aux franges afin de faciliter la spéculation entre les promoteurs commerciaux et les consommateurs pressentis, (**figure 1.8**).

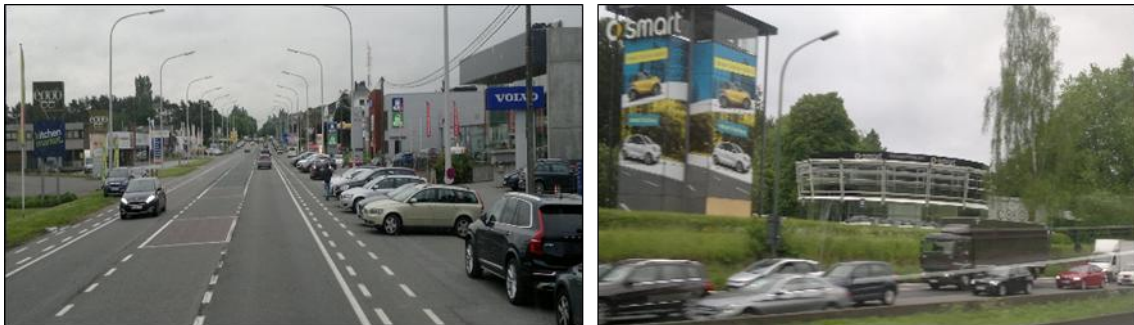


Figure 1.8 Espace commercial aux abords de Bruxelles, Belgique.

Source : auteure, 2016.

D'une part, ce choix d'implantation sur des espaces isolés ou en continuité urbaine, est la conséquence de décision des politiques d'aménagement du territoire, car, non seulement il y avait un manque de foncier dans les secteurs urbanisés en ville, mais aussi ces zones dédiées aux activités économiques engendrent des pollutions et des nuisances nécessitent leur éloignement de la vie quotidienne. D'autre part, certaines activités avaient contribué au patrimoine de leurs villes par leur valeur historique qui a inspiré et attiré les investisseurs pour s'installer dans ces espaces périurbains. En revanche, la révolution industrielle avait un impact sur la transmutation de la structure de la ville traditionnelle, en

rejetant des usines en dehors des villes. Cette logique d'implantation et petit à petit a participé au développement des corridors routiers qui ont entamé de nouvelles possibilités d'accessibilité et de visibilité des espaces périurbains.

Aujourd'hui, les activités économiques et commerciales aux abords de ville, ou aux entrées d'agglomération, prennent généralement un aspect massif de formes et de volumes représentées par une succession de cubes de hangars préfabriqués nommés « boîtes à chaussures³ ». Ces nouvelles constructions posées de façon linéaire sur les axes routiers et disgracieux d'enseignes lumineuses disproportionnées et panneaux publicitaires peints aux couleurs des marques commerciales, exposent des produits destinés à la pratique des courses dans le domaine d'ameublement et de décor, d'électroménager et d'équipement, d'accessoires automobiles et de bricolage, de jardinage, de vêtements, ainsi, d'autres services spécialisés en restauration, activités hôtelières.

Enfin, des espaces commerçants s'ajoutent pour compléter et renforcer l'attractivité de ces espaces, rassurer le consommateur et élargir l'offre des périphéries par l'implantation des équipements de loisir, sportifs et culturels ; de cinéma, salle de spectacle zénith et des parcs de loisirs...etc.

Montpellier une ville dynamique au sud de la France, a entrepris de nombreux projets urbains à ses abords, parmi eux, le centre commercial « Odysseum », (**figure 1.9**). Ce projet qui se situe à l'entrée Est de l'agglomération de Montpellier, a été conçu dans un esprit de projet urbain qui englobe une multifonctionnalité de l'espace, répartie entre commerces (sur 135 000 m² et 100 boutiques), loisir, culture et tertiaire accompagnée d'une desserte en TC performante.



Figure 1.9 Parc de loisir « Odysseum » à l'entrée Est de Montpellier.

Source : inside-montpellier, 2010.

³ En architecture, le style boîte à chaussures décrit un style fonctionnaliste d'architecture moderne caractérisé par une prédominance de lignes droites et de formes orthogonales, avec des rangées horizontales de fenêtres ou de façades vitrées. L'expression « boîte à chaussures » peut aussi désigner le style de certaines habitations construites en série, telles que des Dingbat. Ce schéma simple et répétitif est considéré comme caractéristique de la construction à bas coût.

Le traitement de cet espace stratégique, conçu comme une destination de loisir unique en France, qualifie l'entrée d'agglomération et de ville montpelliéraine et contribuant à assurer le lien avec le cœur de la ville de Montpellier, ainsi, avec son image dynamique nécessaire à son bon rayonnement.

Néanmoins, les nouvelles occupations commerciales aux abords de ville et par leur allure physique, produisent un désordre architectural qui peut laisser des empreintes dans la qualité du paysage. Ce dernier a été détruit et occulté bien souvent par le manque de rigueur dans l'application et la prise en considération les réglementations liées à l'implantation, à la forme et à l'affichage de ces activités aux abords des villes, combiné avec leur localisation éloignée et isolée du périmètre urbain qui a entraîné peu d'investissement dans la qualité de traitement de ces espaces, (**figure 1.10**).

Au-delà, les activités économiques et commerciales aux abords de la ville, reste un défi pour beaucoup d'intercommunalités, car, l'implantation de ces activités dans une approche sensible du territoire qui reflète l'image et l'identité de ses villes, alerte de façon profonde les paysages. Le non-aménagement de ces espaces, aboutisse beaucoup de critiques, non seulement par leur perception dans le paysage qui est différent de la ville traditionnelle et parfois attractive, mais la question de leur requalification reste un véritable challenge pour les collectivités locales.

Sur le plan économique, ces nouvelles zones commerciales ajustées par l'accessibilité automobile, répondent à l'évolution efficace et ordonnée des flux vers et hors les villes, qui ont participé à l'atomisation de leurs fonctions dans les territoires ainsi à la transformation de la vie socio-économique. Cette situation pourrait aboutir la naissance des friches commerciales aux entrées des villes (Dupont, 1994) qui concurrencent les centres villes et même les métropoles.



Figure 1.10 Affichages publicitaires aux abords de la ville

D'Orléans et de Brest, France.

Source : Aucame, 2018, Bédrunes, 2015.

I.3.3 Sur le plan paysager et identitaire

Le paysage associé aux abords de ville est le premier signe qui peut interpréter son image et ses préoccupations, non seulement considéré comme le fruit de l'observation à partir de grands axes routiers et d'infrastructures, mais également, il est investi par les sensations et le mental qui peuvent interpeler à la fois et, selon les conformités de chacun, des réactions et des positions différentes.

Quelque ce soit le territoire traversé, ce paysage qui occupe une fonction d'accueil pour les voyageurs, ne correspondant pas à un vaste panorama ou un décor, mais il suit l'évolution du regard qui renvoie à une découverte d'un arrière-fond, englobant tout ce qui est perçu et marquant la longue période de laquelle ont été projetées et transformées les activités humaines. Ainsi, c'est une bonne clé de lecture dans laquelle le paysage naturel ou urbain peut être une valeur partagée qui valorise l'identité individuelle ou collective des sociétés.

Selon la Convention Européenne du Paysage (Conseil de l'Europe, 2000) « *le Paysage définit une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations* ». C'est un concept médiateur de la relation entre la société et le milieu, ou encore l'homme avec son lien fondamental à la notion de territoire, (**figure 1.11**).

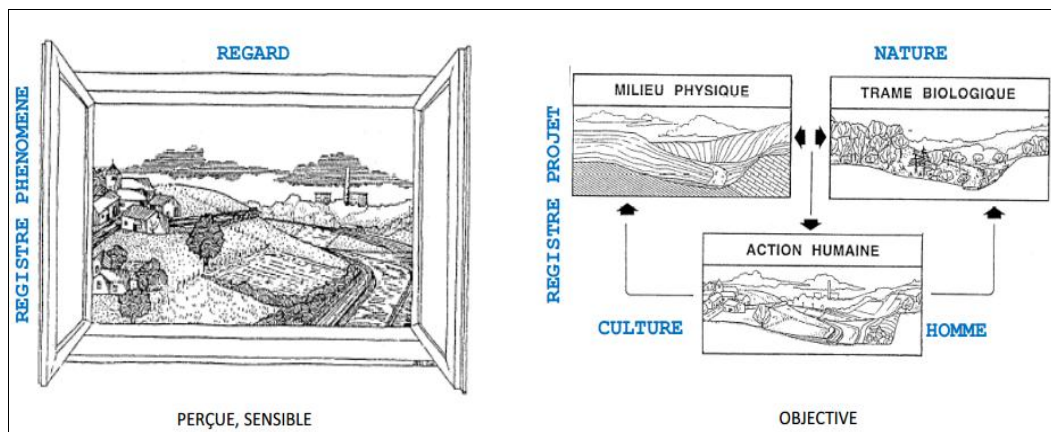


Figure 1.11 Traduction physique dans le temps des relations de l'homme à son milieu

Source : De Lestange, 2017

Le paysage est à la fois « *une entité relative et dynamique, où nature et société, regard et environnement sont en constante interaction* » (Breque, 1994).

Ainsi, cette définition est accentuée dans les travaux de (Besse, 2000) « *Le paysage est le produit des interactions, des combinaisons entre un ensemble de conditions et de contraintes naturelles (géologique, morphologique, botanique,) et un ensemble de réalités*

humaines, économiques, sociales et culturelles. Ce sont des interactions qui dans le temps et dans l'espace, rendent compte des mutations aperçues dans les paysages visibles ».

L'étude du paysage consiste à le décomposer en plusieurs éléments fondateurs et d'identifier les relations entre ceux-ci, ce qui renforce l'intérêt de grands nombres d'acteurs contemporains pour les études paysagères ; géographes, architectes et urbanistes.

Au début du vingtième siècle, la question du paysage passionnait certains auteurs : (Sitte, 1889) qui a étudié les variations des paysages dans la succession des places qui caractérisent les villes médiévales, ainsi, l'analyse pittoresque procède de l'hypothèse, selon laquelle la ville est une œuvre d'art.

Dans « l'image de la cité », (Lynch, 1976) a identifié les éléments qui se combinent pour former lisibilité et l'imaginable, ainsi, l'image que l'on se fait du paysage urbain est forgée par des sentiments ou des besoins pratiques différents tels que le besoin de se repérer, le sentiment d'appartenance à son milieu et les impératifs esthétiques. Ainsi, (Panerai, Depaule, & Demorgon, 2005) opérationnalisent l'approche des séquences visuelles et comment l'utilisation accrue de la voiture change la façon de percevoir le paysage urbain. Et finalement, (Pinon, 1991) et sa démarche « townscape » ou lecture pittoresque qui vise à mettre en correspondance de formes caractéristiques et les modes d'appréhension. Ces travaux qui sont extrêmement riches, permettent surtout de mieux comprendre la dimension identitaire de la sensibilité aux paysages et son expression significative aux caractéristiques symboliques et communicatives. Pour cette raison, le paysage dépasse largement la dimension naturaliste pour être un révélateur permettant de comprendre la société observée, ou un moyen pour requalifier l'image des villes.

Le paysage touche plusieurs domaines et les interrogations qu'il engendre apparaissent au sein d'un système, liant un certain nombre de problématiques liées à la géographie, l'espace et la société, l'art et la culture, l'architecture et l'urbanisme, la technique, la gestion et l'aménagement des territoires, ainsi, la gouvernance urbaine, **(figure 1.12)**.

À cet effet, le paysage des abords des villes contemporaines et leurs entrées, est considéré parmi les principaux dossiers de l'aménagement et un sujet important dans les réflexions des différents acteurs de la ville, car, il conserve un rôle actif dans le développement économique, l'amélioration de l'effet de vitrine et revalorisation esthétique afin de renforcer l'attrait touristique des territoires. Cette démarche apparaît nécessaire suite au désordre spatial et visuel qui a banalisé le paysage, ainsi, aux problèmes de limites et de transitions, rencontrés aux abords des villes.

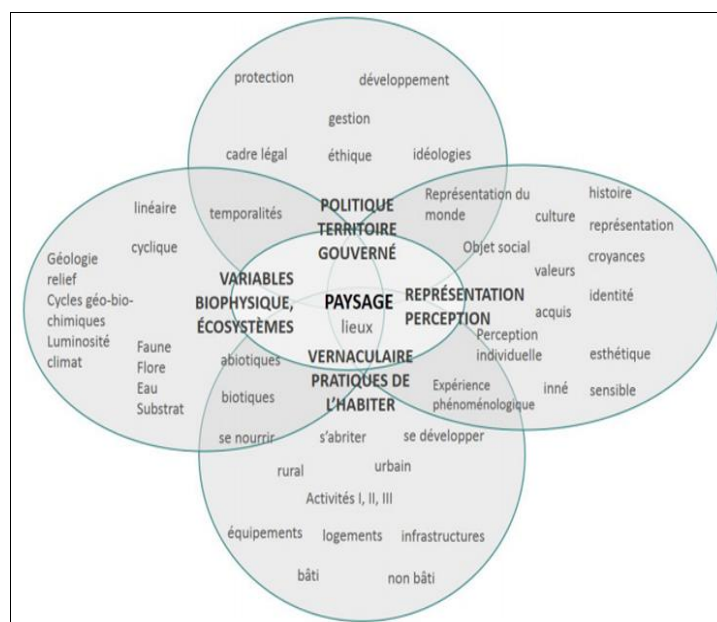


Figure 1.12 Le paysage comme matrice de la fabrique du territoire

Source : De Lestrangle, 2017.

Parmi les travaux d'aménagement du paysage des entrées des villes et agglomérations, les propositions présentées par l'agence d'urbanisme Besançon centre Franche-Comté (AUDAB, 2018) pour les schémas de cohérence territoriale (SCOT) de l'agglomération Bisontine, qui a pour un objectif de faire comprendre aux collectivités les enjeux d'améliorer les abords de villes et leurs entrées, afin d'apporter une vision d'ensemble cohérente du territoire. Les enjeux paysagers et d'images se résument dans le (tableau 1.1).

Tableau 1.1 : Enjeux paysagers et enjeux pour améliorer les entrées de ville

Enjeux paysagers	Enjeux d'images
<ul style="list-style-type: none"> - Gérer la transition naturel/ urbain et marquer les limites de l'entrée de ville/village. - Gérer les espaces délaissés et en friche. - Maîtriser l'affichage publicitaire. <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place un vocabulaire différent (enfouissement des réseaux, mobilier spécifique ...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer l'attrait touristique. - Améliorer l'effet de vitrine. - Améliorer le cadre de vie des habitants du territoire. - Promouvoir le patrimoine bâti et naturel local. - Valoriser l'identité locale pour éviter la banalisation des paysages.

Source : agence d'urbanisme Besançon centre Franche-Comté (AUDAB) ,2018.

Les propositions d'améliorations paysagères adaptées au diagnostic des entrées de l'agglomération Bisontine présentent en considération la gestion de l'impact visuel de l'affichage publicitaire par l'harmonisation des enseignes (taille, couleurs) et intégration au volume bâti. Ainsi, la gestion de l'aménagement paysager par l'alignement d'arbres marquant l'entrée, recours à la végétation pour intégrer des éléments bâtis, recours à des essences locales, de plus, la valorisation et sécurisation des modes doux par des cheminements dédiés. Et finalement, la mise en scène de l'entrée à travers la valorisation des points de vue sur le paysage et les éléments patrimoniaux remarquables ou repères par le dégagement des vues, (**figure 1.13**) (AUDAB, 2018).



Figure 1.13 Extrait des orientations d'aménagements proposées par l'AUDAB dans le cadre de l'étude sur les entrées de ville du SCOT de l'agglomération Bisontine.

Source : agence d'urbanisme Besançon centre Franche-Comté (AUDAB) ,2018.

Subséquentement, le paysage des abords de villes ne s'arrête pas à la perception des éléments ponctuels urbains étaient ou naturels, mais également, des interprétations de combinaisons et d'interactions des réalités humaines, économiques, sociales et culturelles associées à une ville et qui contribuent à définir son identité. La requalification et l'aménagement de ces espaces, font une actualité particulière où les différents acteurs de la ville se participent pour une vision commune, anticipent à l'évolution qualitative, le développement de l'image et des perspectives visuelles sur le plan identitaire des territoires. Les principales réactions s'articulent autour de l'attractivité des abords de ville et ses entrées par la mixité de leurs usages, leurs formes et leurs fonctionnements, l'enchaînement des séquences, où la transition entre les entités et les points d'appel et de repère doit être claire et bien définie, de plus, l'intégration et révélation des potentiels naturels et urbains culturels dans le paysage pour marquer la spécificité des territoires.

Sur le plan environnemental, la ville présente des nuisances qui sont liées à certaines activités telles que les gares, les travaux routiers, les nouvelles constructions et les problèmes liés aux flux et au trafic. Ainsi, elle peut être engendrée par des événements ponctuels, comme les activités commerciales dans ses abords et ses entrées et leur désordre spatial. Les nuisances engendrées par le trafic, notamment en matière de sécurité routière ou de pollution atmosphérique, sonore et visuelle, sont de plus en plus critiquées par les citoyens. Le résultat ne laisse pas de résidus puisqu'ils ne s'accumulent pas dans l'environnement, bien que ceux-ci puissent avoir un effet cumulatif sur la santé humaine.

À ce stade, les abords de ville en rapport avec la dynamique urbaine, marquent des problématiques qui renvoient aux dimensions ; spatiale, socio-économique, et paysagère environnementale. La périurbanisation sur des espaces proches ou lointains du tissu urbain, suivie d'un développement économique remarquable, a produit des nuisances engendrées par des nouvelles extensions et des occupations non contrôlées, qui s'implantent aux abords urbains et au long de grands axes routiers, formant ainsi de suite un désordre agressif dans le paysage. L'apparition de ces phénomènes au niveau des abords de ville, interpelle les différents acteurs de la ville pour réagir et évoquer une politique qui gère la situation. Leurs réactions sont relativement liées à l'aménagement, la requalification, la sensibilisation et surtout à la réglementation qui a réveillé la question des entrées de ville dans les politiques de la ville. Les réflexions élargissent, vu les problèmes de structure, de forme urbaine et d'image, examinées dans ces lieux d'émergence. Les premières tentatives pour régler ces problèmes nécessitent d'intervenir sur les espaces les plus dégradés et les plus sensibles notamment qui situent aux abords des villes.

Conclusion

Dans ce premier chapitre, nous avons traité les notions clés et de base de cette recherche ; « abords urbains » et « dynamique urbaine », leurs formes, leurs propriétés et leurs caractéristiques et le résultat de leur rapport et leur interaction.

L'ouverture et l'extension de la ville, ont marqué la transformation spatio-temporelle de ses limites. Ces dernières sont définies par rapport à la composition morphologique, sociale des espaces, ainsi, leurs caractéristiques culturelles symboliques, politiques décisionnelles et économiques fonctionnelles. De plus, le développement des infrastructures et leur prolongement dans une démarche de territorialisation des espaces, a permis la desserte et l'accessibilité des zones dans la périphérie urbaine et rurale et leur intégration dans l'espace urbain, ce qui favorise les liens entre la structure centre / périphérie et ville / campagne. Néanmoins, l'intégration des zones campagnardes et leur continuité ou discontinuité avec le tissu urbain, déstabilise son fonctionnement dans un système ouvert et écarte continuellement la lisibilité des limites de la ville et la définition de ses abords.

Les abords de ville, derrière les images stéréotypées qui les dissimulent, sont des espaces relativement flous et méconnus. Leurs définitions sont partielles et partiales, concentrées dans leurs sens sur des espaces vastes de qualité paysagère exceptionnelle, franchi par des axes qui donnent ville à voir avant d'y entrer. Nous avons discerné ces caractéristiques, dans les articles de lois, dans les descriptions des parcours et des itinéraires des guides de voyage, dans les textes littéraires et dans l'interprétation des lithographies des artistes. Ces éléments naturels et artificiels, signalent les limites et les abords de la ville contemporaine. Leur changement physique et spatial, est causé par les faits urbains (mobilité et déplacement, extension, périurbanisation, équipements, activités commerciales et économiques) et sociaux (croissance démographique et exode rural, modes d'occupation), ainsi, par les différentes dynamiques qui animent les villes.

La dynamique urbaine et l'interaction de ses composantes, dont la délivrance de l'automobile, le tracement des infrastructures, les modes d'emploi et ses formes nouvelles remarquables, ont facilité la mobilité, le déplacement, l'accessibilité des lieux et la connectivité des espaces ruraux avec le tissu urbain. L'impact marqué par ces phénomènes et ces dynamismes sur les abords de ville, reflète à des problématiques sur le plan spatial, territorial, socio-économique et paysager environnemental. Ces effets interpellent une politique et des réflexions, participent au développement, à l'aménagement, à la requalification et à l'évolution qualitative de la lisibilité de la ville et ses abords.

CHAPITRE II

LA VILLE DE CONSTANTINE : POSITIONNEMENT, EVOLUTION ET CARACTERISTIQUES DE SES ABORDS

Introduction

Constantine capitale régionale au Nord-Est algérien et par sa richesse patrimoniale indéniable et son site pittoresque exceptionnel, a le privilège d'être la plus grande curiosité de l'Algérie. Sa situation stratégique et son rocher qui est entouré d'une série de collines argileuses et une acropole naturelle enserrée dans les bouches du Rhumel, font d'elle un site impressionnant, un lieu de passage et un carrefour d'échange qui a favorisé son essor au long des siècles. L'extension urbaine poursuivie de la ville de Constantine et l'ouverture de ses limites sur des espaces qui ne sont ni urbains ni ruraux, ouvre des questions sur la définition de ses abords et leurs caractéristiques.

Le suivant chapitre aborde en premier lieu, le rôle qu'a joué la ville de Constantine à l'échelle territoriale, où nous allons déterminer son positionnement spatial, historique et morphologique et ses potentialités naturelles, urbain-culturelles et socio-économiques, sur lesquels la ville s'inscrit, s'évolue et se qualifie comme une métropole. Ce passage qui représente Constantine d'une manière générale, conçoit les conditions de base qui servent à déterminer et à cerner les abords de la ville de Constantine et leur contexte spatial et paysager.

De l'extérieur vers l'intérieur, à travers les descriptions de Constantine et ses environs dans les guides de voyage et les récits d'historiens, de voyageurs et d'écrivains, nous tentons de relever les éléments naturels, paysagers et urbains des abords de la ville Constantine. Ces derniers sont définis aussi, selon une lecture diachronique de l'évolution urbaine de la ville de l'intérieur vers l'extérieur et l'ouverture de ses abords sur les espaces périphériques et ruraux.

De plus, on met l'accent sur les différents types d'infrastructures qui desservent la ville de Constantine et ses environs proches et lointains, par l'analyse de leur forme, leur répartition sur le territoire urbain et rural, leur flux et leur trafic. À travers ces éléments qui jouent un rôle fondamental dans la dynamique urbaine de la ville de Constantine et son développement spatio-temporel, socio-économique et fonctionnel, on peut repérer les conditions et les éléments composants qui collaborent à l'inscription, la résistance ou à la transformation des abords de la ville de Constantine et ses entrées.

II.1 La ville de Constantine ; positionnement et atouts à l'échelle globale

La ville de Constantine a toujours occupé une position stratégique, considérée comme l'une des plus vieilles villes du monde. Trois fois millénaires, la ville a toujours été habitée, vivante et dynamique.

II.1.1 La situation

Géographiquement, la wilaya de Constantine se situe à l'Est de l'Algérie avec un positionnement de 36° 17' Nord et 6°37' Est du méridien de Greenwich¹. Sur une altitude de 694m, elle est privilégiée charnière au carrefour de grands axes Nord-sud qui relie le littoral au Sahara et Est-Ouest reliant le Tell et les Hautes plaines, (**figure 2.1**). Constantine est limitée au Nord par la wilaya de Skikda, à l'Est par la wilaya de Guelma, à l'Ouest par la wilaya de Mila et au Sud par la wilaya de Oum El Bouaghi. Elle couvre une superficie de 2197,20 Km².

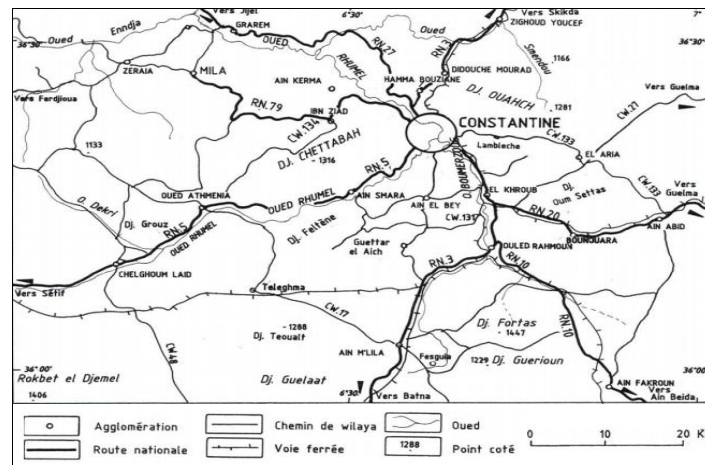


Figure 2.1 La situation géographique de la wilaya de Constantine

Source : archives de Constantine.

Administrativement, elle est organisée en 06 daïras et 12 communes suivant la configuration reprise dans la (**figure 2.2**) et le (**tableau 2.1**). La population résidente totale de Constantine a atteint 943 112 habitants, (RGPH 2018).

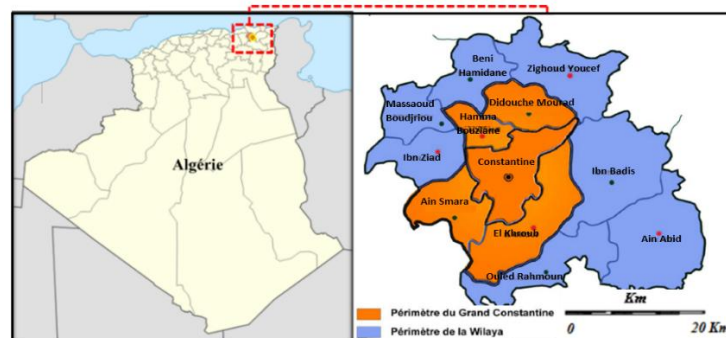


Figure 2.2 Le découpage administratif de la wilaya de Constantine

Source : monographie de la wilaya de Constantine.

Tableau 2.1 L'organisation administrative de la wilaya de Constantine

Dairates	Communes	Codes géographique	Superficie Km ²
Constantine	Constantine	25-01	231.63
El khroub	El khroub	25-06	244.65
	Ain Smara	25-09	156.10
	O. Rahmoun	25-10	209.95
Ain Abid	Ain Abid	25-07	323.80
	Ibn Badis	25-03	310.42
Zighoud Youcef	Zighoud Youcef	25-04	236.95
	Beni Hamidène	25-08	131.02
Hamma Bouziane	Hamma Bouziane	25-02	71.18
	Didouche Mourad	25-05	115.70
Ibn Ziad	Ibn Ziad	25-12	150.77
	Messaoud Boudjriou	25-11	106.60

Source : monographie de la wilaya de Constantine.

II.1.2 .Constat temporel (rappel historique)

Sur la cime du rocher escarpé, en haut des gorges du Rhumel et à 644 mètres d'altitude, apparaît la vieille ville de Constantine. C'est le pôle patrimonial et le repère de l'identité historique et culturelle de la ville, traduisant le passage de toutes les civilisations méditerranéennes, africaines et arabo-musulmanes et faisant d'elle une œuvre humaine exceptionnelle. Le rocher attiré par les remarquables grottes d'eau, fractionné par le Rhumel et fermé par ses gorges, est parmi les premiers sites habités par l'homme préhistorien (Leschi, 1937). Ses avantages naturels constituent une assiette foncière défensive exceptionnelle, sur laquelle la ville a été construite et marquait le rôle de citadelle et de commandement sur un territoire très vaste depuis plus de 2000 ans.

Cette position a servi la ville d'être la capitale de la Numidie sous le nom de « *Cirta* », un carrefour et un lieu de passage par sa localisation au croisement de deux axes Nord-Sud qui relie *Rusicada* à *Lambaësis* et Est-Ouest qui relie *Sitifis* à *Carthage*, ce qui faisait d'elle la « *colonie de Cirta* » dans le régime municipal romain, en compagnie des anciennes colonies phéniciennes ; « *Rusicada* » et « *Chullu* » et avec la ville numide ; « *Milev* » (Leschi, 1937). Après le passage des Vandales, des Byzantins, des Fatimides, des Hammadites et des Hafsidés, la ville durant la régence turque (période ottomane) connaissait une nouvelle phase dans son histoire dans laquelle devenait capitale du « Beylik de l'Est ». Constantine se prospère dans son commerce et son économie qui a élargi son rayon d'attractivité et ses relations intérieures et extérieures. Depuis l'occupation française à notre jour, elle figure parmi les principales villes de l'Algérie et demeura métropole et capitale de l'Est algérien. Son aire d'influence, joue un rôle de grande

importance dans l'armature urbaine du pays, composée de grandes villes et de métropoles.

II.1.3 Les potentialités naturelles de la ville de Constantine

Constantine est riche de sa diversité naturelle, cette dernière participe à l'originalité de ses paysages. Parmi eux on cite :

II.1.3.1 Le Rocher

Le rocher de Constantine par les caractéristiques naturelles qu'il présente constitue et depuis près de 3000 ans un point de confluence de grande importance et une principale source de curiosités naturelles. Cette qualité a fait du site un lieu de passage, un lieu des échanges qui a favorisé son essor et fait l'objet d'une grande convoitise par les différents prétendants à l'occupation humaine de la ville depuis la préhistoire à ce jour. Le rocher de Constantine est entouré d'une série de collines argileuses. Il doit son attrait à sa situation et à la combinaison de trois facteurs physiques importants, (**figure 2.3**) :

- Sa topographie plane, faiblement inclinée, qui forme un oppidum entouré de ravins sur son côté Est et d'escarpements très puissants sur ses côtés Nord et Ouest, ce qui en fait de lui un site défensif par excellence.
- Sa constitution lithologique est formée d'un ensemble de calcaires visibles ; une épaisseur de 300 m et comprenant de bas en haut environ 70 m de calcaires gris massifs, 70 m de calcaires blancs lités, 60 m de calcaires gris à caprines et Foraminifères et 100 m de calcaires gris à Hippurites et Radiolites (Joleoud, 1937). Cet ensemble résistant en fait un soubassement très solide pour les constructions.
- Son climat et l'inclinaison du rocher au Nord-Ouest vers le Sud-Est, ont eu un double effet sur le climat de Constantine.

La hauteur moyenne est de 110 mètres. Cette altitude décroît à partir du lieu nommé « Kef Chekara » au Nord à 662 mètres jusqu'à son rétrécissement au point le plus bas aux terminaison Sud à Sidi Rached atteint 534 mètres (Joleoud, 1937). Du côté Nord-Ouest, le rocher domine la plaine du Hamma bouziane. A l'Est, le rocher est séparé du plateau el Mansourah par de fortes pentes couvertes de forêts. Au Sud, s'étend le plateau de Boufrika

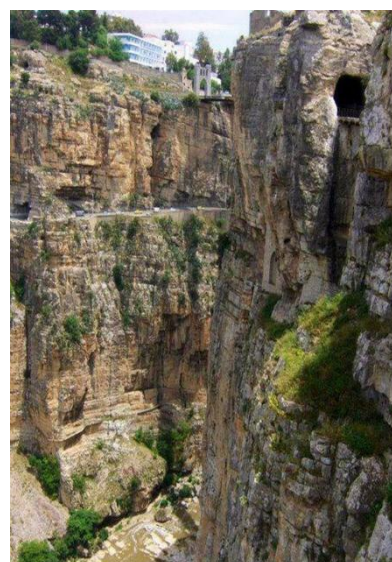


Figure 2.3 Le rocher

Source : panorama
Constantine, 2018.

à l'interfluve du Rhummel et du Boumerzoug, qui s'ouvre sur de larges perspectives du plateau Ain El Bey. Les qualités du site offrent ainsi des perspectives visuelles très importantes, obliques ou verticales, qui cèdent de diverses vues imprenables sur des parties de la ville.

II.1.3.2 La vallée et les gorges du « Rhumel »

La vallée du Rhumel est parmi les faits naturels qui ont participé à la marque de l'identité de la ville de Constantine et qui étaient à l'origine de sa création, son inscription dans le territoire et son allure de citadelle. Venant du Sud-Ouest sur une longueur de 28 Km, (**figure 2.4**), le Rhumel a scindé le rocher calcaire en deux masses, sa profondeur varie entre 37m à l'entrée des gorges et 200 mètres à sa sortie.

De plus, le Rhumel présente un élément fondateur qui symbolise ses empreintes dans le panorama et la présente image de la ville de Constantine ainsi, dans son fonctionnement. Le creusement de l'oued « Rhumel » a permis de façonner ses gorges exceptionnelles, (**figure 2.5**) classées en 1928 comme patrimoine national. Les gorges du Rhumel, constituent une merveille naturelle « *Les gorges qui cernent la ville de Constantine sur ses limites orientales, ne sont pas des gorges ordinaires. D'abord, par leur importance, leur profondeur, leur aspect particulier, elles sont uniques au monde. Elles confèrent son originalité à Constantine, dont l'histoire est étroitement liée à celle du Rhumel et conditionnée par elle* » (Bayol, 1984).

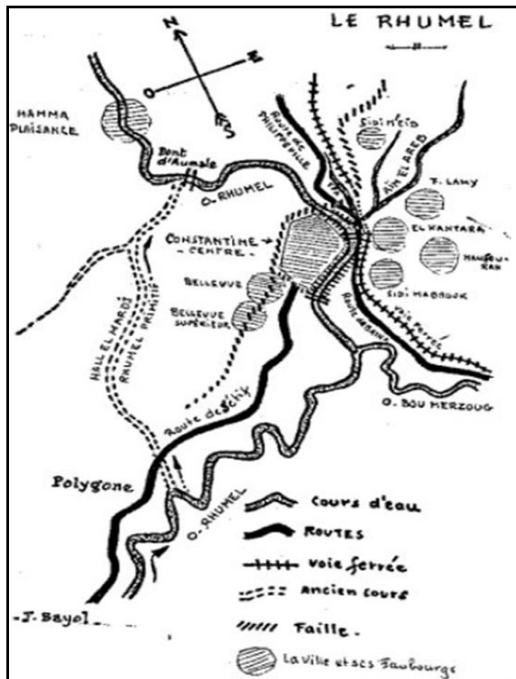


Figure 2.4 Trace initiale du Rhumel

Source : Bayol, 1984.

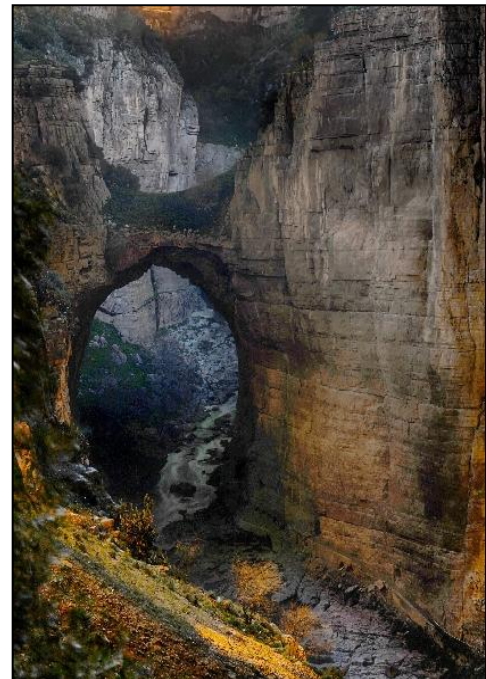


Figure 2.5 Les gorges du Rhumel

Source : Louadfe, 2019

II.1.3.3 Les cascades d'eau et les verges en amont

Les grandes cascades du ravin sont encore aujourd'hui situées à la sortie des gorges à l'aval du rocher. Elles constituent le niveau de base provisoire, où la section supérieure de la vallée du Rhumel se plonge d'une hauteur de 80 mètres. La précipitation des eaux du ravin en plusieurs chutes et sur des pentes douces et verdoyantes, couvrent de plusieurs verges qui assurent la fraîcheur et l'humidité du rocher. Ces poches végétales et le bruit terrifiant des cascades, attirent l'attention et la curiosité pour découvrir le sauvage et le pittoresque amphithéâtre du rocher, (**figure 2.6**).



Figure 2.6 Les cascades d'eau et les verges en amont

Source : auteure, 2018.

II.1.3.4 La forêt de Djbel El Ouahch

Sa date de création remonte en 1856 dans laquelle l'idée de cet espace de loisir et de promenade pour les Constantinois s'effectuait grâce à l'ingénieur Lannoy. Ce projet est réalisé dans la même année par l'implantation des arbres forestiers. Ce vaste espace naturel mentionné dans la (**figure 2.7**), se situe au Nord-Est de la commune de Constantine, limité au Nord par le massif forestier Djebel Kelal, à l'Est par oued Bendjeloul, à l'Ouest par le chemin communal et au Sud par la ville de Constantine.



Figure 2.7 La forêt de Djbel El Ouahch.

Source : Ghanou, 2019.

Les terres de la forêt de Djbel Ouahch représentant l'assiette de la réserve biologique appartiennent juridiquement au domaine de l'état (patrimoine forestier), gérées par l'administration des forêts, ainsi que, par l'assemblée populaire de Constantine (infrastructure de commerce principalement) dans des cas spéciaux. Sur une superficie de 5380 Ha, la forêt est classée comme un espace protégé à cause de sa beauté insaisissable, la diversité de sa faune et l'exceptionnel de sa flore provenant de tous les continents. La zone

se caractérise par la présence de quatre lacs artificiels, construit vers 1860, reçoivent les eaux de ruissèlement du réseau hydraulique de la zone Chaabet El Deirias qui prend source sur les hauteurs de Kef Lekhal à l'Est de la réserve d'un bassin versant de 44 m², (CFC, 2016). Ces lacs possèdent bien sûr des vidanges et des évacuateurs de crue, l'excédent d'eau passe en premier temps par le réseau d'alimentation qui les relie entre eux. Jusqu'au remplissage des quatre lacs, le reste rejoint Oued Ben Djeloul en aval, (CFC, 2016).

À cet effet, la forêt de Djbel Ouahch, constitue les poumons du vieux rocher et un magnifique site touristique qui ouvre des débats plus larges pour le réhabiliter et préserver ses ressources naturelles. Malgré ces avantages, cet ensemble magnifique est soumis à une dégradation critique cause importante à une action anthropique ; surpâturage, incendie, de plus, des maladies physiologiques et parasitaires dues à des facteurs du milieu physique.

II.1.4 Les potentialités culturelles et socio-économiques de la ville de Constantine

Chaque partie de son territoire, raconte un témoignage naturel, historique, social et urbain architectural qui marque la vie de la ville, son tracé, sa culture et son identité depuis la préhistoire jusqu' au nos jours.

II.1.4.1 Un patrimoine architectural et urbain richissime

Le patrimoine est l'héritage du passé qui englobe certaines particularités telles que le tissu de la ville et sa dimension sociologique, les monuments historiques, les vestiges archéologiques, les ensembles architecturaux et urbains ou ruraux, mais aussi les témoignages matériels ou immatériels de l'histoire et de la culture des sociétés qui leur permettent de se rassembler et de se reconnaître, par le fait de symboliser modes de vie, évènements, techniques disparues ou en cours de disparition. La ville de Constantine. Cette dernière par ses repères historiques, architecturaux et identitaires, reste hautement symbolique pour ses habitants jusqu'à nos jours, car elle incarne une façon et une ambiance de vivre propre et spécifique qui créent et représente essentiellement leur identité. Elle abrite deux styles d'architecture et d'urbanisme. Le style arabo-musulman et ottoman qui se caractérise par les portes de Médina, les maisons avec cour intérieure, les mosquées, les ruelles sinueuses, les impasses, les passages voutés, les placettes et les fontaines. Quant au style européen construit par la colonisation française, il a été introduit via des éléments transformant l'urbanisation de la ville de Constantine.

Le tracé des percées avec de larges voies droites et ornées des façades, reflétant une architecture qui impose une certaine identité face à l'expansion mondiale de la civilisation

européenne. Ainsi les ponts suspendus qui assurent la continuité de l'ensemble urbain, en reliant les deux rives de la ville et qui donnent une nouvelle texture urbaine qui a réécrit l'organisation sociale et économique, l'ambiance métropolitaine et la dynamique urbaine de la ville.

II.1.4.2 Les monuments

La ville de Constantine est tellement riche d'édifices de valeurs historiques, culturelles et architecturales. La majorité d'eux, se concentre au centre historique. Par leur diversité formelle et fonctionnelle, ils servent comme des composants esthétiques importants indéniables et des repères remarquables dans le paysage urbain et qui tracent l'identité et l'attachement des habitants à leur ville. Parmi eux on cite ; la médersa, l'hôtel de ville, le théâtre, le monument aux morts, les ponts et autres. La redécouverte de ces éléments, constitue une bonne clé d'améliorer le cadre de vie et l'image de la ville de Constantine. Ces monuments sont donc des points de repères et des éléments qui valorisent l'attractivité touristique de la ville de Constantine, (**figure 2.8**).



Figure 2.8 Les monuments historiques et architecturaux de la ville de Constantine.

Source : auteure, 2015

Selon une enquête réalisée par le SDATW de la wilaya de Constantine et qui consiste de questionner la population constantinoise et des visiteurs venant d'Alger, Annaba et Oran, (**annexe D**).

Les ponts, la mosquée El Amir Abdelkader, la vieille ville, la culture et l'histoire de Constantine, constituent les éléments qui font penser la plupart des participants concernant l'évocation de la ville et sa région, ainsi l'art culinaire et la musique du Malouf viennent en deuxième position. En ce qui concerne les éléments phares qui valorisent la destination touristique de la ville, sont les ponts et leurs vues panoramiques sur le rocher et le Rhumel, la vieille ville avec sa richesse culturelle, historique et artisanale, de plus la forêt de Djbel Ouahche et l'art culinaire de la ville. Malgré toutes ces potentialités naturelles et culturelles richissimes, Constantine reste touristiquement méconnue par une grande partie des Algériens qui relèvent aussi le manque de structures et d'infrastructures touristiques.

II.1.4.3 Positionnement socio-économique

La ville de Constantine constitue un pôle économique et commercial attractif très important. La plupart de ses activités sont projetées au long des rues et ruelles de la médina de Constantine. Cette spécificité remonte à la période Ottomane, où l'économie de la ville connaissait son développement et le commerce artisanal créait ses empreintes dans le marché de la ville. Ces métiers étaient regroupés en catégories dans un espace public appelé « *Souk* ». À ce titre on trouvait « *Souk El Teddjar* », « *Souk El Asseer* », « *Souk ElKhelek* » et « *Souk ElKebir* » (Mercier, (1937).

La transformation urbaine de la ville durant la période coloniale, engendre la disparition de grands nombres d'activités commerciales traditionnelles et donnant naissance aux nouvelles pratiques et des activités modernes. Ce changement n'a pas empêché la polarité, l'influence urbaine, ainsi que, l'attractivité économique et territoriale de la ville de Constantine dans laquelle devienne, un centre de production, de consommation et de communication très important à l'échelle régionale et nationale.

Aujourd'hui, la ville de Constantine et sa dynamique conventionnelle avec les agglomérations qui l'entourent, participent au développement économique. Ces agglomérations (dont les cinq communes du groupement) possèdent des activités industrielles et économiques qui sont faiblement représentées dans la ville centre. De plus, elles disposent des surfaces à vocation agricole affirmée au regard des surfaces mises en exploitation et qui occupent une place importante dans l'économie du Constantinois, (figure 2.9).

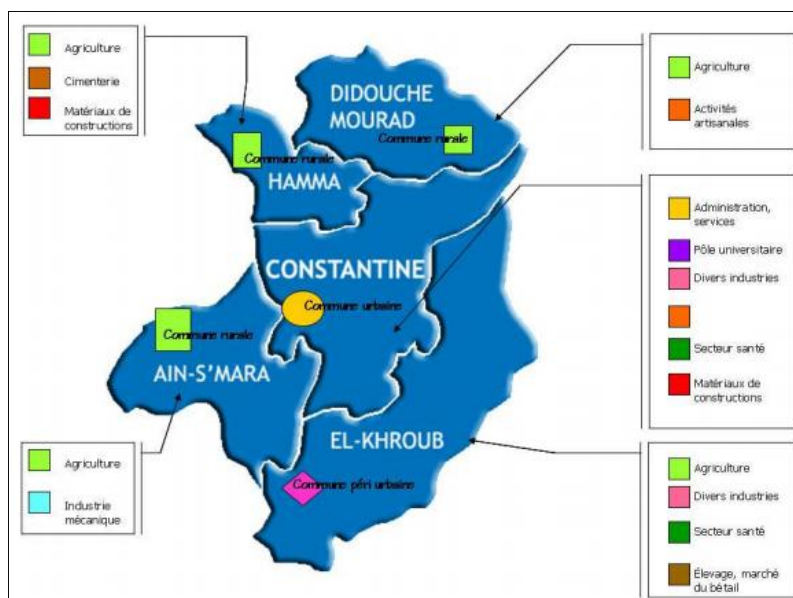


Figure 2.9 Les activités économiques dans le groupement Constantine.

Source : SCU, 2007

II.1.5 la ville de Constantine :extension et métropolisation

La ville de Constantine est marquée par son extension urbaine, qui redéfinit continuellement ses limites. En dehors de ses enceintes qui la délimitaient durant la période ottomane, à la nouvelle organisation et accessibilité spatiale qui suivait le tracé des infrastructures routières et ferroviaires de la ville coloniale, Constantine de l'indépendance s'évolue en tâche d'huile. Cette forme est le résultat d'une urbanisation démesurée, répondait avant tout à une demande considérable et urgente de logements qui suit la prolifération du phénomène des bidonvilles. Ainsi, elle est dictée par les contraintes physiques qui l'obligent à suivre le cheminement des voies de communications, le long des vallées du Rhumel, du Boumerzoug et de Hamma Bouziane. Par contre, les zones en dehors de ces périmètres naturels et artificiels, sont faiblement urbanisées. Elles sont pratiquement tous des terrains qui offrent une bonne assise géotechnique et qui ont l'avantage de profiter du passage d'un certain nombre de réseaux ou au voisinage de ceux-ci. Elles sont convoitées et subissent les pressions actuelles de l'urbanisation. Notons aussi, l'étalement urbain et le phénomène de la périurbanisation participent au resserrement de l'espace, sur lequel ils établissent des relations étroites entre la ville et ses communes environnantes. Cette situation concerne la problématique générale de la métropolisation.

La croissance démographique et la saturation des terrains urbanisables dans la ville de Constantine, insistent à une opération de dé-densification et de rééquilibrage des territoires. Dans ce cas, la ville de Constantine sort de ses limites administratives et de nouvelles stratégies territoriales sont mises, dont le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme intercommunal s'occupe de la mission de rééquilibrage de ces territoires (la ville de Constantine et les quatre communes environnantes : El Khroub, Aïn Smara, Hamma Bouziane et Didouche Mourad, ainsi, la création d'une ville nouvelle sur le plateau d'Ain El Bey). Cette politique cible d'abord les zones situées dans la couronne urbaine, où les taux d'accroissement et d'agglomération de la population sont les plus forts. Ces derniers sont glissés de la ville-centre vers la périphérie immédiate puis vers les satellites urbains (El Khroub, Aïn Smara, Hamma Bouziane et Didouche Mourad).

Le croissement urbain et démographique s'évolue, le phénomène continue, la ville et ses satellites sont densifiés et la rareté du foncier urbanisable soulève un problème d'extension. Dans cette situation, les villes nouvelles occupent une position en tant qu'instruments d'organisation et de canalisation de l'expansion urbaine de la métropole de Constantine. Ce processus d'urbanisation, favorise les liens entre la ville-centre et les zones dans la couronne urbaine, puis la couronne rurale, produisant une dynamique

rassurée par un réseau d'infrastructure qui facilite les déplacements et l'intensification des flux hors, vers et dans la ville. Cette situation donne une forme nouvelle à Constantine et ses limites urbaines. Elle se caractérise par la transformation du rapport spatial entre la ville mère et les centres périphériques qui s'expriment par la formation d'espaces urbanisés de plus en plus étalés, hétérogènes et fragmentés, (figure 2.10).

La ville de Constantine, qui a connu des phases d'explosion démographique et de report de croissance vers de nouveaux centres en périphérie, se trouve en face de plusieurs contraintes ; d'ordres fonciers et de déséquilibres inter et intra urbains. Ainsi, les territoires d'accueil sont souvent mal équipés et surtout mal préparés, avec des dysfonctionnements relevés en termes de réseaux de communication, de transport, de services et d'emplois.

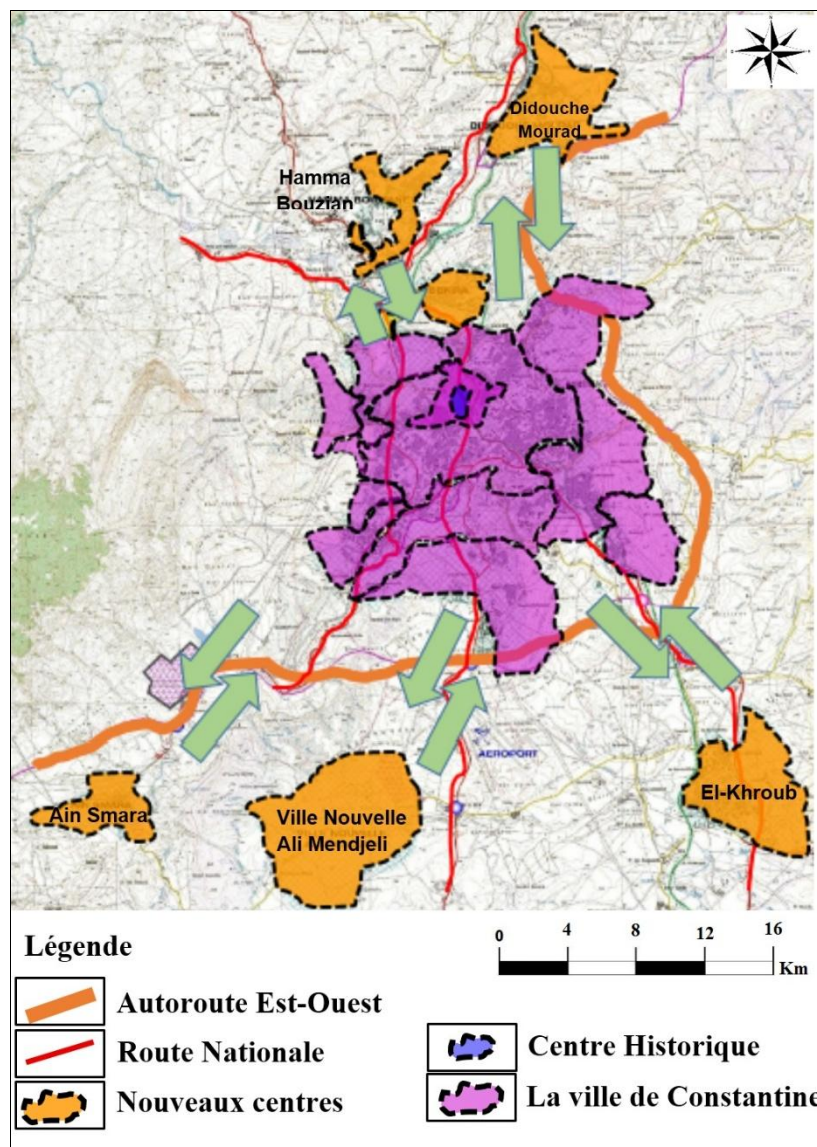


Figure 2.10 La ville de Constantine et ses environs

Source : PDAU Groupement Constantine, 2010. Mise en forme : auteure, 2015.

II.2 Les abords de la ville de Constantine

Les abords de la ville de Constantine sont influencés par les caractéristiques historiques, identitaires, morphologiques, sociales et urbains du site. De plus, l'extension urbaine de la ville, redessine continuellement ses limites dont les abords urbains semblent difficiles à les déterminer. Pour cadrer ces abords, un retour sur les descriptions et les récits de voyageurs et d'historiens (Constantine et ses abords par le regard de l'extérieur vers l'intérieur), ainsi, l'évolution urbaine de la ville dans une démarche diachronique peut éclaircir leurs caractéristiques et leur contexte spatial et paysager (Constantine et ses abords de l'intérieur vers l'extérieur).

II.2.1 Les abords vus par les voyageurs, les historiens et les romanciers

Les potentialités naturelles et urbaines culturelles de Constantine, forment certainement l'un des tableaux les plus pittoresques qui permettent de saisir l'importance accordée au visuel dans la conception du paysage de la ville. Ce dernier s'impose pour en faire une destination touristique d'excellence, qui attire non seulement la curiosité des voyageurs, mais qui inspire les historiens, les écrivains et les artistes. À travers ces récits, nous essayons de déchiffrer les caractéristiques des abords de la ville de Constantine en référence avec les définitions obtenues dans le chapitre précédent.

II.2.1.1 Les abords vus par les voyageurs

(Carette, 1850) dans son voyage en Algérie, décrivait les villes de l'Est à l'Ouest. Le parcours d'arrivée à Constantine, montrait quelques signes qui caractérisaient les abords de Constantine dans cette période. *« La ville de Constantine dessine une espèce de parallélogramme, dont les quatre angles regardent les quatre points cardinaux. La face dirigée au sud-ouest est la seule partie de la ville que la nature ait rendu abordable. La face nord-ouest est bordée de rochers escarpés, terminés par un talus haut et raide. De ce côté-là ville domine la vallée du Rhumel, dont l'œil suit le cours jusqu'à six lieues environ. Les deux autres faces sont couverte par un effroyable fossé, encaissé entre deux murailles de roches à pic [...]. Après avoir franchi la dernière cascade, le Rhumel redevenu calme, entre dans une belle vallée bordée de magnifiques jardins d'orangers, de grenadiers, de cerisiers, qu'il arrose et vivifie. Malgré l'abîme qui l'enveloppe et le surnom d'aérienne que le moyen âge lui a décerné, Constantine ce nid d'aigle, est encore dominé par trois auteur d'où la vue prolonge à quelques centaines de mètre de distance sur les toits de tuiles de ses édifices. Ce sont les hauteurs du mecid, de setha mansoura et de koudiat ati. Les deux premières sont séparées de la ville par le ravin la dernière commande la seule*

langue de terre par où Constantine soit abordable » (Carette, 1850). On distingue que la vallée du Rhumel qui franchisse les deux rochers à pic, domine la perception visuelle à distance plus longue, dont les jardins reconnus par l'appellation « les jardins du Bey » révèlent une belle vue. Ainsi, l'allure est attirée par les hauteurs de Mansourah, de Mecid et de koudia, où celle-ci est dans la continuité qui se termine et la ville rend lisible et accessible. Ces éléments naturels et le paysage qu'ils offrent, représentent les abords de la ville de Constantine.

II.2.1.2 Les abords vus par les guides ; le « guide bleu » comme modèle

La description de Constantine et ses environs à travers le parcours Constantine-Philippeville dans le guide bleu Algérie/ Tunisie de 1927, montre la stabilité de ces éléments naturels qui composent une morphologie unique et exceptionnelle de la ville. « *Constantine est remarquablement assise sur un plateau rocheux limité par des escarpements vertigineux, ayant la forme d'un trapèze aux angles orientés vers les quatre points cardinaux et dans l'inclinaison du N au S., en sens inverse de la pente des vallées qui l'enserrent, est assez sensible, puisque le saillant. (kasbah), atteint 644m, tandis que le saillant S (sidi rached) s'abaisse à 580m [...]. Le lit du Rummel, encaissé dans un ravin d'une profondeur moyenne de plus de 100m., s'enfonce au long de deux des faces du trapèze, au S. E. et au N.-E ; un ravin affluent, très abrupt aussi, rend inexpugnable une troisième face, celle du N.-O ; sur quatrième seulement, au S.-O le plateau se trouve accessible par un isthme étroit, bordé à dr et à g de pentes rapides. Outre cet accès naturel, un pont fut jeté à l'E. Dès l'époque romaine sur la gorge du Rummel, à l'endroit même où se trouve le pont d'el kantra, qui accède de la gare à la rue Georges Clemenceau* », (Monmarché,1927). Le Rhummel cerne la ville de ses côtés Nord, Nord-Est, Sud-Est et sud. Le pont El kantra, joint la ville de son côté Est. Dans ce cas, les abords de Constantine sont représentés par les richesses naturelles (le Rhummel, les escarpements du rocher) et l'accès vers la ville à travers le pont el Kantra.

Le guide bleu Algérie-Tunisie de 1950, marque de nouveaux éléments qui esquissent les environs de Constantine, (**figure 2.11**). L'interprétation de la description, montre à l'accéder aux abords, était par des chemins (le pont El kantra et la route de Sétif) qui finissent dans un espace naturel en périphérie (dont la pépinière située à la bordure de la vallée de Boumerzoug), qui offre des vues sur les arcades romaines.

Concernant les abords de côté Nord, ont été représentés par le pittoresque ouvert sur « Hamma plaisance », en traversant la route de la corniche ou le chemin de fer et même

à partir des ponts Sidi rached et El Kantara. Au Nord-Est, les abords de Constantine, englobent le parc « Lannoy » et « Djebel Ouahch », en traversant le faubourg El kantra et les plateaux de Mansoura. Le site offre des paysages et des vues magnifiques pleines de fraîcheur et de verdure. Les abords de Constantine ont été aussi représentés par le site patrimonial de « Tiddis » et les monuments historiques qui l'entourent, constituaient un repère paysager sur lequel les tracés urbains de la ville débutent être lisible.

Cela confirme la définition des abords qu'on a traités dans la loi n°98-04 relative à la protection du patrimoine culturel. Les abords de Constantine de l'Ouest, donnent vers le « Chettaba » et la maison de campagne « Dar Saleh Bey ». Ces éléments constituent les repères d'un beau panorama qui entoure Constantine.

En général, les abords de la ville de Constantine dans cette période, sont inscrits sur des espaces de propriété naturelle, environnementale, forestière et patrimoniale qui transmettent des panoramas et des pittoresques exceptionnels. Ces paysages sont raccordés par des chemins de plusieurs variétés ; naturelles (vallée du Rhumel et de Bumerzoug), artificielles (routes, chemin de fer), identitaires et symboliques (monument ou site patrimonial), par lesquels la perception et l'accéder à la ville sont abordables.

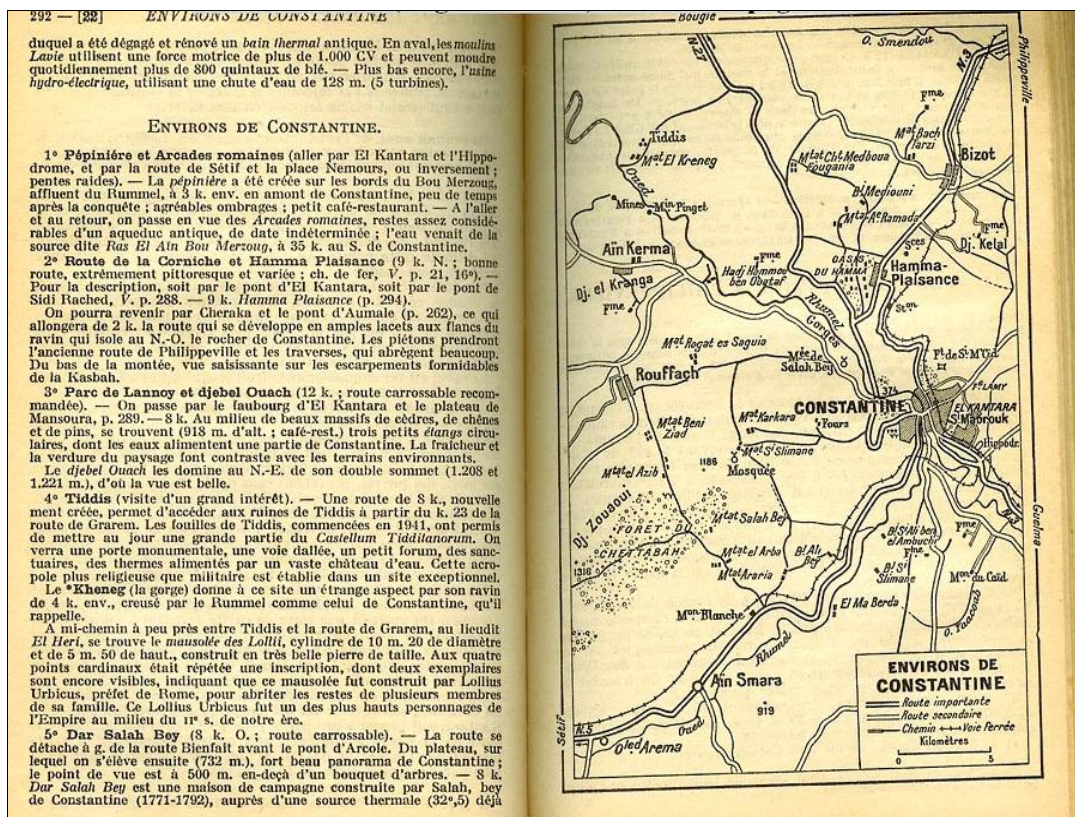


Figure 2.11 Les environs de Constantine dans le guide bleu de 1950

Source : <http://www.constantine-hier-aujourd'hui.fr/LaVille/Guide%20bleu%201950/gb292-293.htm>

II.2.1.3 Les abords vus par les historiens et les ingénieurs d'art

(Chivé & Berthier, 1937), ont cité, de nouveaux éléments qui cerne les abords de la ville dans l'évolution urbaine de Constantine avant la conquête française. « *La vallée du Rhumel dont le cours Sud-ouest-Nord-Est prend, après avoir encerclé Constantine, la direction Nord-ouest, assure le cheminement des routes venant d'Alger et se dirigeant vers Grarem-Djidjelli. La vallée du Bou-merzoug ouvre les relations vers le sud. Constantine est un carrefour entre deux autres carrefours proches d'elle, l'un au Nord est le Hamma où aboutissent les routes de Philippe ville, de Djidjlli et de Mila: l'autre au sud, est le khroub, marché fort important, d'où partent la voie ferrée et la route vers Tunis et près de qui est installé le camp d'aviation. A vrai dire, le Khroub a une position excellente qui lui donne l'avantage d'être sur la grande transversale. [...] L'immense bloc rocheux, protégé par un ravin formant le fossé d'eau le plus infranchissable, constituait une citadelle naturelle dont l'invulnérabilité était particulièrement appréciable dans un pays où les périodes de troubles ont été si nombreuses* ». Cette description montre la stabilité des limites naturelles qui protègent le rocher, dont la vallée du Rhumel cerce la ville de son côté Nord, Est et Sud. Par contre la vallée du Boumerzoug ouvre des liens au sud. Au Nord-Ouest, on remarque, l'inscription des chemins qui rendent la ville un point de relai entre Alger et Mila. La ville de Constantine connaît le tracé des infrastructures (routes, ligne ferroviaire) qui ont constitué des liens fort entre ses deux intervalles (au Nord vers Hamma et au Sud vers Kheroub). Dans ce cas, les abords de la ville de Constantine, sont représentés par le Rhumel et les infrastructures qui franchissent les aires avoisinantes de type rural et assurent leur lien avec la ville.

II.2.1.4 Les abords vus par les romanciers

Constantine était et reste un centre d'intérêt d'un nombre important d'écrivains et de romanciers, les principaux parmi eux ; Kateb Yacine, Malek Haddad, Rachid Boudjedra, Tahar Ouettar.... et d'autres. Constantine imprègne l'œuvre littéraire, l'œuvre poétique l'œuvre romanesque et l'œuvre publiciste de Malek Haddad, (Ali Khodja, 2002).

La ville de Constantine, perçue par Malek Haddad, sculpte de nouveaux sites qui représentent ses abords. Dans son article 'Constantine ; tout auteur de la ville' paru dans le journal Annasr de l'année 1966 (voir **annexe E**), « *La haute falaise de Sidi M'Cid culmine à 785 mètres d'altitude. Le panorama magnifique domine la vallée du Hamma au Sud-Ouest, s'élève la masse puissante du Chettaba la plus caractéristique des hauteurs qui entourent Constantine: une statue de Notre Dame de la paix a été érigée à l'extrémité de l'éperon rocheux, à proximité du fort. On accède à ce site magnifique par une route*

montant en lacets à travers les pins », (Haddad, 1966). Cette description confirme toujours la beauté exceptionnelle des abords de la ville venant de Hamma.

De plus, Malek Haddad, mentionnait d'autres éléments naturels, dont les « Grottes des Ours » et de « Mouflon », situées à la hauteur du deuxième tunnel de la voie ferrée Constantine- Skikda, le massif du « Djebel Ouahch » et la forêt de « Chettaba » qui s'élève dans un site remarquable. Les éléments de caractère patrimonial et monumental contenaient ; le monument de la « Souma du khroub » à 20 km, qui représente un tombeau d'architecture gréco-punique et qui donne de vues magnifiques vers Constantine et la vallée du Rhumel. La maison de campagne de « Saleh Bey » construite sur les ruines d'une ville romaine, par laquelle la vue de Constantine est très remarquable. Ainsi, le site historique de « Tiddis » à 20 km et le tombeau de « Lollius ». Des éléments urbains s'ajoutaient pour marquer les abords de la ville de Constantine, dont l'aérodrome d'Ain El Bey à 10 km, les infrastructures, les voies de circulation routière et les plates-formes d'Ain El Bey à 15 km.

II.2.2 Evolution et ouverture des abords de la ville de Constantine

Constantine comme toutes les villes du monde, a connu des changements dans sa morphologie urbaine et spatiale. Ces transformations sont causées par le développement des infrastructures et le système de transports et de déplacements qui ouvrent l'opportunité aux nouvelles urbanisations, desservent des sites périurbains et donnent naissance à des nouvelles pratiques d'appropriation de l'espace.

À partir des périodes déterminées, nous allons voir dans les lignes qui suivent, l'impact des faits urbains et de la dynamique urbaine ainsi leur contribution sur l'extension et le glissement des abords de la ville de Constantine et ses entrées dans le temps et dans l'espace, ainsi son accessibilité par rapport aux grandes infrastructures.

II.2.2.1 Période 1 : avant 1837

À cette époque, la ville de Constantine était limitée au rocher qui fait 30 Ha de superficie, ceinturée par des barrières naturelles (le Rhumel et ses gorges) et protégée par un rempart (mur d'enceinte). L'accès à la ville ottomane se faisait à travers quatre portes : Bab El Djadid, Bab El Oued et Bab El Djabia à l'Ouest, le pont et Bab El Kantara au Nord.

Le tissu urbain était dense, la ville était subdivisée en quatre quartiers résidentiels, situés aux quatre angles (la Casbah, El Kantara, Tabia et Bab El Djabia) et un espace à caractère commercial et artisanal situé au centre (Mercier, (1937). Les rues qui reliaient les portes au centre, étaient étroites, sinueuses et menant vers des impasses, (**figure 2.12**).

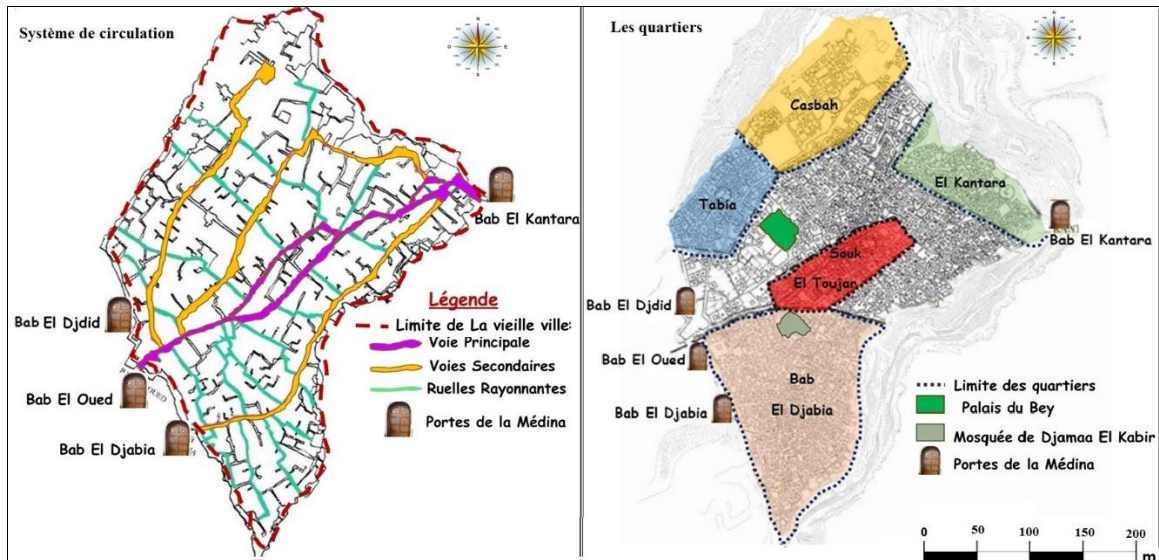


Figure 2.12 L'organisation spatiale et les entrées de la ville de Constantine avant 1837

Source : Mercier, 1937, Plan de la ville de Constantine en 1837. PPSMVSS de la vieille ville de Constantine, 2010. Mise en forme : auteure, 2015.

II.2.2.2 Période 2 :1837-1873

Après la prise de Constantine, la ville connaissait des modifications qui ont réécrit l'organisation spatiale, socio-économique et sa dynamique urbaine. Il y avait la démolition des deux portes de Bab El Oued Et Bab El Djedid et la construction de la porte Valée (Mercier, (1937). De plus, il y avait la percée de la rue nationale (actuellement baptisée Ben Mhidi) qui sépare le quartier européen à l'Ouest du quartier arabe à l'Est et relie la Brèche avec le pont et la porte de Bab El kantara, (**figure 2.13**).

Cette période connaissait aussi l'établissement du chemin de fer en 1870 et l'inauguration de la gare El kantara. Cette ligne ferroviaire avait progressé les liens économiques et commerciaux avec les villes du bassin méditerranéen (Biesse-eichelbrenner, 1985), (**figure 2.14**).



Figure 2.13 Constantine en 1840

Source : archives de Constantine



Figure 2.14 La gare ferroviaire El Kantara

Source : Gilard, 2008

Donc, l'accès à la ville se faisait uniquement à travers les trois portes ; Bab El Kantara, Bab El Djabia et la porte Vallée, menant respectivement vers la rue nationale, le pont El Kantara qui a été reconstruit et la gare ferroviaire. En cette période, Saint-Jean et El Kantara, c'était les seuls faubourgs existants, (**figure 2.15**).

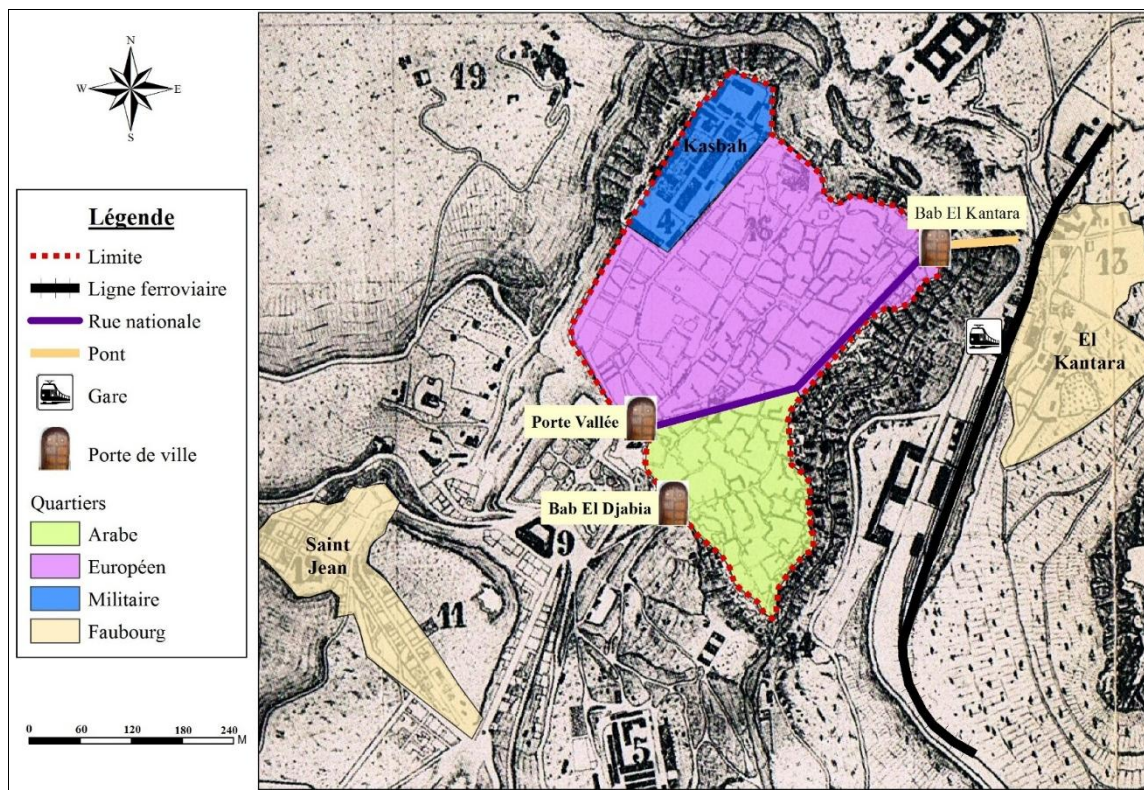


Figure 2.15 Les entrées de la ville de Constantine en 1873.

Source : Mercier, 1937, plan de la ville de Constantine en 1873. Mise en forme : auteure, 2018

II.2.2.3 Période 3 :1873-1919

La ville connaissait la suppression de la porte vallée, le tracé des percées avec de larges voies droites et la réalisation des équipements de différents domaines (hôpital, quartier administratif, palais de justice, théâtre, la mairie, la poste, place et placette...). De plus, la construction des ponts qui poussent le rocher à jouer son rôle séparatif en le reliant aux autres quartiers au Nord, Nord-Est, à l'Est et au Sud, ce qui favorise la naissance de nouveaux faubourgs ; Belle vue, Galliffet et faubourg Lamy. Avec la construction des routes nationales RN3 et RN5 en 1880, Constantine joignait d'autres villes à l'échelle nationale, (**figure 2.16**).

Pour cette raison l'accès à la ville se faisait à travers deux portes de Bab El Djabia et Bab El Kantara, les ponts, la gare ferroviaire, la rue nationale et les routes nationales RN3 et la RN5, (**figure 2.17**).

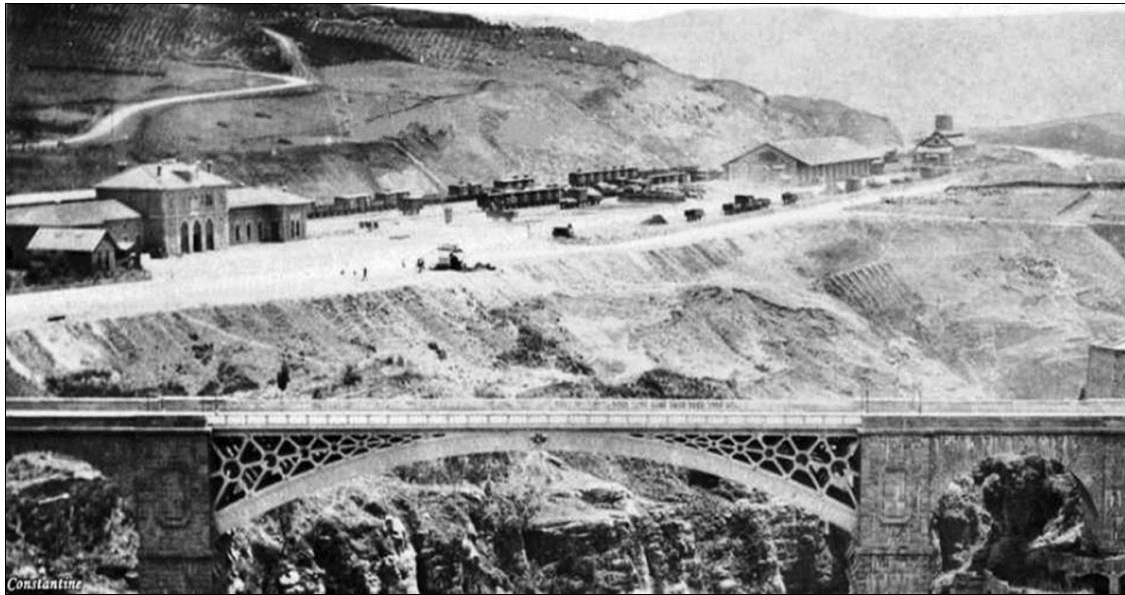


Figure 2.16 Travaux de tracement de la route nationale RN3.

Source : Fans de Constantine, 2019.

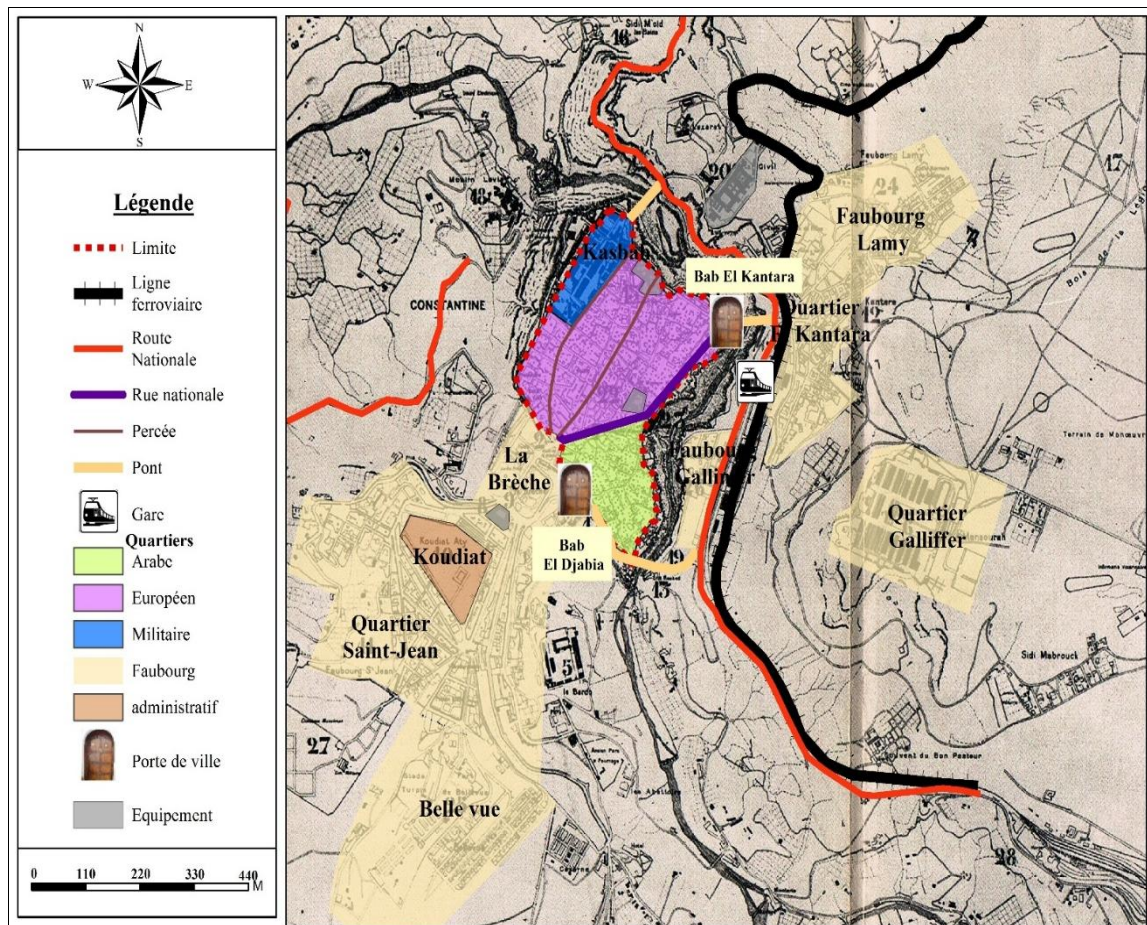


Figure 2.17 La ville de Constantine et ses entrées en 1919.

Source : Mercier, 1937, plan de la ville de Constantine en 1919. Mise en forme : auteure, 2018.

II.2.2.4 Période 4 : 1919-1937

La ville connaissait un développement démographique, urbain et économique important dont sa population atteint 114.000 habitants et sa composition urbaine dépasse 80 km de rues et 4000 immeubles (Chivé & Berthier, 1937). L'agrandissement des faubourgs existants ainsi l'apparition de nouveaux quartiers périphériques (Bardo, Sidi Mabrok inférieur et supérieur et El Mansorah), donnant à Constantine une nouvelle forme, (figure 2.18).

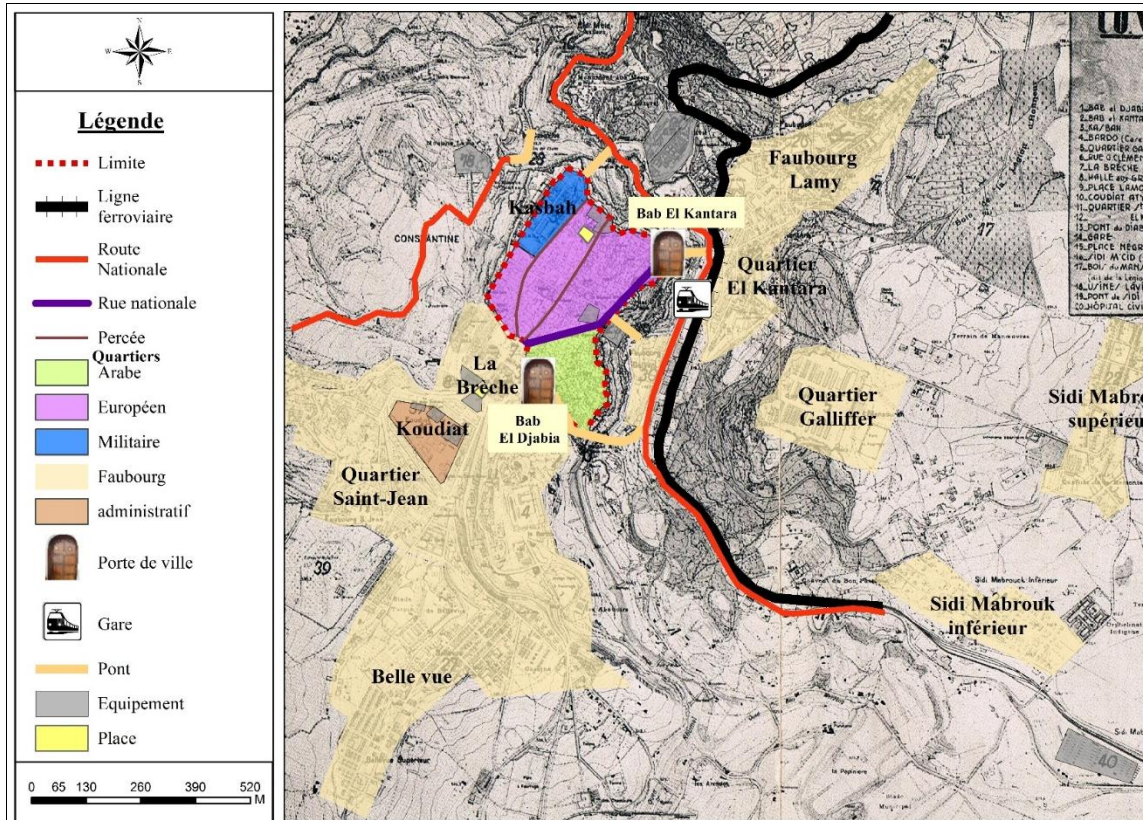


Figure 2.18 La ville de Constantine en 1937.

Source : Mercier, 1937, plan de la ville de Constantine en 1937. Mise en forme : auteure, 2018

II.2.2.5 Période 5 : 1937-1962

Entre les périodes 1937 et 1959, l'extension de la ville s'est étendue vers la zone Nord-Est et la zone Sud-Ouest sous forme de quartiers à caractère résidentiel. Sous l'effet de l'exode rural, les habitats illicites ont marqué cette période dans les bords du Rhumel et la périphérie de la ville de Constantine. Avec le lancement du plan de Constantine 1958, de nouveaux programmes de logement ont été réalisés dans la partie Sud-Ouest de la ville de Constantine pour héberger la population rurale. Parmi ces quartiers on cite ; Ciloc, El Bir, les Muriers, (figure 2.19), (figure 2.20). Après 1959, des extensions périphériques dans les

poches urbaines impropres à l'urbanisation, localisées notamment dans la partie Sud-Est où on peut trouver la cité Bentelis, le Chalet des pains et le 4^{ème} kilomètre.



Figure 2.19 La cité des Muriers

Source : Constantine images et sociétés



Figure 2.20 La cité El Bir

Source : Constantine images et sociétés

II.2.2.6 Période 6 : Après l'indépendance (1962)

Suite à l'exode rural vers la ville de Constantine, la prolifération de l'habitat précaire entre 1970 et 1973 a posé des problèmes liés aux questions urbaines, dont la problématique du foncier s'impose au cœur de toute opération urbaine, donnant ainsi de suite une ségrégation spatiale et sociale.

Entre 1974 et 1977, l'urbanisation planifiée, caractérise cette période, par le lancement et la création des ZHUN (Zone d'habitat urbaine nouvelle). Ce programme de logement a pris des directions dans la partie Sud, Sud-Est et Sud-Ouest de la ville de Constantine et en continuité avec le tissu colonial. Après la saturation des terrains urbanisables, l'extension de la ville est ciblée vers les petits centres ; Hamma Bouziane, Didouche Mourad au Nord, Ain Smara au Sud-Ouest et El Khroub au Sud-Est, ce qui projette les lignes d'infrastructure, le réseau de transports et de déplacements. Dans ce cas les abords de la ville de Constantine et ses entrées commencent à prendre leur nouvelle forme.

Dans les années 1980 à 1990, le manque des terrains urbanisables et l'accroissement de la population, ont conduit de chercher d'autres poches urbanisables pour absorber cette problématique du foncier, l'extension de la ville est orientée vers le plateau d'Ain El Bey, où la ville nouvelle Ali Mendjeli commence d'avoir le jour après 1990. La proximité de ce nouveau pôle de croissance aux grandes infrastructures routières autoroutières, aéroportuaires et au milieu des centres secondaires El Khroub et Ain Samara, produisent une dynamique conventionnelle entre la ville mère de Constantine et les communes avoisinantes.

Aujourd'hui, la construction des routes, de l'autoroute Est-Ouest et des échangeurs, ont ouvert un vaste territoire à l'urbanisation et ont facilité l'accélération des déplacements et de l'intensification des flux vers et hors la ville de Constantine. Cette urbanisation accélérée avec le mouvement des déplacements et la mobilité résidentielle, a encouragé la fragmentation et la dispersion des espaces (développement monofonctionnel), où les abords de la ville de Constantine se dissipent, deviennent flous et indéfini et les entrées sont dissimulées dans le tas de la ville anarchique et encombrée.

À ce stade, cette lecture dans une démarche diachronique, divulgue les caractéristiques spatiales et urbaines des abords de la ville de Constantine, ainsi, leur forme changeante qui est influencée par les dynamiques et les mouvements sociaux, économiques, urbains et territoriaux. Cette nouvelle configuration des abords, qui glisse dans le territoire, n'empêche pas la stabilité de certaines caractéristiques, particulièrement celles de valeur historique, naturelle et patrimoniale.

À travers les deux méthodes de lecture des abords de la ville de Constantine (aperçue de l'extérieur vers l'intérieur et de l'intérieur vers l'extérieur), nous avons fini de positionner et cerner la zone sur laquelle ces abords sont inscrits sur le territoire et la territorialité, ainsi, leur rapport avec l'aire urbaine. Cette dernière regroupe le centre historique et la ville-centre qui constituent un pôle urbain et la couronne périurbaine qui est composée des espaces périurbains et les extensions de la ville sur les espaces périphériques qui l'entourent sur une distance qui varie entre trois et six kilomètres du centre historique.

La ville de Constantine est délimitée, selon le découpage admiratif et les instructions du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme du groupement (PDAU, 2010). Elle couvre sur une superficie de 6571 Ha qui représente le secteur urbanisé et a urbanisé au court et au moyen terme de l'agglomération chef-lieu de la commune de Constantine. Concernant les agglomérations secondaires de la commune de Constantine, leur caractère urbain dans un site rural, dessinent les franges urbaines de la ville de Constantine.

Les abords de la ville de Constantine sont deux types ; urbains et ruraux. Les premiers sont en contact continu avec la ville et qui constituent le point de relai entre la ville et les communes avoisinantes du grand Constantine. Leur zone s'étend sur une distance de cinq à dix kilomètres du centre historique. Ils sont desservis par des infrastructures de base et secondaire, dont l'aéroport, l'autoroute Est-Ouest, les routes nationales, les chemins de wilaya, les chemins communaux et le chemin de fer. Les

seconds couvrent les zones totalement rurales qui sont de caractère agricole et forestier, (figure 2.21).

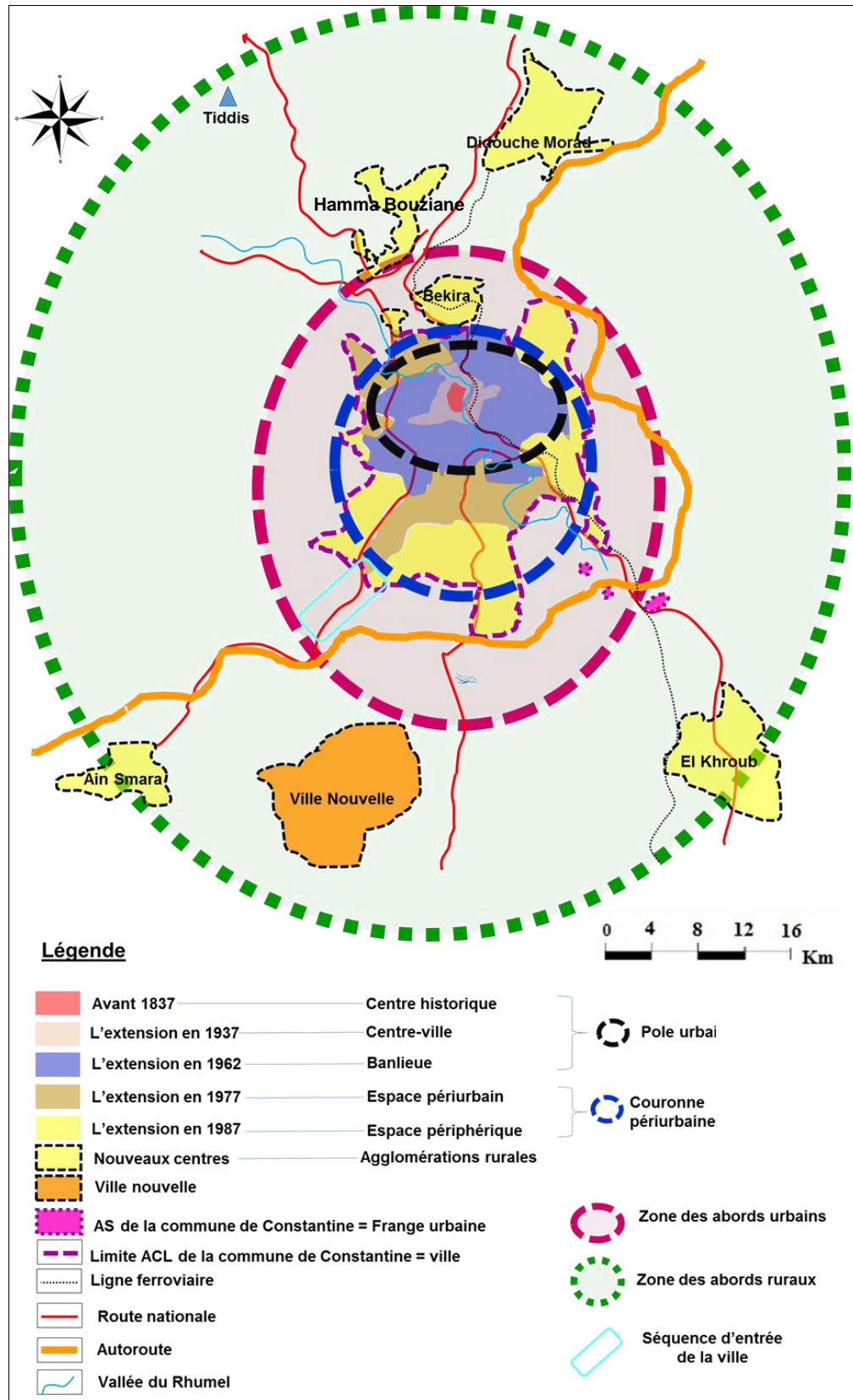


Figure 2.21 Les abords de la ville de Constantine dans une démarche diachronique.

Source : PDAU Groupement Constantine, 2010. Mise en forme : auteure, 2023

II.2.3 Les abords de la ville de Constantine en rapport avec les infrastructures

La ville de Constantine est desservie par un réseau d'infrastructure très important. Leur diversité en termes d'échelles et de fonctions (voiries, routiers, ferroviaires et aéroportuaires), constitue un support de base essentiel dans l'organisation et le quadrillage de l'espace urbain, ainsi, dans les liaisons entre la ville et ses communes limitrophes, même avec d'autres villes à l'échelle nationale et internationale. Les abords de la ville par leur définition et leurs caractéristiques, sont pénétrés par différents types d'infrastructures qui assurent leur connectivité avec l'espace urbain et ses composants. Les suivantes lignes, présentent le positionnement de la ville de Constantine et ses abords en rapport avec les infrastructures de base et secondaire qui animent leur dynamique urbaine et territoriale.

II.2.3.1 Les infrastructures routières

Ce type est le plus prédominant, tant pour les différents déplacements de voyageurs et de marchandises, aussi, la disponibilité d'un réseau routier structurant (1247,264 km), facilitant la mise en place des destinations qui assurent l'équilibre territorial, l'organisation et le développement urbain de la wilaya de Constantine. Ce réseau routier est réparti comme suit, (**figure 2.22**) :

- 246,534 km de routes nationales (RN), soit 19,76% du total.
- 371,52 km de chemins de wilaya (CW), soit 29,77% du total.
- 565,21 km de chemins communaux (CC), soit 45,32% du total.
- 64 km d'autoroutes, soit 05,13 % du total.

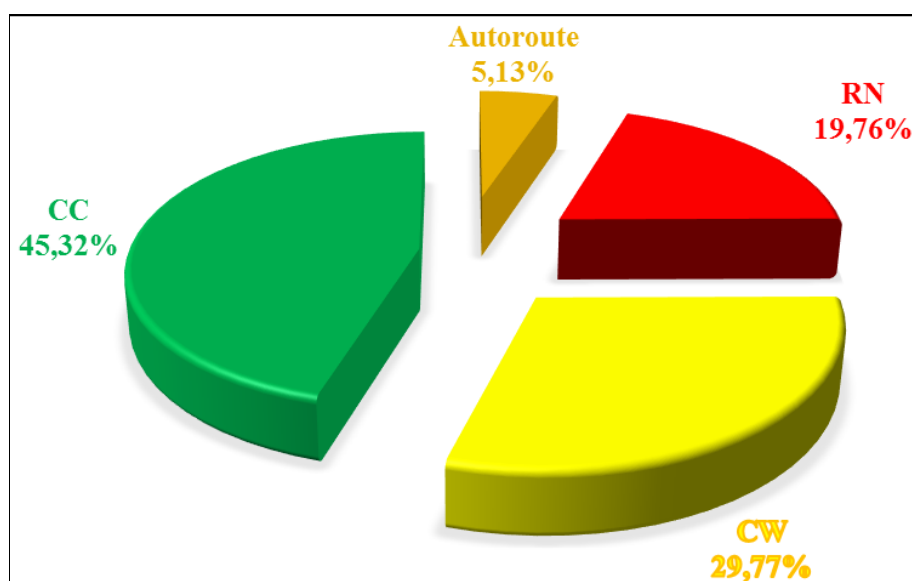


Figure 2.22 Répartition du réseau routier de la wilaya de Constantine.

Source : direction des travaux publics de la wilaya de Constantine, 2016, 2021.

II.2.3.1.1 Les routes nationales « RN »

Les routes nationales qui couvrent la Wilaya de Constantine, sont en nombre de 06. Elles s'étendent sur une longueur de **246,534 km**, leur état, leur trajectoire et leur trafic sont représentées dans le (**tableau 2.2**) :

Tableau 2.2 Répartitions de routes nationales dans la wilaya et la ville de Constantine

Routes nationales RN	Longueur Km	Liaison		Etat	Trafic V/Jour
		Constantine Wilaya	Constantine ville		
RN 03	71,9 km	Constantine vers Skikda et Annaba	-Nord : Constantine ACL vers la commune de Hamma Bouziane (Bekira) et la commune de Didouche Mourad. - Sud : Constantine ACL vers la commune d'El khroub	Moyen	25.000 V/J
RN 05	33,2 km	Constantine vers Alger	Constantine ACL vers la commune d'Ain Smara	Bon	20.000 V/J
RN 79	58,6 km	Constantine vers Oum El Bouaghui	Constantine ACL vers wilaya déléguée d'Ali Mendjeli	Moyen	-50.000 avant l'autoroute -25.000 après l'autoroute
RN 27	29,6 km	Constantine vers Mila et Jijel	Constantine ACL vers la commune de Hamma Bouziane	Moyen	- 30.000 V/J -RN27 annexe : 20.000 V/J
RN 10	7,4 km	Constantine vers Batna, Kenchele, Tebessa et Biskra	-	Moyen	25.000V/J
RN 20	45,83 km	Constantine vers Guelma et Souk Ahras.	-	Bon / 10 km mauvais	15.000 V/J

Source : direction des travaux publics de la wilaya de Constantine, 2016, 2021. Mise en forme : auteure,2021.

A cet effet, on remarque que la majorité des routes nationales qui traversent l'échelle de wilaya, se concentrent et desservent la commune de Constantine (ACL), avec une longueur de **193,3 km** soit **78,40 %** du total des routes, (**figure 2.23**), ce qui assure les liens entre la commune de et la ville Constantine et ses abords avec les autres agglomérations chefs-lieux et secondaires des communes avoisinantes et même avec des wilayas limitrophes, (**annexe F**).

L'ouverture de l'autoroute Est-Ouest et ses bretelles, répondre à la demande de trafic et aux besoins en matière de transport, notamment le cas de (Zouaghi) via la RN 079, où les nouvelles liaisons autoroutières, allègent la pression sur la route et améliore liquidité du trafic jusqu'à 50 %. En ce qui concerne le trafic journalier des routes, ils se diffèrent, selon leur localisation, leur capacité de conjonction, leur taille, leur état, leur forme et leur fonction.

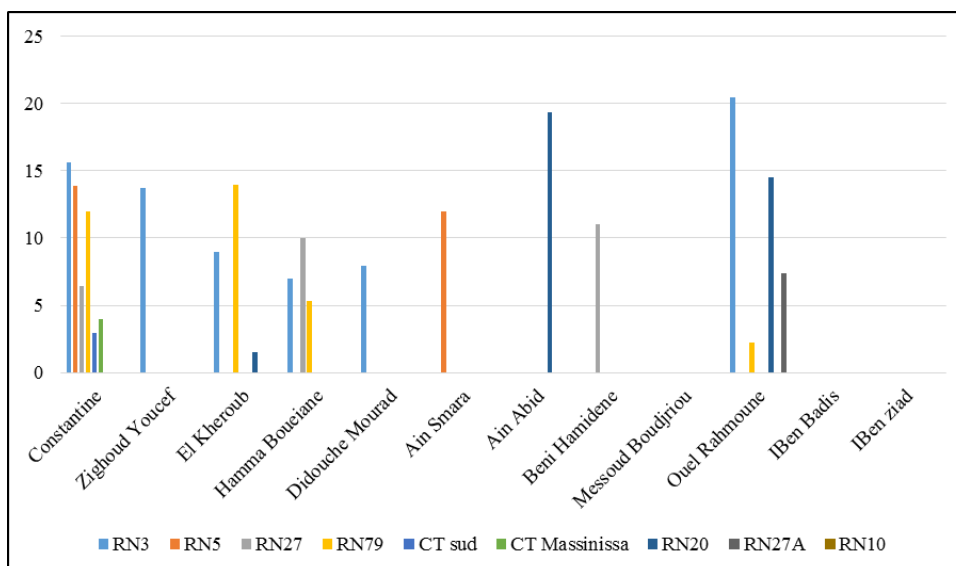


Figure 2.23 Répartition du réseau routier par Commune.

Source : DTP de la wilaya de Constantine, 2016, 2021. Mise en forme : auteure, 2021.

II.2.3.1.2 Les chemins de wilaya « CW »

Les Chemins de wilaya de Constantine sont en nombre de 27, ils s'étendent sur une longueur de **371,52 km**. Ils assurent la liaison des communes et des agglomérations non desservies par une route nationale. Voir (**annexe G**) représente plus de détails.

L'interprétation des données, montre que la commune de Constantine dont la ville et ses abords, dominant les principaux chemins de la wilaya avec une longueur de **86,3 km** soit **23, 22 %** du totale, (**figure 2.24**). De plus, le trafic moyen le plus élevé dans la commune de Constantine, est représenté dans le chemin de wilaya CW 24 avec **9185 V/J**, car c'est le seul chemin qui mène vers l'aéroport international de Constantine et desserve aussi la grande salle de spectacle Zénith. En deuxième position, on trouve le chemin de wilaya CW 175 qui joint la commune d'El Kheroub à l'agglomération chef-lieu de Constantine avec une moyenne de **3600 V/J**, (**figure 2.25**). Ainsi, on remarque que le trafic le plus élevé dans l'ensemble des chemins de wilaya est de moyenne de **12824 V/J**, représenté dans le chemin de wilaya CW 101, (**figure 2.25**). Ce dernier constitue la jonction

importante qui dessert la commune d'El Khroub et la commune d'Ain Smara, deux piliers importants dans le grand Constantine.

Par surcroît, ce flux important dans le chemin de wilaya CW 101, fait un appel de dédoublement de la voie reliant la commune de Ain Smara et la ville nouvelle Ali Mendjeli vers l'autoroute Est-Ouest. Ce projet va soulager la pression des charges lourdes et améliore le flux du trafic (URBACO, 2021). Par ailleurs, la commune de Hamma Bouziane n'est desservie par aucun chemin de wilaya, ce qui interpelle à l'amélioration et la mise en considération du chemin, selon ses besoins.

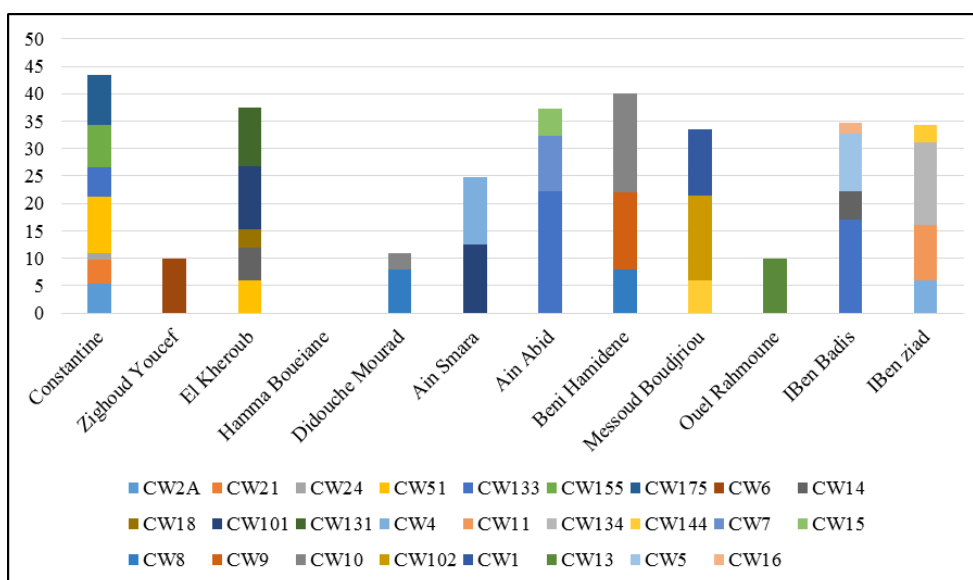


Figure 2.24 Répartition des chemins de wilaya par Commune.

Source : DTP de la wilaya de Constantine, 2008,2016, 2021. Mise en forme : auteure, 2021.

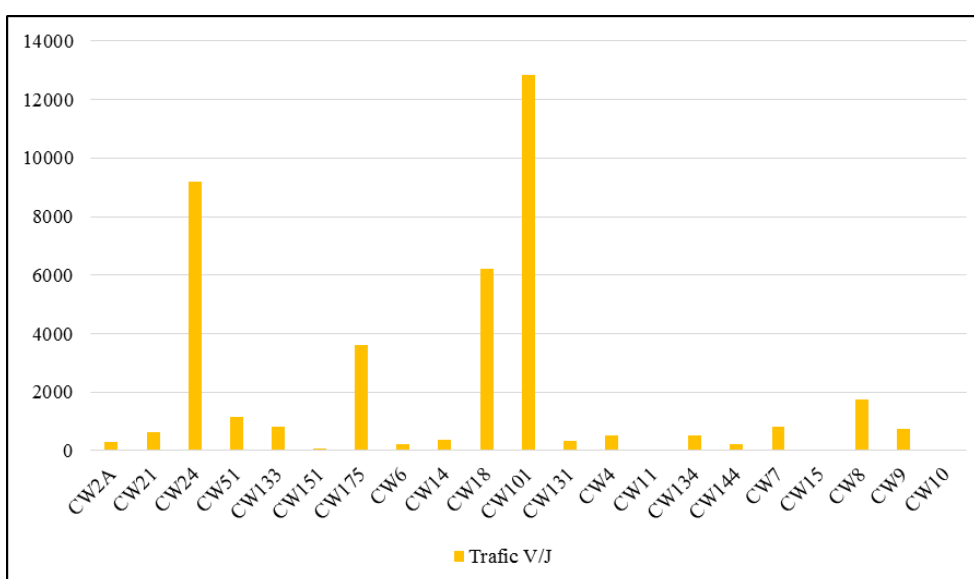


Figure 2.25 Répartition de trafic moyen/ j par chemin de wilaya dans Constantine

Source : DTP de la wilaya de Constantine, 2008,2016, 2021. Mise en forme : auteure, 2021.

II.2.3.1.3 Les chemins communaux « CC »

Les Chemins communaux qui couvrent la wilaya de Constantine et assurent les liens entre ses communes, s'étendent sur une longueur de **565,21 km** et représente **45,32 %** du total des réseaux routiers. Ils assurent la liaison de petites agglomérations et villages non desservis par un chemin de wilaya, (**tableau 2.3**).

Tableau 2.3 Répartition des chemins communaux par communes dans la wilaya de Constantine

Commune	Nbr. de CC	Linéaire (km)
Constantine	10	30.09
Zighoud Youcef	18	70.06
El khroub	15	33.4
Hamma Bouziane	20	60.21
Ibn Ziad	13	51.9
Ain Abid	18	79.7
Beni Hamidene	22	65.130
Didouche Mourad	09	27.7
MessoudBoujariou	8	41.100
Ain Smara	5	31.8
Ouledrahmoune	8	27.5
Ben Badis	16	46.62
Total	162	565.21

Source : Direction des travaux publics de la wilaya de Constantine, 2008,2016.

À cet effet, les communes et les agglomérations du type rurale, sont les plus desservis par ce type d'infrastructure, à titre d'exemple on cite la commune de Benni Hamidene, raccordée avec 22 chemins communaux, puis la commune de Hamma Bouziane avec 20 chemins et la commune de Zighoud Youcef avec 18 chemins, (**figure 2.26**).

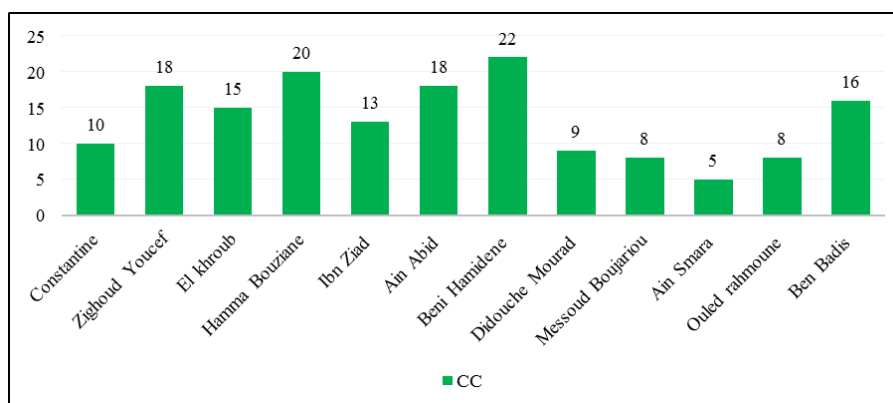


Figure 2.26 Répartition des chemins communaux par Commune.

Source : DTP de la wilaya de Constantine, 2008,2016. Mise en forme : auteure, 2021.

II.2.3.1.4 L'autoroute Est-Ouest

Le projet de l'autoroute Est-Ouest, est inscrit dans l'accord de partenariat signé par l'Algérie avec l'union Européenne et son adhésion à l'O.M.C. Cet accord impose le développement d'un réseau routier adossé à une vision globale, cohérente, prospective et d'aménagement du territoire. La réalisation de l'autoroute Est-Ouest, s'avère une nécessité vitale et incontournable. Ce projet important et stratégique, relie la frontière tunisienne (El Kala), à la frontière marocaine (Maghnia), passant par les grandes villes du Nord Algérien sur une distance de 1720 km. En 2005, le président de la République, signe le décret exécutif n° 05-271 du 18 Jomada Ethania 1426 correspondant au 25 juillet 2005 portant déclaration de l'autoroute Est-Ouest sur l'ensemble de son tracé. La wilaya de Constantine est desservie par **64 km** d'autoroutes, où elle encadre la ville de Constantine dans ses limites Nord-Est, Est et Sud, (**figure 2.29**). Ce type d'infrastructure, répondre à la demande de trafic et aux besoins en matière de transport, augmente la sécurité dans le transport et réduit le cout social induit par l'insécurité routière. Ainsi, elle réduit les coûts d'exploitation des véhicules et augmente le gain de temps pour les usagers, sans oublier qu'elle participe à la création d'un nouvel espace socio-économique rentable et attractif pour l'investissement.

À l'intérieur de la ville de Constantine, l'accordement de l'autoroute Est-Ouest avec le pont Trans-Rhumel, à inciter à faire des aménagements qui ont changé le plan de circulation de la ville de Constantine, notamment au niveau du quartier El Mansorah, El Amir Abdelkader, El Ziadia et Djebel Ouahch. Le pont Trans-Rhumel, participe considérablement à la modernisation de la ville de Constantine et renforce sa vacation de capitale régionale. Il relie la rive Ouest, en desservant pratiquement toute la partie Sud de la ville, ainsi, la zone Nord-Est avec toutes ses grandes cités. C'est un grand apport touristique pour Constantine, (**figure 2.27**). Malheureusement, les travaux de raccordement avec l'autoroute Est-Ouest sont inachevés et restent bloqués au niveau de la trémie et de l'intersection du quartier Amir Abdelkader.



Figure 2.27 Le pont Trans-Rhumel.

Source : auteure, 2019, skyscrapercity, 2018.

II.2.3.2 Les infrastructures ferroviaires

La ligne du chemin de fer de la wilaya de Constantine s'étend sur une longueur de **97 km**. Elle assure la liaison de Constantine avec 12 wilayas à l'échelle régionale. Elle est organisée sur 09 gares ; El Gourzi, Ouled Rahmoune, El Khroub, Oued Hmimim, Sidi Mabrouk, Constantine, Bekira, Didouche Mourad et Zighoud Youcef. Le tableau dans (l'**annexe H**) montre l'évolution du nombre de voyageurs entre 2013 et 2016.

L'interprétation des données dans la (**figure 2.28**), montre que le nombre des voyageurs le plus élevé est marqué dans les lignes régionales (avec un nombre de **390 107** passagers en 2015 et **374 844** en 2016), qui font les trajets entre Constantine avec Biskra, Skikda, Jijel, Batna, Toghort, Mila, Oum Bouaghui et Ain Baida.

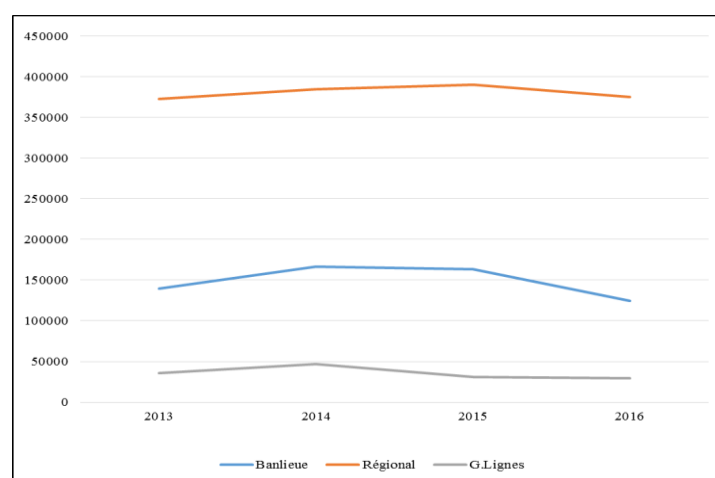


Figure 2.28 L'évolution du nombre des voyageurs par chemin de fer à Constantine.

Source : SNTF de la wilaya de Constantine, 2014, 2015 et 2016. Mise en forme : auteure, 2017.

Concernant les grandes lignes qui font le trajet Constantine/ Alger, Constantine Annaba, on remarque que le nombre est en train de se diminuer. Cela revient aux voyageurs qui préfèrent les infrastructures d'accès rapide, surtout avec l'ouverture d'autoroute Est-Ouest, qui a facilité les déplacements aux grandes distances et à une durée minimale. (Sondage au niveau de la gare routière Sahraoui et Palma, où 15 personnes de 20 préfèrent le transport routier).

La ligne du tramway et sa projection vers la ville nouvelle Ali Mendjeli, desserve la ville de Constantine et ses abords Sud. La première ligne de **8,1 km**, relie le centre-ville à Zouaghi Slimane sur neuf stations. La seconde de **6,9 km**, desserve les abords Sud. La troisième ligne de **3,5 km**, relie l'entrée Nord-Est de la ville nouvelle à l'université 2 et au centre commercial Ritej Mal. Cette nouvelle liaison anime, renforce la dynamique et assure la connectivité de la ville nouvelle à la ville mère.

II.2.3.3 L'aéroportuaire

L'aéroport international de Constantine se situe à 10 Km du centre-ville de Constantine. C'est l'accès principal de la wilaya. Il connut un trafic très important avec (1.049837 passagers marqués en 2017), (voir **annexe H**). Ses liaisons nationales couvrent 18 wilayas ; Alger, Hassi Messaoud, Oran, In amenas, Tindouf, Adrar, Tinfouin, Bechar, Hassi R'mel, Gourd Ennos, Tamanrasset, Ghardaïa, Kerchba, Bir Oubra Nord, Ouargla, Tiguentourine, El Aghouat et Toughourt. Concernant ses liaisons internationales, sont de nombre de 17 ; Marseille, Paris Orly, Lyon, Strasbourg, Djeddah, Melouse, Nice, Medina, Paris Charles De Gaulle, Metz, Toulouse, Charlero, Istanbul, Barcelone, St Etienne, Paris varty et Tunis.

Pour servir l'accessibilité de l'aéroport à la ville de Constantine, des projets ont été réalisés, assurant la fluidité des déplacements tant vers la ville, qu'à l'extérieur de l'agglomération. Une liaison rapide (aéroport/ centre-ville) avec double voie, de larges trottoirs, de nouveaux lampadaires, d'une chaussée entièrement renouvelée et autres embellissements minutieux, rendent un nouveau visage à ce tronçon. À cette partie qui mesure huit kilomètres, les responsables de la DTP sont partis avec l'idée de changer entièrement le décor. Finis donc les parapets défoncés, les chaussées déformées et dangereuses, l'éclairage de fortune, les bas-côtés envahis d'herbes folles et autres balafres, le décor donnait, jusque-là à cette entrée principale de la ville une impression de désolation et parfois de véritable abandon (DTP, 2017). Cette infrastructure de base a bénéficié des aménagements qui ont changé, amélioré l'image de Constantine à travers le site et son entrée (Zouaghui) qui a donné une très belle allure que les visiteurs et les Constantinois eux-mêmes commencent à découvrir.

La diversité des accès vers et hors la ville de Constantine, ainsi, la variété de formes et de fonctions et la nature et la morphologie des espaces de ses abords, portent en soi une image à la ville. Les abords de la ville de Constantine sont identifiés par leur paysage remarquable, leur urbanisation bouleversante et leur accessibilité pénétrante, sur laquelle la ville sera visible, lisible ou les deux en même temps. La lecture des lignes précédentes, nous a permis de cerner les caractéristiques des abords urbains de la ville qui sont en nombre de six, (**tableau 2.4**).

Le premier abord se trouve au Sud de la ville, il regroupe les principales infrastructures qui jouent un rôle à l'échelle, régionale, nationale et internationale. L'urbanisation accélérée et la présence des équipements structurants, donnent au site le statut d'un pôle urbain secondaire. Le deuxième se situe au Sud-Est, il relie la ville à la

commune d'El khroub. Les activités économiques et commerciales dominent les caractéristiques du site. Le troisième à l'Est et Nord-Est, constitue un parc naturel et écologique par excellence. L'autoroute Est-Ouest qui traverse le site, développe son attractivité touristique et territoriale.

Le quatrième au Nord, représente l'identité historique et urbain-culturelle de Constantine. La morphologie, la topographie du site et ses paysages panoramiques gravés depuis des siècles, forment une beauté unique au monde.

Le cinquième qui se trouve au Nord-Ouest, relie la ville de Constantine à la commune de Hamma Bouzienne. Le commerce et l'habitat individuel dominent la composition du site. Finalement, le sixième au Sud-Ouest assure les liens entre la ville et la commune d'Ain Smara. Les éléments composants du site, dont le paysage du type naturel et rural, les infrastructures qui cadrent l'urbanisation, dessinent un mélange de formes et de fonctions.

Tableau 2.4 Les abords de la ville de Constantine et leurs caractéristiques.

Les Abords	Abord 1	Abord 2	Abord 3	Abord 4	Abord 5	Abord 6
Caractéristiques						
Situation	Au Sud de la ville de Constantine.	Au Sud-Ouest de la ville de Constantine.	Au Nord-Est et Est de la ville de Constantine.	Au Nord de la ville de Constantine.	Au Nord-Ouest de la ville de Constantine.	Au Sud-Ouest de la ville de Constantine.
Paysagère	<ul style="list-style-type: none"> • Terrains agricoles. • Point de repère. • Point d'appel. • Visibilité et lisibilité de la ville. 	<ul style="list-style-type: none"> • Terrains agricoles. • Vallée de Boumerzoug • Visibilité de la ville. 	<ul style="list-style-type: none"> • Forêt de Djbel Ouahch. • Forêt d'El Meridj. • Zones naturelles et écologiques. • Lacs. • Terrains agricoles. • Visibilité de la ville. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le rocher. • Vallée du Rhumel. • Topographie du site. • Jardins du Bey. • Points de repère. • Points d'appel. • Vues panoramiques. • Visibilité et lisibilité de la ville. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vallée du Rhumel. • Visibilité de la ville. 	<ul style="list-style-type: none"> • Forêt de Ain Smara. • Visibilité de la ville.
urbaine	<ul style="list-style-type: none"> • Point de relai entre la ville mère et la ville nouvelle. • Habitats. • Espaces de loisir. • Equipements structurants. • Pole économique. • Pole universitaire. 	<ul style="list-style-type: none"> • Point de relai entre la ville mère et la commune d'El khroube. • Habitats. • Zone économique et commerciale. • Franges urbaines. 	<ul style="list-style-type: none"> • Point de relai entre Constantine et les villes côtières. • Parcs de détente. • Habitats. 	<ul style="list-style-type: none"> • Point de relai entre la ville mère et la commune de Hamma Bouziane. • Centre historique. • Patrimoine urbain et culturelle. • Monuments. • Habitats. • Equipements. • Commerce. 	<ul style="list-style-type: none"> • Point de relai entre la ville mère et la commune de Hamma Bouziane. • Habitats. • Zone économique et commerciale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Point de relai entre la ville mère et la commune de Ain Smara. • Habitats • Equipements.
Infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> • Aéroport • Autoroute Est-Ouest • Route nationale N79 • CW24 • Tramway 	<ul style="list-style-type: none"> • Autoroute Est-Ouest • Route nationale N03 • CW175 • Chemin de fer 	<ul style="list-style-type: none"> • Autoroute Est-Ouest • CW51 • CW133 	<ul style="list-style-type: none"> • Route nationale N03 • Chemin de fer • Chemins communaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Route nationale N27 • CW02A 	<ul style="list-style-type: none"> • Autoroute Est-Ouest • Route nationale N05

Source : auteure, 2023

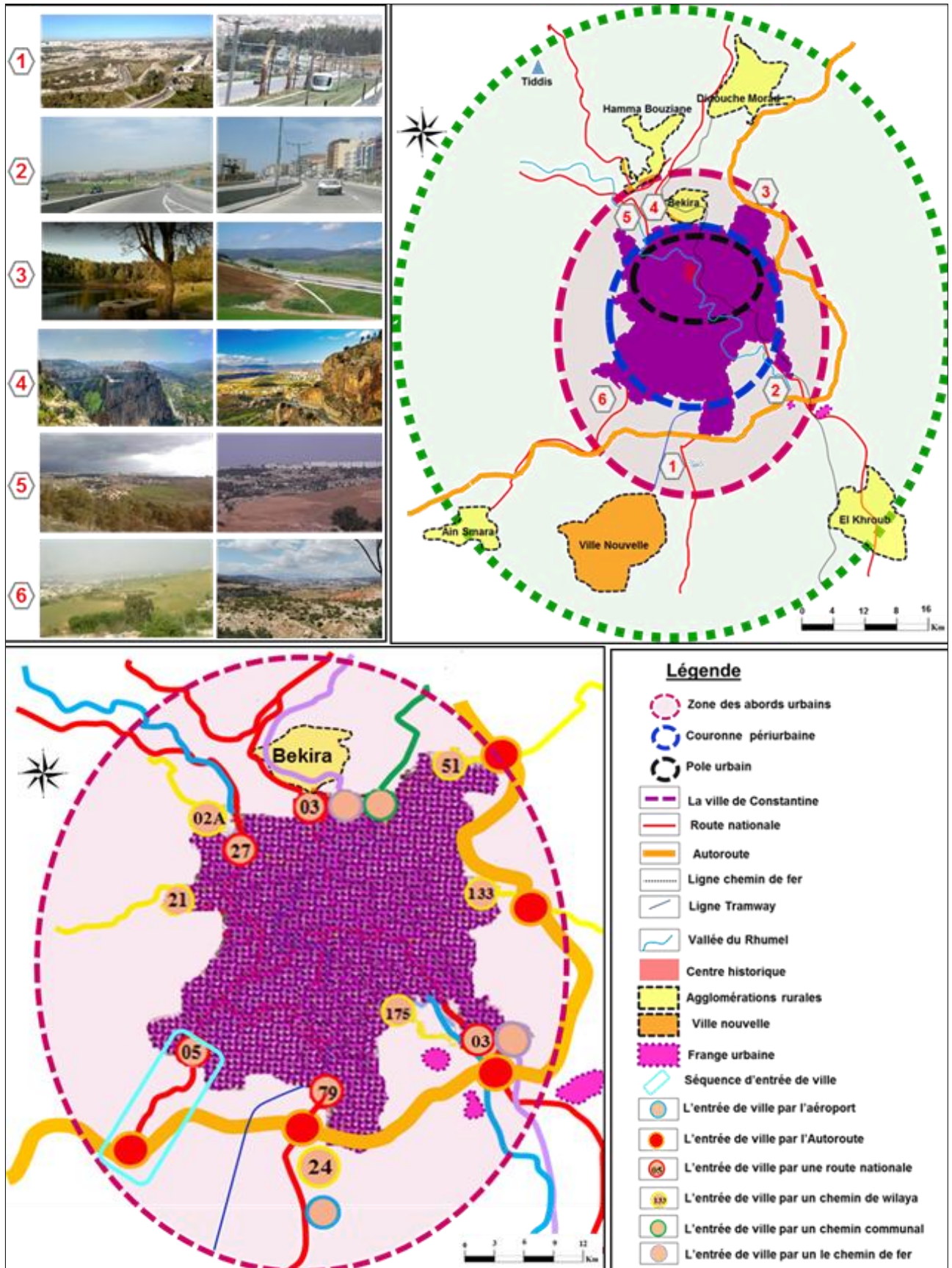


Figure 2.29 Les abords de la ville de Constantine et leurs caractéristiques.

Source : auteure, 2023.

Conclusion

Ce chapitre consiste à identifier les éléments phares et remarquables qui ont participé à la délimitation, à l'évolution et à l'ouverture des abords de la ville de Constantine et leur accessibilité dans le territoire.

Constantine par sa situation stratégique, procède un point de confluence de grande importance qui renforce son attractivité territoriale, régionale et touristique. Son site naturel exceptionnel, remarquablement assise sur un plateau rocheux et limité par des escarpements vertigineux et défendu par de profonds ravins, où le Rhumel ceinture la ville, forment certainement l'un de ces tableaux les plus pittoresques. D'un point de vue architectural, urbain, patrimonial, socio-culturel et socio-économique, elle constitue le lieu de cristallisation d'une vie communautaire identique. Les éléments naturels et urbains culturels et leurs interactions, font l'image d'une identité propre à la ville et une culture qui s'est vue altérée voire fondue, avec ces pratiques sociales, artistiques et économiques.

Cette magnifique ville avec son long passé historique civilisationnel, son positionnement fort et continu dans le temps et ses différentes potentialités, ont maintenu son statut d'une métropole, d'une capitale régionale et d'un carrefour des échanges industriels et économiques dynamique. Actuellement, un pôle universitaire et hospitalier, associé à des opérations de renouvellement et de développement et tissé avec un réseau routier, ferroviaire et aérien qui assure ses liens nationaux et internationaux.

Les abords de la ville de Constantine au regard de ces dynamiques et mouvements urbains, sociaux, économiques et territoriaux, posent des interrogations sur leur contexte spatial, morphologique, fonctionnel et paysager, ainsi, sur les conditions associées à leur forme changeante dans le temps et dans l'espace. À cet effet, les abords de la ville de Constantine, perçus par les récits des voyageurs, les guides de voyage, les descriptions des historiens et des romanciers, exposent la beauté exceptionnelle de leurs paysages qui s'ouvrent sur des espaces de propriété naturelle, environnementale, forestière et patrimoniale. Ces paysages sont raccordés par des chemins d'une variété naturelle et artificielle, identitaires et symboliques sur lesquels la ville semble visible et abordable. Concernant, les grandes étapes d'extension de la ville de Constantine et l'évolution de ses entrées, illustrent la nouvelle configuration spatiale et urbaine de ses abords. À ce stade, les déplacements mécaniques à l'intérieur du centre historique, le tracé des infrastructures, sont à la base de la transmutation et du glissement des limites de la ville et ses abords. Cette situation a permis à la ville d'élargir son rayon d'attraction en dehors du rocher et renforcer les liens de la structure centre / périphérie et ville / campagne.

CHAPITRE III

APPROCHES METHODOLOGIQUES ; OUTILS ET CADRAGE SPATIAL

Introduction

Les différentes approches méthodologiques appliquées pour réaliser ce travail de recherche, ont un objectif d'obtenir des résultats théoriques conceptuels et pratiques opérationnels, afin de concevoir une grille d'analyse qui permet à la suite de repérer et apprécier les différents effets de la dynamique urbaine et son apport paysager, urbain et économique sur les abords de la ville de Constantine.

L'interaction de l'analyse du contenu et les différentes lectures théoriques qui ont été raffermies par des exemples qui partagent le même intérêt de notre champ d'investigations, renvoie à des réalités diverses et des thématiques liées aux questions urbaines.

De plus, elle nous a aidé à décomposer nos concepts clés en dimensions puis en indicateurs et sous indicateurs qui ont été concrets et mesurables sur terrain à travers la méthode d'enquête et ses trois outils l'observation ; l'interview et le questionnaire. Ce dernier qui a ciblé les différentes tranches d'âge et catégories de la population (habitants, visiteurs et transits) qui fréquentent notre cadrage spatial concerné, ce qui sert à la suite une bonne flexibilité et une explication solide du phénomène étudié et leur contexte. Ainsi, le supplément d'intérêt à travers l'analyse séquentielle et pittoresque, servira à la suite d'interpréter les composants naturels et urbain-culturels qui gravent leurs caractéristiques identiques et spécifiques des sites historiques.

Ces éléments ont permis de constituer une grille d'évaluation des différents phénomènes observés aux abords de ville et ses entrées. Les composantes de cette grille peuvent être modifiables, selon la problématique, les objectifs et les critères de chaque territoire. À cet effet, on trouvera dans les prochaines pages la présentation des principales approches méthodologiques appliquées, à travers trois volés ; la grille d'analyse qui résume les données de l'analyse conceptuelle des concepts outils utilisés « abords de ville » et « dynamique urbaine » et leur contexte spatial, économique, fonctionnel, social, urbain, paysager et environnementale. Puis, le cadrage spatial et les critères de choix des cas d'étude des abords urbains de la ville de Constantine. Enfin, les différents outils de l'enquête, dont le questionnaire destiné aux habitants et aux visiteurs de Constantine, le comptage du trafic journalier des flux vers et hors la ville, ainsi, les principes de l'analyse pittoresque, (**figure 3.1**).

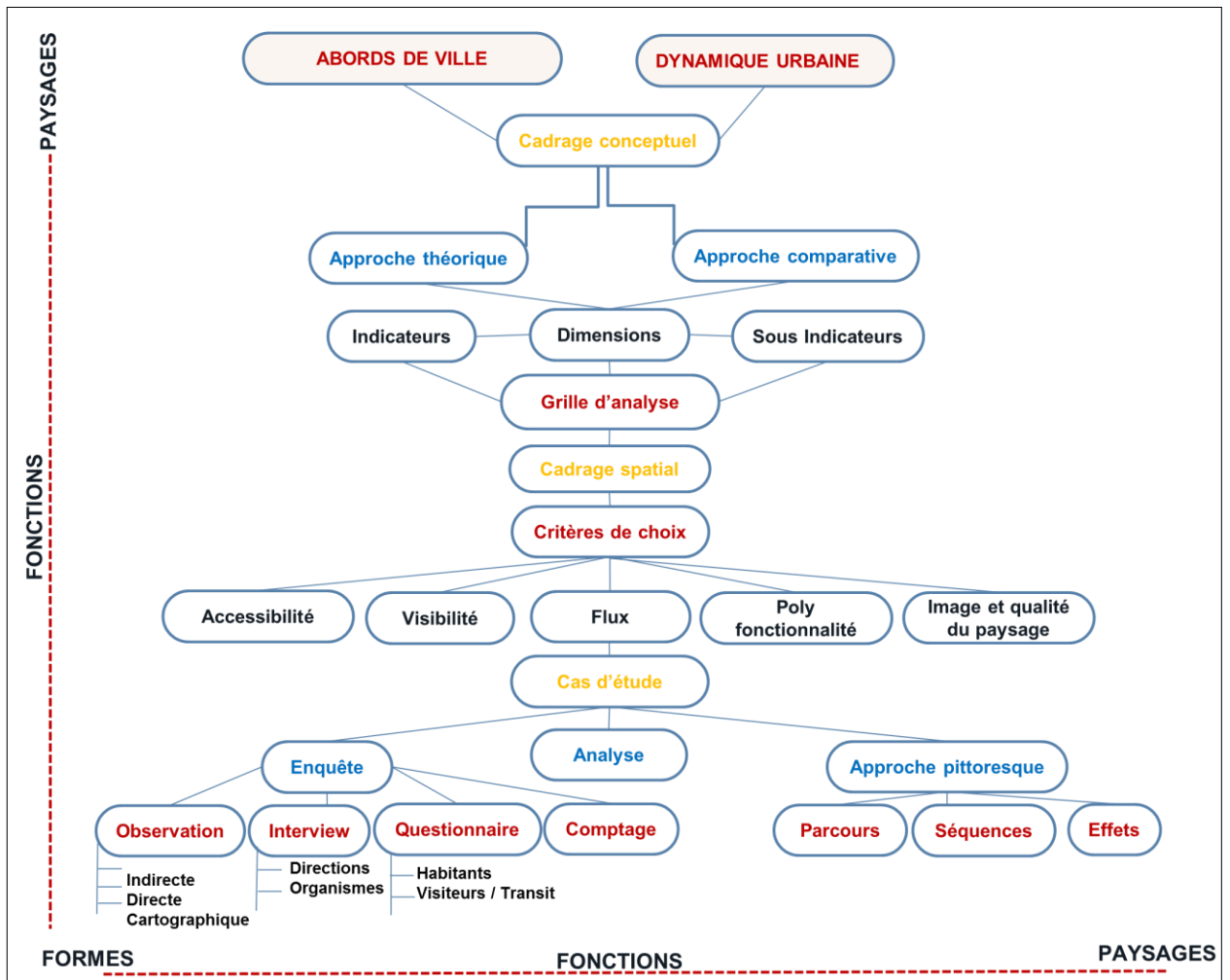


Figure 3.1 Schéma illustratif de différentes approches méthodologiques appliquées.

Source : auteure, 2023.

III.1 La grille d'analyse

La grille d'analyse (**figure 3.2**), appliquée sur notre cas d'étude, est le résultat de l'analyse des notions conceptuelles, ainsi la lecture des différents modèles qui partagent le même intérêt de notre recherche. L'interaction des faits urbains et des dynamiques diverses sur les abords de la ville, résulte des effets qui renvoient aux dimensions ; spatiale, économique, paysagère, identitaire et environnementale.

La dimension spatiale des abords urbains, regroupe des indicateurs et sous-indicateurs tous liés les uns aux autres. Elle s'intéresse à l'indicateur de la morphologie qui dessine les sous-indicateurs de la forme et des limites. Ces dernières sont influencées par l'indicateur des extensions urbaines qui favorisent des liens aux espaces périurbains et donnent naissance au phénomène de l'étalement urbain (sous-indicateurs) qui caractérise les villes contemporaines. Les nouveaux espaces sont connectés aux différents types

d'infrastructures (indicateurs) qui assurent l'accessibilité, les déplacements et le transport. Cet indicateur joint aussi les autres de ; l'activité commerciale, l'attractivité et l'image de ville de la dimension économique. Les sous-indicateurs ; la qualité urbaine, architecturale et environnementale de l'image de ville, constituent des éléments phares dans l'évaluation de la dimension paysagère. Cette dernière, est le résultat d'interaction des sous-indicateurs morphologique, historique, sociale et fonctionnelle, qui symbolisent une identité figée et spécifique. Les séquences et les repères, participent à la visibilité et à la lisibilité du paysage. Enfin, la dimension environnementale, est évaluée à travers les sous-indicateurs ; trame verte et bleue et leur qualité.

Concernant la dynamique urbaine, la lecture et la compréhension de cette notion, renvoient aux dimensions ; spatiale, temporelle, fonctionnelle, sociale et urbaine. Les mutations spatiales et les extensions urbaines, effacent continuellement les limites, où l'indicateur de transition entre la structure ville/campagne, semble difficile à le déterminer. Les autres sous-indicateurs tels que ; nouveaux centres et espace périurbain et leur rapport avec la ville, engendrent des dynamiques diverses assimilées par un réseau d'infrastructure, dont la délivrance de l'automobile est à la base des mutations spatio-temporelles. La dimension fonctionnelle et ses indicateurs ; programmation et planification, jouent un rôle très important dans l'organisation des différents mouvements du territoire et de la territorialité. Ces mouvements s'adressent aussi, à la dimension sociale dans laquelle les différentes catégories de la population, habitent, circulent et travaillent. L'indicateur occupation, produit de nouveaux modes d'appropriation qui transforme l'espace et procède des effets urbains et environnementaux. Cette structure qui ordonne les dimensions, les indicateurs et les sous-indicateurs, des concepts outils utilisés, a facilité la lecture et la compréhension des phénomènes étudiés et leur interaction. De plus, elle nous a aidé à vérifier les hypothèses proposées sur terrain, à travers l'enquête et le questionnaire. Ce dernier est composé de 27 questions, organisées, selon les dimensions et les indicateurs précédents des concepts clés ; « abords de la ville » et « dynamique urbaine ». La dimension spatiale des deux notions, est mesurée à travers dix questions, dont sept, sont liés aux sous-indicateurs de l'infrastructure au vu de son importance sur l'échelle spatiale et économique. Le reste des questions sont réparties d'une manière équilibrée sur les différents indicateurs des dimensions ; paysagère, environnementale, fonctionnelle et sociale. Donc, on peut dire que la grille structurée dans la (**figure 3.2**), a résumé les éléments qui participent à la création des dynamiques urbaines et leur impact et leur interaction sur les abords de la ville et ses entrées.

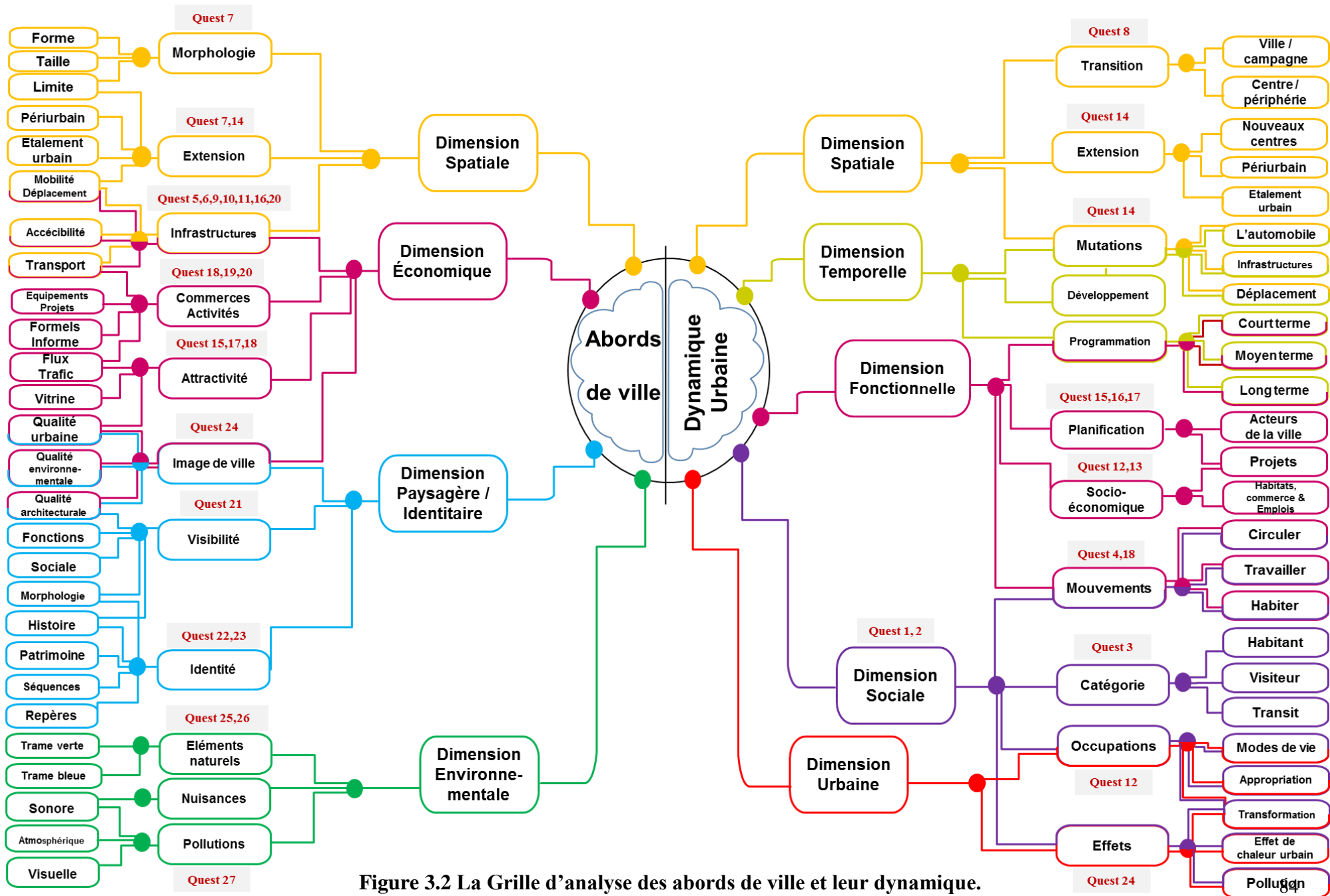


Figure 3.2 La Grille d'analyse des abords de ville et leur dynamique.

Source : auteure, 2022.

III.2 Le cadrage spatial

Les abords de la ville de Constantine, représentent l'espace géographique, selon deux caractéristiques ; les abords urbains qui sont en continuité avec la ville, à travers les différentes infrastructures de base, fondamentales et secondaires qui franchissent leur espace. Et les abords ruraux peu accessibles, de dominance naturelle, forestière et agricole.

Les premiers font l'objet de cette étude, car, ils sont les plus exposés aux différentes dynamiques urbaines et territoriales qui participent à leur transformation et leur glissement dans l'espace. Leur définition que nous avons fini de la cerner autour des espaces vastes, de qualité paysagère sur laquelle la perception de la ville sera visible ou lisible, cible aussi, les différentes séquences des entrées vers la ville de Constantine. Ces dernières sont classées en trois échelles, selon leur forme et les caractéristiques physiques des éléments qui composent l'espace et le cadrage paysager qui l'entourent, (**figure 3.3**).

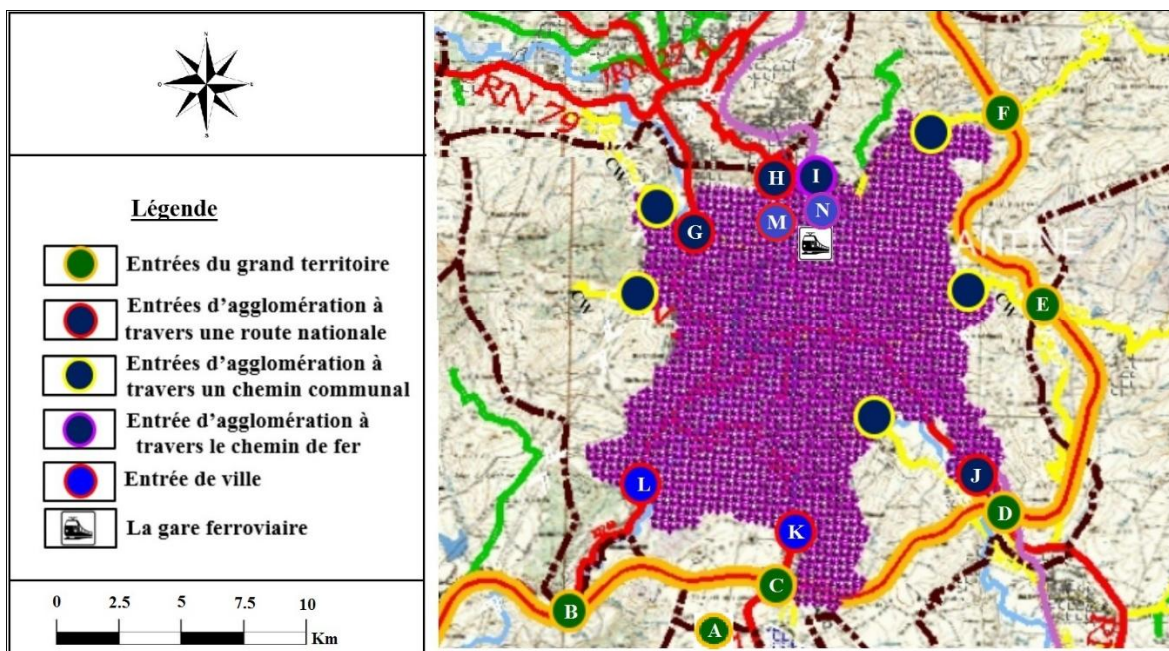


Figure 3.3 Calcification des séquences des entrées de la ville de Constantine.

Source : PAW, 2012, carte des infrastructures. Mise en forme : auteure, 2020.

Les séquences des entrées du grand territoire, marquent l'approche vers l'aire urbaine. Ainsi, le cours de parcours met en valeur les terroirs locaux, agricoles, naturels et urbains par le biais d'ouvertures de cône de vues et de perspectives sur les éléments structurants du grand paysage (relief, agriculture et quelques éléments ponctuels, tels que l'alignement d'arbres, villages perchés) et l'exposition des richesses agros naturelles qui fondent en partie l'attractivité économique du territoire.

Ce type d'entrée caractérise celles qui se situent à l'autoroute Est-ouest (B, C, D, E et F), ainsi, l'entrée aérienne (A) de Constantine peut s'inscrire dans cette catégorie par le biais de son échelle et les vues quelle offre aux passagers, (**figure 3.4**).



Figure 3.4 Les entrées du grand territoire de Constantine.

Source : auteure, 2015, 2016, 2017, 2020.

Concernant les séquences des entrées d'agglomération, elles matérialisent la transition des espaces dominés par les composantes naturelles agricoles vers des espaces à dominance urbaine. Cette transition s'opère suivant une logique de renforcement de la densité des indices urbains. En faisant office de premier contact avec l'espace urbain, les entrées d'agglomérations marquent ainsi les premières images dans la découverte de la ville. Elles concernent les axes importants, permettant de pénétrer dans le territoire, ce qui comprend aux routes nationales RN3, RN27, aux chemins de wilaya et au chemin de fer, (**figure 3.5**).

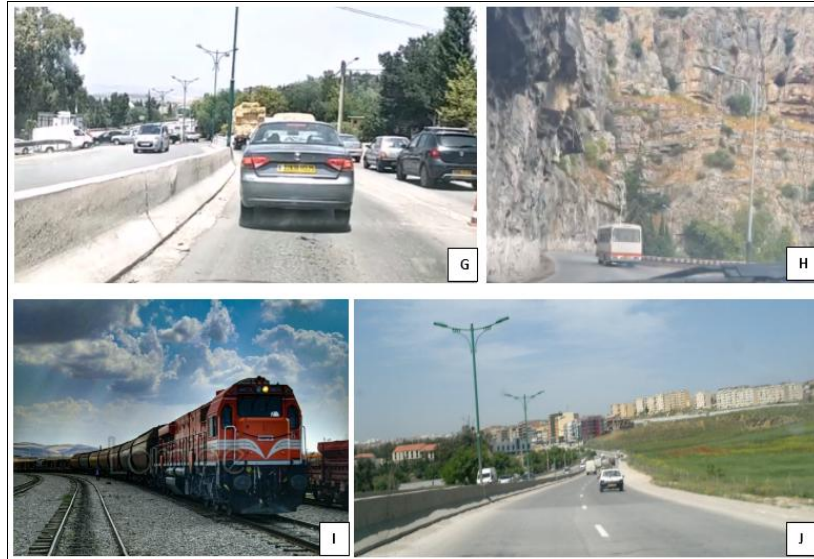


Figure 3.5 Les entrées d'agglomération de Constantine.

Source : auteure, 2015, 2016, 2017.

Enfin les séquences des entrées en ville, sont restreintes aux axes qui assurent la liaison entre les portes d'agglomérations et le centre-ville. En matière de paysage, la ville apparaît lisible, la densité bâtie franchit un seuil supplémentaire par rapport à l'entrée d'agglomération. Au niveau de cet espace, nous constatons que le traitement paysager se renforce en termes de qualité, au fur et à mesure de la proximité du centre. Cela se traduit par le passage d'une masse urbaine à un paysage plus citadin, impliquant une baisse de la vitesse et la contestation du tout-automobile, à l'instar des routes nationales telles que la RN05 (Boussouf), la gare ferroviaire El Kantara et la RN79 (Zouaghi), (**figure 3.6**).

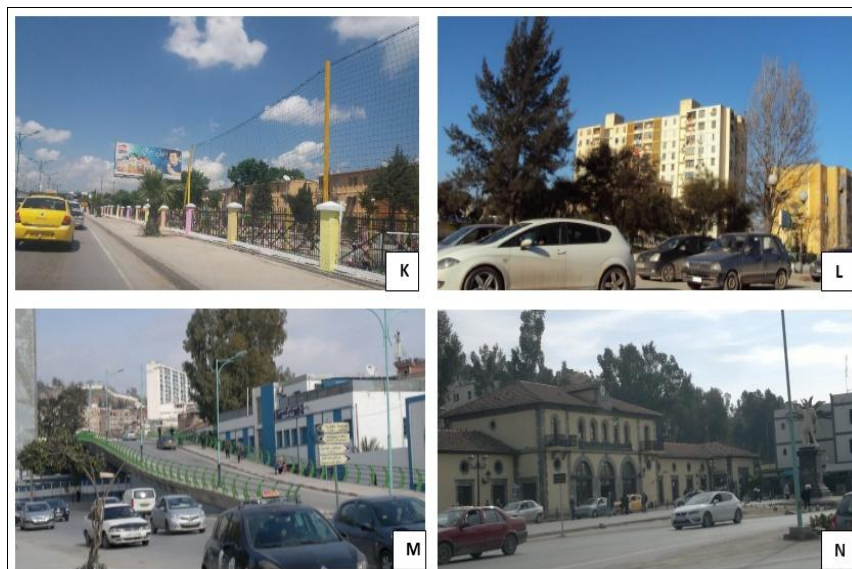


Figure 3.6 Les entrées de la ville de Constantine.

Source : auteure, 2016, 2017, 2018.

À ce stade, les séquences des entrées du grand territoire et des entrées des agglomérations sur lesquelles la perception de la ville sera visible ou lisible, sont concernées par cette étude, (figure 3.7).

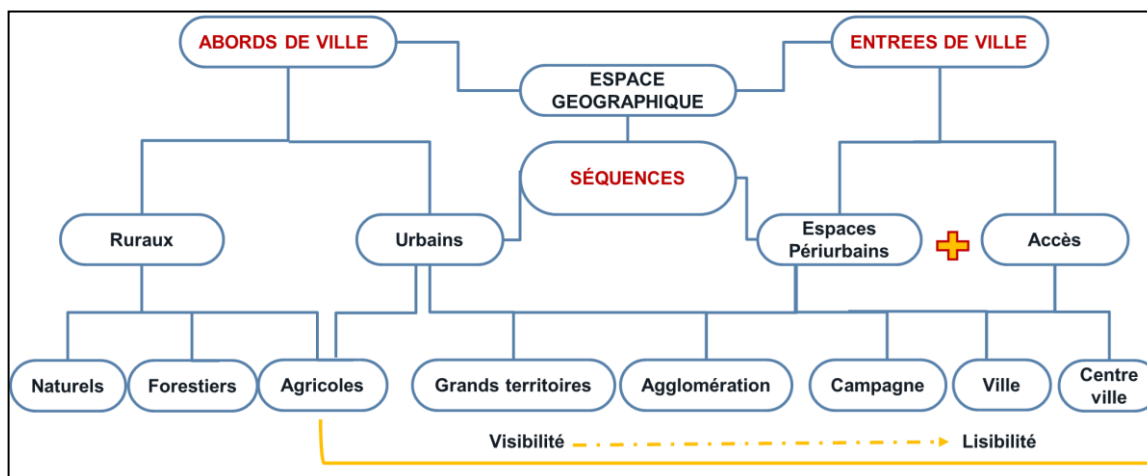


Figure 3.7 La différence et la relation entre les abords de la ville et ses entrées

Source : auteure, 2023

III.2.1 Critères de choix des abords de la ville de Constantine

Les abords urbains de Constantine, qui sont défini dans le chapitre précédent, représentent de variétés de choix pour arriver à la ville. Chacun entre eux contient des caractéristiques liées au paysage, à l'urbanisation et aux différentes infrastructures qui servent leur accessibilité. Toutefois, le choix de notre champ d'investigation, est étayé par des cas tangibles qui ont un impact direct avec la dynamique urbaine, basé essentiellement sur les critères suivants :

- **L'accessibilité :**

Les abords urbains étudiés, répondent à la logique des points d'accès rapides, depuis de grandes infrastructures et leur localisation à proximité d'un échangeur autoroutier. C'est un potentiel très important dans la valorisation et le bon fonctionnement des abords de villes et ses entrées. Ce critère concerne l'accès principal de la ville de Constantine qui est l'aéroport et les chemins qui le desservent, ainsi, l'autoroute Est-Ouest et ses bretelles vers les routes nationales ou vers les chemins de wilaya.

- **La visibilité :**

La connectivité des abords au tissu urbain et à proximité des espaces de loisirs, des équipements structurants, des édifices architecturaux et patrimoniaux, permet un maximum de visibilité de la ville qui capte un maximum de flux et renforce son attractivité locale et métropolitaine. Ce critère concerne aussi les séquences des parcours sur lesquelles les

traces de la ville sont visibles dans la perception visuelle. Il vise à détecter les éléments naturels et urbains qui composent le paysage et attirent le regard, dont la morphologie du site, les points d'appels, les groupements, l'aménagement et la qualité urbaines, le cadre de vie, les fonctions et les pratiques sociales. Donc, ce critère sera appliqué, selon la forme et la fonction des abords.

- **Les Flux**

Constantine occupe une situation stratégique et de transit, caractérisée par une dynamique et un développement urbain important. Pour cette raison, nous avons choisi les abords urbains qui recueillent quotidiennement des flux importants de population originaire et de différentes régions. Ce flux est variable, selon le type, la forme, l'occupation et l'activité dominante au sein des abords de la ville et ses entrées. De plus, ce critère est basé sur le diagnostic et la lecture des données statistiques du trafic journalier des routes nationales et des chemins de wilaya qui cadrent et desservent la ville de Constantine et ses environs.

- **La Poly fonctionnalité des espaces :**

La distinction de fonctions et la nature d'occupation de l'espace aux abords urbains, font émerger une certaine attractivité qui a un rapport spatial, social, économique commerciale et paysager. Ces adaptations, impactent sur la morphologie et le paysage des abords de la ville et ses entrées. Notre cas d'étude, est appuyé sur cette mixité d'attractivités et de mélange de fonctions ; un espace de détente et de loisir, un espace productif pour l'agriculture, un espace de dominance naturelle, un espace d'activités économiques et commerciales et un espace de valeur historique, symbolique et identitaire. La diversité de fonctions et la nature de l'espace aux abords de la ville, porte en soi une image à la ville de Constantine, ainsi au paysage qui l'entoure.

- **L'image et la qualité du paysage :**

« Ce sont les 'paysages de la technique ' termes qui désignent donc non pas les espaces marqués par l'omniprésence des infrastructures de transport, mais les regards induits par ses infrastructures sur le cadre qui les environne » (Desportes, 2005)

Ce critère s'intéresse aux types de paysages observés dans les parcours et les séquences introductives aux entrées de la ville. Le champ esthétique des paysages des abords, traite l'identité propre des territoires. Il traduit les liens entre l'espace et son usager, la continuité ou discontinuité de formes naturelles et artificielles entre l'urbain, le périurbain et le rural et enfin, l'importance de ces espaces dans la qualité de l'image des villes et leur visibilité.

À ce stade, les abords de la ville de Constantine qui répondent aux critères précités dans la définition du cadrage spatial et qui sont concernés par l'analyse et l'enquête sont de nombre de quatre, (**figure 3.8**) :

- **L'abord 1** (Zouaghi), situé au Sud de la ville de Constantine. la sélection de cet abord est accentuée sur sa situation stratégique qui représente un point de relai entre la ville de Constantine et la ville nouvelle Ali Mendjli. Son accessibilité est marquée par une variété des modes de déplacement et de mobilité, ainsi, l'environnement sur lequel est inscrit cet abord, est riche de fonctions.
- **L'abord 2** (Onama), situé au Sud-Est de la ville de Constantine. représente un point de relai entre deux communes (Constantine et el khroube) différentes, mais complémentaires. Les modes d'occupation de l'espace et son extension, ainsi, les activités socio-économiques, incitent un diagnostic et un pronostic bien adapté.
- **L'abord 3** (Djebel Ouahch), situé au Nord-Est de la ville de Constantine. Son accessibilité par l'autoroute Est-ouest, et son occupation de dominance naturelle et écologique, font la particularité du site.
- **L'abord 4**, situé au Nord de la ville de Constantine. via la route nationale RN3. La richesse historique et paysagère, grave la spécificité du site.

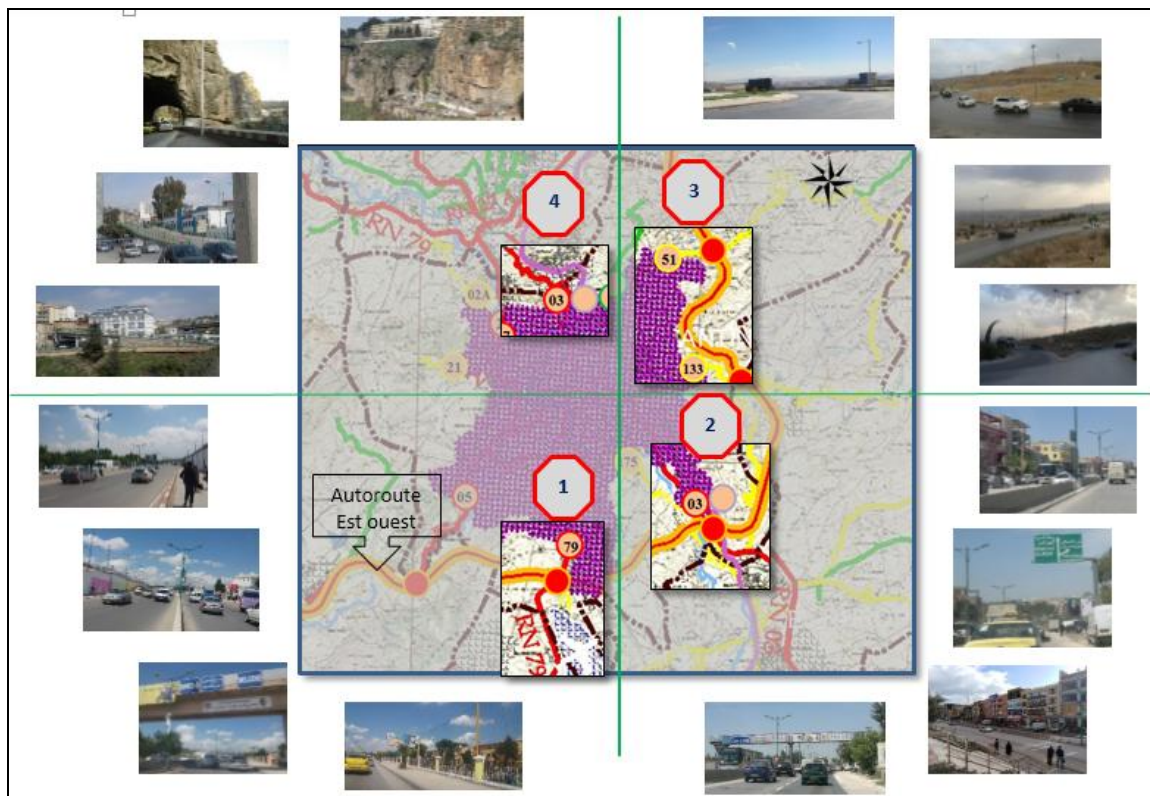


Figure 3.8 Les cas d'étude des abords de la ville de Constantine.

Source : auteure, 2022.

III.3 L'enquête sur terrain

L'enquête effectuée sur le cadrage spatial défini, a pour but d'obtenir des résultats qui interprètent les impacts spatiaux, sociaux, fonctionnels et paysagers environnementaux de la dynamique urbaine et ses composantes sur les abords urbains de la ville de Constantine. L'analyse et le questionnaire destiné à la population enquêtée, le comptage des flux vers et hors la ville de Constantine et l'analyse séquentielle de l'abord 4 pittoresque, vont clarifier d'une façon palpable les caractéristiques urbains formelles, dynamiques fonctionnelles et paysagères, des abords urbains de la ville de Constantine.

III.3.1 Analyse

L'analyse des cas d'étude est basée sur l'identification des caractéristiques liées à la forme, à la fonction et au paysage des abords urbains de la ville de Constantine, (figure 3.9).

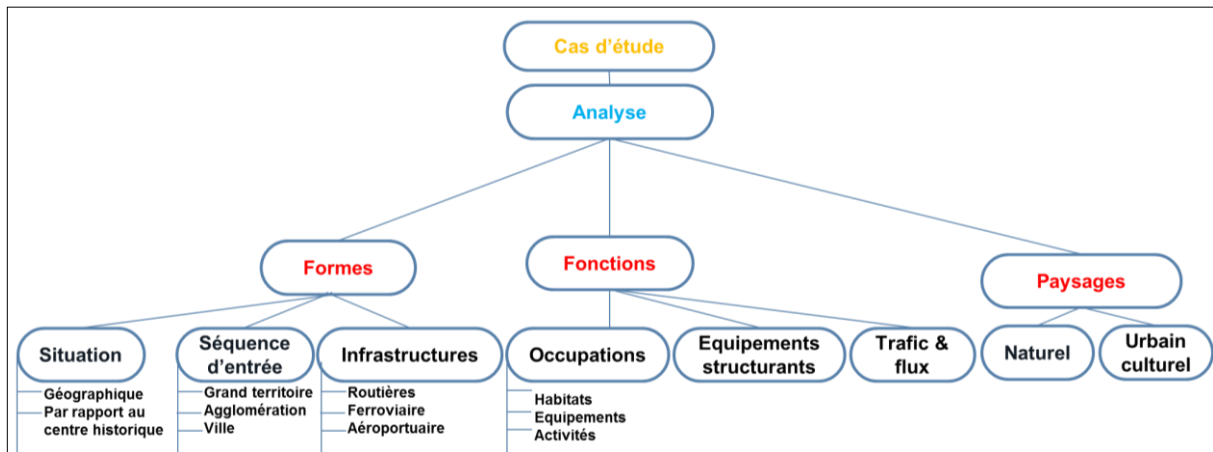


Figure 3.9 La structure de la méthode d'analyse des abords urbains et leur dynamique.

Source : auteure, 2022.

La forme constitue la représentation spatiale des abords de ville, elle est liée aux différentes situations ; géographique et par rapport à l'environnement immédiat ou aux éléments remarquables. Dans notre cas nous avons choisi le centre historique de Constantine et la distance sur laquelle s'étendent les abords. Elle est liée aussi aux séquences introductives aux entrées de ville, selon trois échelles ; grand territoire, agglomération et ville. Ces deux éléments sont cadrés et organisés à travers un réseau d'infrastructure varié ; routier, ferroviaire et aéroportuaire. La fonction est représentée, selon le type d'occupation de l'espace qui est réparti entre l'habitat, les équipements de différents domaines et les activités dominances. Le paysage est formé, selon les éléments naturels et urbains qui dessinent le plan et la vue d'ensemble du site.

IV.3.2 Questionnaire et échantillonnage

Le questionnaire (**annexe A**) de notre recherche est fondé sur des axes restreints et des questions liées à la problématique et à l'hypothèse de la recherche. Il est structuré, selon les différentes dimensions (sociale, spatiale, économique, fonctionnelle, paysagère identitaire, urbaine et environnementale) et indicateurs et sous indicateurs, comme c'est indiqué dans la grille d'analyse des abords de ville et leur dynamique.

Notre questionnaire est composé de 27 questions à choix multiples d'une part et classé selon l'échelle de Likert d'une autre part. En vocabulaire simple et précis, il est rédigé en deux langues (française et arabe). Il a ciblé trois catégories de la population qui regroupent les habitants de la ville de Constantine, les habitants des communes avoisinantes et les visiteurs des autres wilayas ou pays.

Notre questionnaire porte sur un échantillon de 100 personnes réparties dans les quatre abords du cadrage spatial, dont chaque cas d'étude, 25 personnes de différentes tranches d'âge, ont été questionnés. De plus, il est partagé sous forme numérique, afin que, les habitants de Constantine en général et même les visiteurs et les voyageurs de transit, puissent donner leurs opinions (au choix) sur les abords de la ville de Constantine et ses entrées les plus fréquentés par eux. Au total, nous avons obtenu 213 réponses, dont 100 effectués sur le terrain et 113 reçues en ligne, dont 90 des habitants de la ville, 57 des habitants des communes avoisinantes et 66 des visiteurs, (**figure 3.10**). Selon les différentes tranches d'âge, (**figure 3.11**), il y a une variété, où la catégorie entre 20-30 ans et de 30-40 ans, domine la population enquêtée, (**annexe I**, tableau 1).

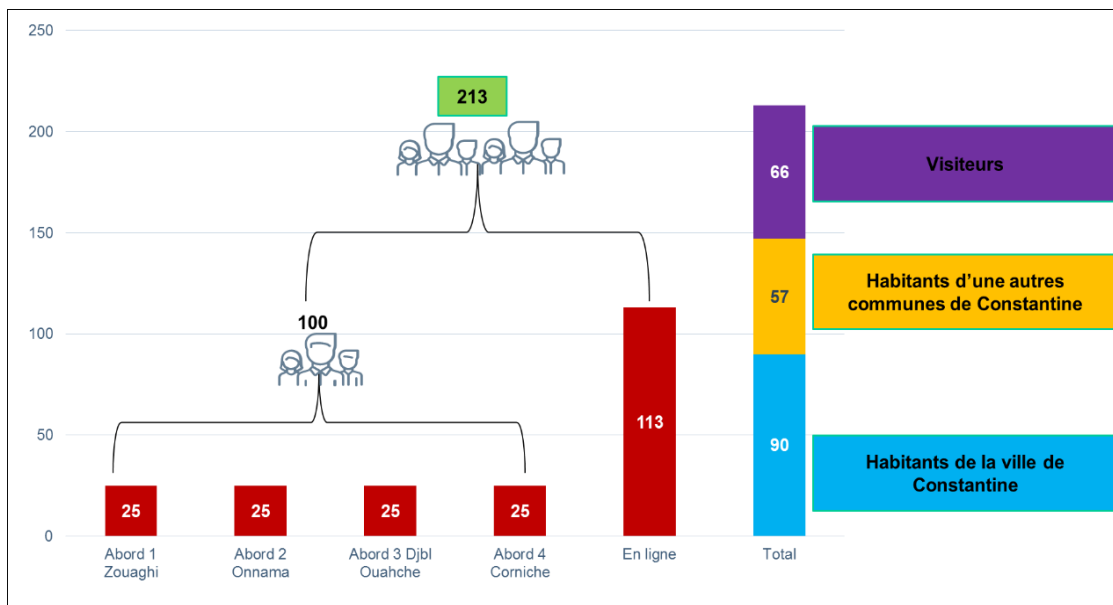


Figure 3.10 L'échantillonnage enquêté.

Source : auteure, 2022.

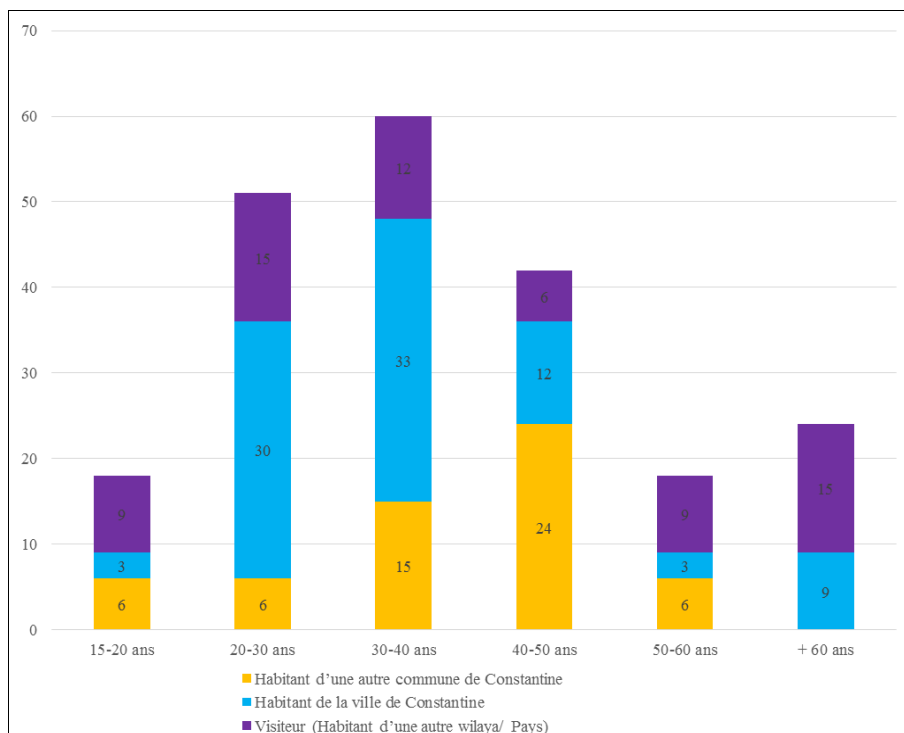


Figure 3.11 L'échantillonnage enquêté par tranche d'âge.

Source : auteure, 2022.

IV.3.3 Comptage de flux

L'enquête quantitative effectuée au niveau de notre cadrage spatial, est basée sur un comptage des véhicules entrants et sortant la ville de Constantine, à partir des points stratégiques et en même temps (**annexe C**), afin de calculer et analyser le trafic et le flux des abords urbains de Constantine. Le comptage est réalisé au niveau des entrées de la ville des quatre cas des abords concernés par l'étude, en raison de leur sécurité routière qui assure un bon déroulement de l'opération. Dans ce cas, le premier point de comptage se situe à l'entrée de ville (Zouaghi) via la route nationale RN79, exactement au niveau de la passerelle à 200 m du rang point en face la station du tramway. Le second se trouve à l'entrée de ville (Onama) via la route nationale RN3, à 250 m de l'intersection Boumerzoug. Le troisième se localise à l'entrée de ville (Djbel Ouahch) via l'autoroute Est-Ouest, à 450m de l'hôpital et l'intersection. Le quatrième point se positionne à l'entrée de ville (Corniche) via la route nationale RN3 à 40m du pont El Kantra. Cette méthode d'analyse, a pour objectif de classer les abords, selon leur trafic journalier et avoir une idée sur la capacité des routes d'absorber les flux à un moment donné, ainsi, de vérifier les données quantitatives et statistiques délivrées par les différents organismes du secteur d'infrastructure et la réalité sur terrain, particulièrement après l'aménagement des voies existantes et la mise en disponibilité de nouveaux chemins.

L'interaction des éléments de l'analyse, du questionnaire et du comptage de flux, permettra ainsi de suite de saisir les atouts, les faiblesses, les opportunités et les menaces des abords de la ville de Constantine enquêtés, (**tableau 3.1**)

Tableau 3.1 L'interaction des méthodes et outils de l'enquête des abords de la ville de Constantine.

Les Abords	Formes			Fonctions			Paysage				
	Analyse	Questionnaire									
		Dimension Spatiale			Dimension Economique			Dimension Paysagère identitaire		Dimension Environnementale	
		Morphologie	infrastructures	transition	infrastructures	Activités	Attractivité	Identité	Image de la ville	Eléments naturels	Pollution
Abord 1 2 3 4	- Situation - Séquence d'entrée en ville - Infrastructures - Occupation - Equipements structurants - Flux et trafic - Paysage	- Séquence d'entrée - Quels sont les signes d'appréhender la limite et le changement d'espace ? Question 7 - Transition entre l'urbain et le rural est-elle lisible ? Question 8			- La présence des équipements structurants et des grands projets, impacte elle sur le flux et le trafic ? Question 18 - Les opérations d'aménagement appliquées elles sont maîtrisées ? Question 15 - Les opérations ont elle amélioré la sécurité et la fluidité de la circulation ? Question 16			- Le paysage est marqué par la présence de ? Question 21 - L'identité de la ville de Constantine est-elle ressentie dès l'abord ? Question 22 - Quels sont les éléments qui nuisent à l'image de la ville ? Question 24		- La trame verte est-elle présente et respectée dans le site ? Question 25 - La trame bleue est-elle présente et respectée dans le site ? Question 26 - Est-ce que la prolifération de l'affichage publicitaire augmente les problèmes de la pollution visuelle ? Question 27	
Atouts			Faiblesses			Menaces		Opportunité			

Source : auteure, 2022.

III.4 Approche pittoresque et séquentielle

L'étude du paysage, consiste à la représentation spatiale, naturelle et culturelle du site en le décomposant en plusieurs éléments, afin d'identifier leur interdépendance, « *Le paysage est le produit des interactions, des combinaisons entre un ensemble de conditions et de contraintes naturelles (géologique, morphologique, botanique,) et un ensemble de réalités humaines, économiques, sociales et culturelles. Ce sont des interactions qui dans le temps et dans l'espace, rendent compte des mutations aperçues dans les paysages visibles*» (Besse, 2000). L'analyse séquentielle et pittoresque, est basée essentiellement sur la combinaison de deux méthodes ; de (Pinon, 1991) qui s'appuie sur la perception, la compréhension et l'interprétation (analyse visuelle), des éléments qui composent le paysage à un moment donné et celle de (Lynch, 1976), à travers les visées urbanistiques dans lesquelles, il a interprété les composants imaginaires des villes qui personnalisent leurs caractéristiques.

III.4.1 Les visées urbanistiques de Lynch

La principale contribution de Lynch est d'avoir classé la forme des villes en cinq types d'éléments, les voies, les limites, les quartiers, les nœuds et les points de repère, (figure 3.12).

- **Les voies** : représentent les éléments linéaires du paysage urbain, assurant le cadrage et l'organisation des mouvements. Quoique ce soit leur forme ; route, ligne ferroviaire, chemin ou ligne de transport en commun et même les trottoirs, les voies sont tracées pour l'accessibilité de différents types de véhicules et les piétons-observateur. Les voies constituent un réseau linéaire continu, souvent très lisible dans la perception du paysage urbain où on se repère dans la ville sans peine. Leur fonction dépend de leur forme et leur fréquentation. Les voies participent à la liaison des parcours et leur continuité, sur lesquels s'offrent les vues et les séquences.
- **Les limites** : représentent les bords qui cadrent les éléments surfaciques visibles du paysage. Elles dessinent une forme continue et bien défini qui peut être naturel (vallée, forêt, chaîne de montagne) et artificiel (route, autoroute, groupement bâti, mur, séparation).
- **Les quartiers** : représentent les composants surfaciques dans le paysage. Ils regroupent de formes homogènes qui se réfèrent à un type d'occupation de l'espace, un mode de vie ou une fonction particulière (quartier administratif,

logements, quartier d'affaire). Leur répartition dans l'espace est clairement définie et visible dans la perception du paysage, à travers leur texture et couleur, leurs matériaux de construction et leur forme architecturale.

- **Les nœuds** : dessinent les éléments ponctuels dans la perception du paysage, par lesquels on choisit les directions ou un mode de transport. La visibilité et la lisibilité de ces points d'intersection des voies ou des modes de transport et de déplacement (gare, station), est liée à la forme des éléments qui environnent ces points stratégiques.
- **Les points de repère** : marquent la perception du paysage par leur forme remarquable et spécifique, leur hauteur, leur structure, leur fonction et leur inscription dans l'espace. Elles constituent les éléments ponctuels sur lesquels s'oriente et se guide la mobilité et le déplacement du pratiquant. L'aire de visibilité d'un point de repère dans le paysage, peut-être à l'échelle de la ville. les points de repère sont deux types ; des repères qui sont reconnus par l'ensemble de la population urbaine, ils peuvent être un monument historique ou symbolique, une activité particulière ou un site stratégique marqué par leur fréquentation remarquable. Ainsi, il y a des repères qui sont mémorisés et marqués par chaque individu lors de son quotidien.

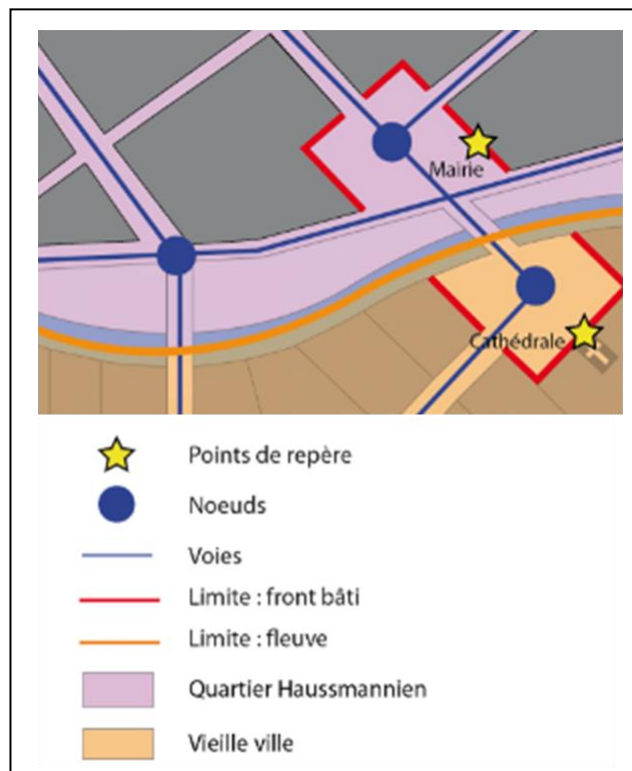


Figure 3.12 les visées urbanistiques de Lynch.

Source : <https://unt.univ-cotedazur.fr>

L'interaction de ces éléments dans le paysage, participent à la visibilité de la ville et ses composants intérieurs et inférieurs. Tracer une ville sur la base de ces éléments du paysage urbain, renforce son immagibilité à l'échelle d'agglomération, de grand territoire et de métropole. La perception à partir de ces échelles vise les voies d'accès rapide via les routes et les autoroutes, complétée par les éléments topographiques et naturels, collaborent à la visibilité et /ou la lisibilité des paysages. La relation entre la ville et ses centres secondaires et la bonne hiérarchisation de cette structure, aide à la visibilité des territoires.

III.4.2 Analyse visuelle de Pinon

L'analyse pittoresque est l'étude du paysage urbain qui consiste à inventorier et à classer les différentes figures à dénommer les effets, puis à analyser les qualités. C'est l'analyse visuelle de ce qui est en avant et de ce qui est derrière, autrement dit, de ce qui est lisible et de ce qui est visible des éléments qui composent le paysage. Ces éléments dont le plan qui cadre les surfaces observées, les enveloppes qui renvoient aux objets exceptionnels (monument, élément ponctuel stratégique), l'urbain à travers les routes les rues, puis les caractères architecturaux et la structure.

L'analyse des formes commence par la décomposition en éléments et par l'identification du rôle joué par chacun de ces éléments. L'essentiel de ce qui est perçu dans le paysage urbain, ce sont des plans des surfaces. Ils ont un double rôle ; ils servent d'écrans qui ferment ou sélectionnent les vues et en même temps, ils servent de guides pour canaliser les vues. Ce sont les figures formées par les jeux de plans, auxquels participent aussi les éléments volumétriques, linéaires ou ponctuels, qui constituent l'ossature du paysage urbain. Ensuite, interviennent les qualités de surface de ces plans. Les enveloppes les plus architecturées attirent l'attention, les enveloppes les plus nues renvoient à ce qui est en face. Puis les éléments exceptionnels, monuments urbains se détachent des alignements de maisons ou arbres isolés en position stratégique par exemple. L'urbain du point de vues du paysage, peut-être appréhendé à trois échelles, la rue, la structure et le site. Pour la rue, entrent en compte les plans horizontaux et verticaux qui délimitent la rue, les écrans qui l'obstruent, les éléments qui la ponctuent. Puis interviennent les caractères architecturaux. De ces figures et de leurs combinatoires découlent des effets et attitudes spécifiques. La structure peut se lire en termes de parcours dans la ville, de nœuds dans ces parcours, de secteurs homogènes, de limites sensibles et de repères évidents. À cet effet, le site se lit essentiellement dans sa volumétrie, concave ou convexe, fermé ou ouvert, dynamique ou statique, continu ou discontinu, infini ou fini, concentré ou dispersé, (Pinon, 1991). L'analyse séquentielle du site, permet l'identification

les éléments qui composent le paysage urbain et leurs formes changeantes à travers le temps et l'espace.

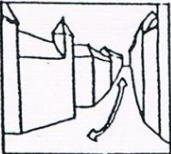
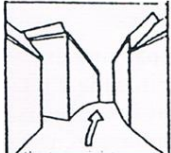
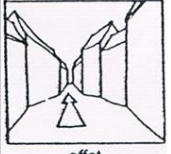
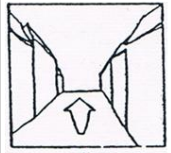


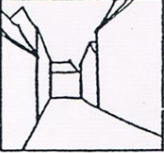




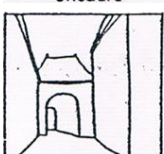
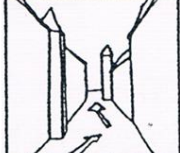



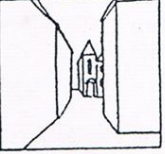

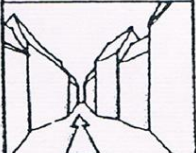


Les figures de base du paysage urbain, s'appliquent essentiellement à la rue comme cheminement de découverte du paysage urbain. Le plan du sol de la rue peut être : horizontal ou la vue donne un effet de concave qui produit un vis-à-vis, permet à l'observateur de voir une position symétrique à celle qu'il occupe. L'effet de convexe, élève la vue et donne un effet d'infini. Le plan vertical définit la rue, il a trois types ; droit et parallèle qui produit l'effet de couloir et l'effet d'entonnoir si n'est pas parallèle, s'il est vu dans le sens de l'élargissement, il produit l'effet de respiration. Les courbes produisent l'effet de mystère ou de découverte. Partiellement ouvert, particulièrement à leur base, il produit l'effet de transparence latérale.

Concernant les écrans qui ferment la perspective, ils produisent l'effet de fermeture. Cette dernière est plusieurs degrés ; si la fermeture est latérale, un effet de fente est produit, si elle concerne le haut, elle produit un effet de trou en serrure, faiblement diaphragmée, elle dessine un effet de tableau encadré, fermé avec ouverture latérale antérieure, elle produit un effet de coulisse, partiellement fermé avec deux ouvertures latérales elle donne un effet de choix. La ponctuation dans un plan, engendre aussi des effets, entre deux plans avec effet de relais ou effet de visé. Les éléments architecturaux avec leurs qualités soulignent prolongement les formes urbaines. On distingue l'effet de mise en valeur d'un élément architectural par son positionnement dans l'axe, l'effet d'invitation par une présentation partielle ou lointaine d'un élément architectural intéressant, effet d'écran de coulisse ou d'entonnoir. Une façade remarquable dans une rue courbe peut jouer un rôle d'inflexion ou déviation. Elle est en mise en valeur par un vis à vis plus neutre dessine l'effet de déférence.

L'interaction de ces deux méthodes, est appliquée à partir de l'abord 4, elle concerne les parcours et les séquences d'entrée de l'agglomération chef-lieu de Constantine qui termine vers l'entrée de la ville et le centre historique. Le découpage du site en parcours puis en séquence, se base essentiellement sur les éléments naturels et urbains culturels qui composent le site. Les paysages culturels observés depuis l'abord Nord de la ville de Constantine, illustrent l'évolution de la société et l'établissement humains au cours des âges, sous l'influence des contraintes matérielles et/ou des atouts présentés par leur environnement naturel et des forces sociales, économiques et culturelles successives, internes et externes. L'analyse séquentielle et pittoresque, permettra

d'interpréter l'interaction et la dynamique harmonieuse entre les éléments de l'environnement morphologique, physiques et la communauté humaine, (tableau 3.2).

Tableau 3.2 Les principes des effets de l'analyse visuelle de Pinon.

	Horizontale	Vertical	courbe	Ondulé
Plan	 <p>concave</p>  <p>convexe</p>	 <p>effet d'entonnoir</p>  <p>effet de respiration</p>	 <p>effet de découverte</p>	 <p>effet de transparence</p>
Ecran	Fermeture			
	 <p>fermeture</p>  <p>effet de coulisse</p>	 <p>effet de fente</p>  <p>effet de choix</p>	 <p>effet de tableau encadré</p>  <p>effet de trou de serrure</p>	
Ponctuation	 <p>effet de relais</p>	 <p>effet de bomage</p>	 <p>effet de visée</p>	
Eléments architecturaux	 <p>mise en valeur</p>	 <p>effet d'invitation</p>	 <p>effet de déférence</p>	
	 <p>effet d'entonnoir</p>	 <p>effet de coulisse</p>	 <p>en accordéon</p>	

Source : Pinon, 1991.Mise en forme : auteur 2022.

Conclusion

La variété des approches méthodologiques, a issue de variété d'interprétation du rapport de la dynamique urbaine et ses composantes sur les abords de la ville de Constantine et ses entrées.

L'approche théorique et l'analyse du contenu des concepts outils utiles, ont permis de constituer une grille d'analyse des abords urbains de la ville et ses entrées, basée essentiellement sur des composants qui renvoient aux dimensions, aux indicateurs et aux sous-indicateurs. La définition des abords urbains et la délimitation de leurs caractéristiques, s'intéressent aux dimensions ; spatiale, économique, paysagère identitaire et environnementale, alors que les mouvements internes et externes qui particularisent la dynamique urbaine, sont liés aux dimensions ; spatiale, temporelle, fonctionnelle, sociale et urbaine. Chaque dimension, contient des indicateurs et sous-indicateurs qui représentent une thématique, un problème ou un phénomène particulier. Ces derniers sont ramenés à un niveau observable grâce à l'enquête et ses outils ; l'observation, l'interview et le questionnaire.

Le cadrage spatial s'intéresse particulièrement aux abords urbains émus par les dynamiques urbaines et territoriales qui participent à leur création, à leur inscription et à leur transformation spatiale et fonctionnelle. Notre champ d'investigation est délimité à travers des critères d'accessibilité, de visibilité, de flux, de poly fonctionnalité des espaces, d'image et de qualité du paysage.

L'enquête à travers le questionnaire, a ciblé trois catégories de la population ; les habitants de la ville de Constantine, les habitants des communes avoisinantes et les visiteurs ou les voyageurs de transit. Leurs opinions, participent à l'analyse et à la compréhension des phénomènes observés aux abords urbains de la ville de Constantine. L'enquête à travers le comptage des flux entrants et sortants les entrées de la ville, nous aide à expliquer le diagnostic des données statistiques des infrastructures qui franchissent les abords urbains de notre cas d'étude. Le trafic et la qualité des flux, sont liés à la forme, à la fonction, à la composition et à la nature des espaces aux abords de la ville de Constantine et ses entrées. L'analyse séquentielle et pittoresque de l'abord 4, va marquer une nouvelle lecture du paysage naturel et urbain culturel qui interprète sa valeur historique, identitaire et panoramique.

Les abords de la ville de Constantine qui répondent aux critères de choix sont l'abord 1 au Sud, l'abord 2 au Sud-Est, l'abord 3 au Nord Est et l'abord 4 au Nord. Ils seront analysés dans le chapitre suivant.

CHAPITRE IV

ANALYSE DES CAS D'ETUDE DES ABORDS DE LA VILLE DE CONSTANTINE

Introduction

L'analyse des abords de la ville de Constantine, se base sur les méthodes définies dans le chapitre précédent. Les critères de choix de notre cadrage spatial nous ont permis de cerner les cas d'étude des abords urbains concernés par l'enquête qualitative et quantitative et ses outils. L'analyse de notre champ d'investigations, consiste à définir les principales caractéristiques qui participent à son **visibilité** et à son **lisibilité** dans le territoire. Elle cible **la forme, la fonction** et la nature d'occupation des espaces, ainsi, les **paysages** sculptés par l'interaction des deux éléments précédents.

La forme des abords urbains de la ville de Constantine, renvoie aux caractéristiques spatiales, dont la situation géographique, le positionnement par rapport au centre historique, les limites et la morphologie des éléments qui composent le paysage naturel et urbain qui expliquent les séquences introductives aux entrées de la ville. Structurelles à travers les infrastructures qui cadrent, organisent et desservent les abords de la ville et ses entrées. En ce qui concerne la fonction, elle cible les différentes occupations urbaines qui animent la dynamique du site, dont les habitats, les principaux équipements qui environnent les abords, les liens entre les autres communes et agglomérations, les activités dominantes (commerciales, de loisirs, de détente, touristiques et patrimoniales) qui a un impact sur le développement économique et l'attractivité territoriale et métropolitaine de Constantine. L'interaction des éléments de la forme et de la fonction, dessine le paysage sur lequel on peut évaluer la visibilité et la lisibilité de la ville à partir de ses abords et les séquences introductives à ses entrées.

Le comptage de flux, aide à vérifier et confirmer l'attractivité des abords urbains de la ville de Constantine, qui revient à leur forme et à la nature des fonctions qui les dominent. Il permet de chiffrer le trafic des véhicules entrants et sortants la ville de Constantine à partir des entrées et des points stratégiques.

L'analyse pittoresque et séquentielle concerne un cas d'étude des abords urbains de la ville, afin d'identifier ses critères naturels et urbains culturels qui marque son identité historique et symbolique par rapport aux autres cas.

Ces méthodes d'analyse appliquées sur le site d'intervention, permettront ainsi de suite de capitaliser les principaux critères formels, structurels, fonctionnels et paysagers des abords urbains de la ville de Constantine.

V.1 Cas d'étude des abords urbains de la ville de Constantine

Notre champ d'investigation est délimité à travers des critères d'accessibilité, de visibilité, de flux, de poly fonctionnalité des espaces, d'image et de qualité du paysage. Cependant, les abords de la ville de Constantine qui répondent aux critères précités dans la définition du cadrage spatial et qui sont concernés par l'analyse et l'enquête sont de nombre de quatre ; l'abord Sud via la route nationale RN79 (Zouaghi), l'abord Sud-Est via la route nationale RN3 (ONAMA), l'abord Nord-Est via l'autoroute (Djbel Ouahch) et l'abord Nord historique via la route nationale RN3.

IV.1.1 L'abord 1

Situé au Sud de la ville de Constantine via la route nationale RN79 (Zouaghi), il s'étend sur une distance de 9 Km du centre historique. Il mène vers l'aéroport international de Constantine Mohamed Boudiaf via le chemin de wilaya CW 24, ainsi, vers l'autoroute Est-Ouest. C'est le point de liaison entre la ville mère de Constantine et la ville nouvelle Ali Mendjeli, de plus, le tramway a facilité la mobilité et le déplacement des individus entre deux entités différentes. Au vu de la dominance urbaine, les parcours et les séquences d'entrée sont au niveau de la ville. Le site est d'une occupation mélange, entre l'habitat de type individuel et collectif, ainsi, il dispose des équipements de différents domaines ; administratif, sportif, culturel, de santé, éducatif et universitaire.

La perception du paysage marque deux tissus ; agricole qui est en face la zone de servitude de l'aéroport et urbain qui regroupe des zones résidentielles, des aménagements qui contient des espaces verts, des aires de jeux pour enfants et des aires de stationnement, (figure 4.1).



Figure 4.1 L'abord 1 de la ville de Constantine (Zouaghi).

Source : auteure, juin 2014, Avril 2016.

Le site connaît l'inscription et l'implantation d'une série de projets brandissant des enjeux de rayonnement, d'image de marque et d'attractivité par des espaces réservés aux équipements de culture et de loisirs ; l'université Mentouri de Constantine élaborée par le célèbre architecte brésilien Oscar Niemeyer (a), une salle de spectacle zénith (b) et des espaces de détente pour enfants réalisés (c) et d'autres programmés (d), et d'autres liés à l'administration et au secteur de santé. Ces derniers contribuent au renforcement de la visibilité et de l'attractivité locale et métropolitaine des abords de la ville de Constantine et ses entrées, de plus, ils ont pour objectif d'assurer le développement économique et de soutenir son positionnement à l'échelle régionale, nationale et internationale, ainsi, certains équipements figurent comme des points d'appels et des points de repère dans la perception du paysage et sa lisibilité, (**figure 4.2**).



Figure 4.2 Les équipements et les projets structurants à proximité de l'abord 1.

Source : panoramio, 2015.

La situation stratégique et l'importance structurelle et fonctionnelle de l'abord 1 de (Zouaghi), ont poussé beaucoup de réflexions pour améliorer la qualité urbaine, architecturale, fonctionnelle et environnementale du site. La surcharge des flux qui traversent la route nationale RN79 et le chemin de wilaya CW24 qui mène vers l'aéroport, pose des problèmes liés à la circulation et à la fluidité des voies (points noirs). Le site est principalement bénéficié des actions qui ont pour but d'absorber la surcharge du flux de la route nationale RN79, ainsi, améliorer l'accessibilité des différents quartiers et leur liaison avec le tissu urbain, (**figure 4.3**) :

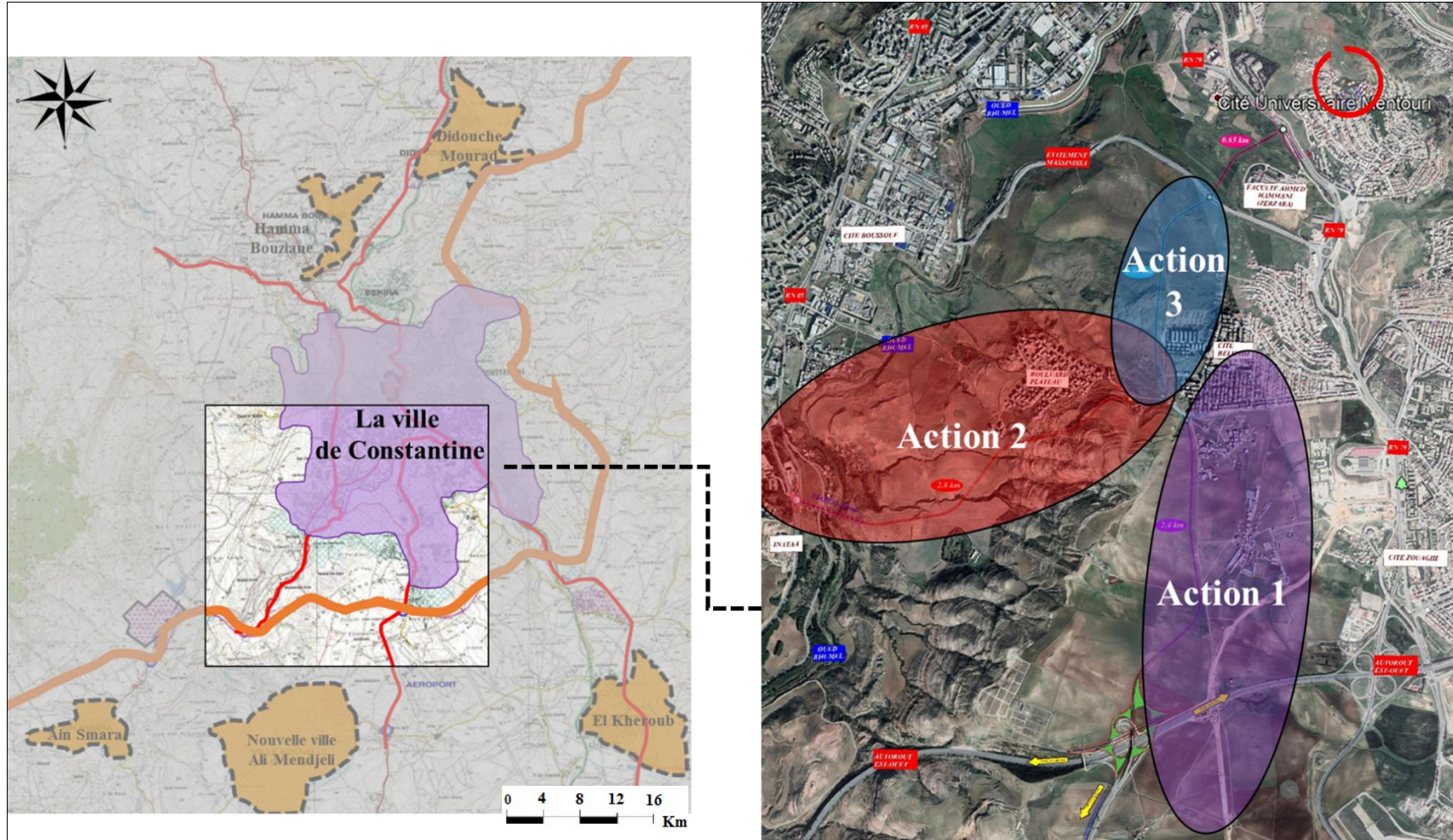


Figure 4.3 Amélioration de la qualité du flux dans l'abord 1.

Source : DTP, 2021. Mise en forme : auteure, 2021

L'action 1 : une nouvelle ligne de contournement qui mesure 2,4 Km, relie la cité Belhadj à l'autoroute Est- Ouest. Les travaux commençaient en janvier 2019 et la route a mis en disponibilité en 2020, (**figure 4.4**). Ce nouvel accès représente un raccourci vers le pôle universitaire Constantine 3 et la ville nouvelle (Ali Medjeli), de plus, il offre des nouvelles vues panoramiques sur la ville de Constantine et sa composition urbaine (lotissement, ZHUN, zones industrielles, ZAC, points d'appel points de repère, équipements structurants), ainsi, sur les terrains agricoles, les champs de blés et les fermes.

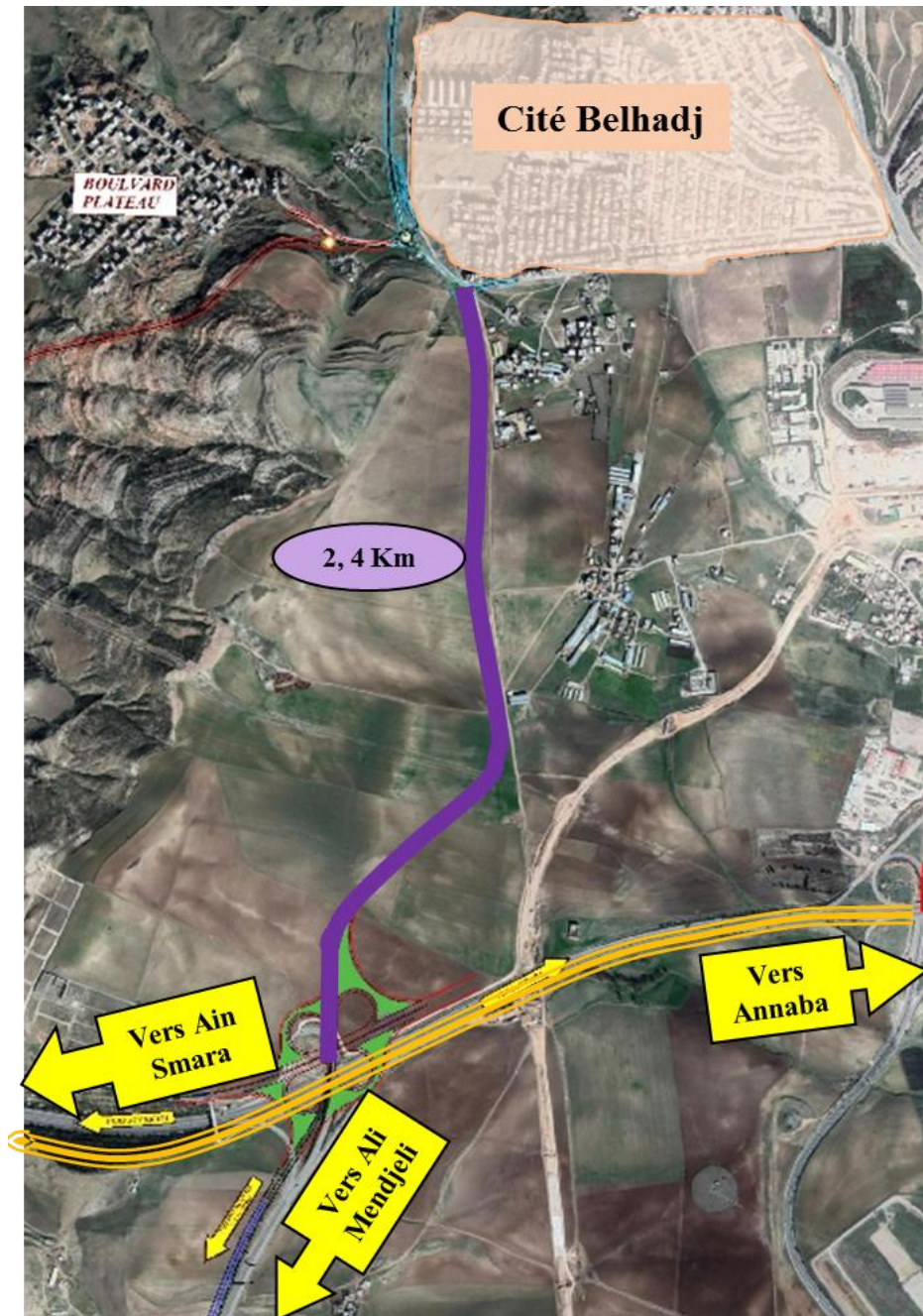


Figure 4.4 Action 1 de l'opération d'amélioration dans l'abord 1.

Source : DTP, 2021. Mise en forme : auteure, 2021.

- **L'action 2** : une autre ligne de 2,8 Km est projetée pour raccorder la cité (Bossouf) à (Zouaghi) y compris l'aménagement d'un échangeur au niveau de la jonction avec l'autoroute Est-Ouest, (**figure 4.5**).
- **L'action 3** : une ligne de 1,65 Km raccorde l'intersection de Massinissa à boulevard plateau, (**figure 4.6**).

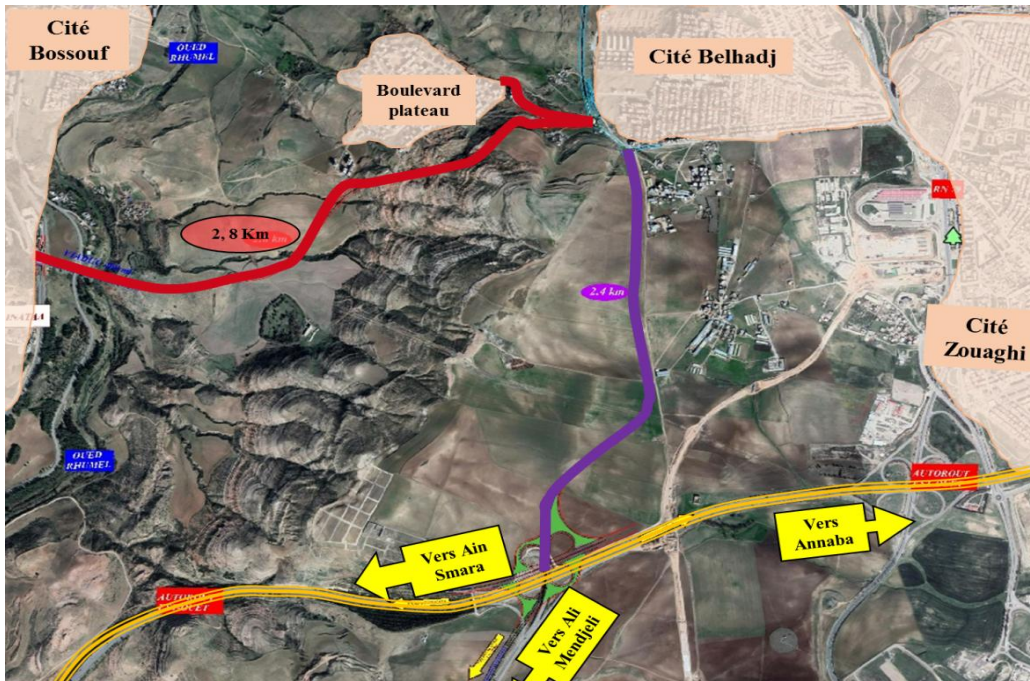


Figure 4.5 Action 2 de l'opération d'amélioration dans l'abord 1.

Source : DTP, 2021. Mise en forme : auteure, 2021.

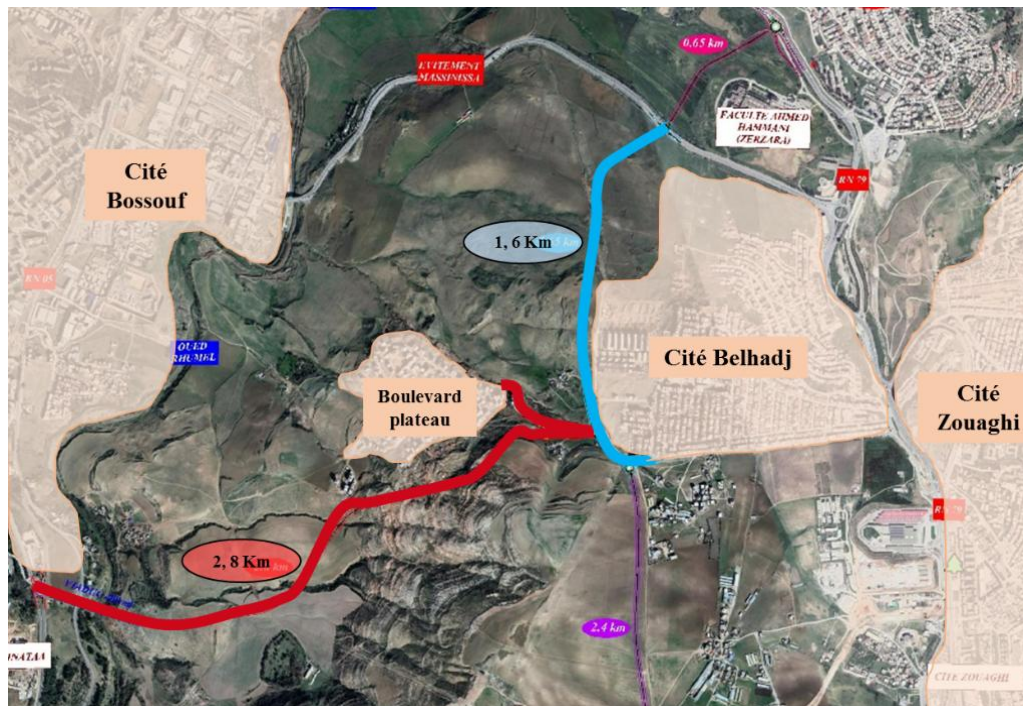


Figure 4.6 Action 3 de l'opération d'amélioration dans l'abord 1.

Source : DTP, 2021. Mise en forme : auteure, 2021.

IV.1.2 L'abord 2

Appelée (ONAMA) se trouve au Sud-Est via l'autoroute Est-Ouest et vers la route nationale RN 3. Il s'étend sur une distance de 8,25 Km du centre historique. Il relie la ville de Constantine à celle d'El Khroub. Les parcours et les séquences d'entrée sont à l'échelle de l'agglomération chef-lieu de Constantine qui marque la transition du milieu rural vers un milieu urbain. Le site est d'une occupation résidentielle du type individuel avec des activités commerciales au rez-de-chaussé, qui s'étale sur 1,65 Km de la route nationale RN3. La présence et le développement de ces espaces commerciaux, dépendent des endroits plus fréquentés, attire et regroupe toutes les populations. Cette situation joue un rôle important dans la dynamique de la ville, notamment dans son économie. La perception du paysage, marque des espaces agricoles, en parallèle avec la route sur laquelle les premiers signes de la ville sont visibles. Concernant le paysage urbain, il est marqué par les constructions désordonnées, avec des façades inachevées et des foies chargées de panneaux publicitaires qui rendent les commerces informels, (**figure 4.7**).



Figure 4.7 L'abord 2 de la ville de Constantine (Onama).

Source : auteure, Avril 2015

IV.1.3 L'abord 3

Se trouve au Nord-Est via l'autoroute Est-Ouest et vers le chemin de wilaya CW51 (Djebel wahch) et le chemin de wilaya C W 133 (El Meridj). Il s'étend sur une distance de 8 Km du centre historique. Les parcours et les séquences d'entrée sont à l'échelle du grand territoire et de l'agglomération chef-lieu de Constantine, car, cet abord assure le lien entre la wilaya de Constantine et les villes côtières au Nord-Est, ainsi, il marque la transition du milieu rural vers un milieu urbain. Le site est d'une occupation naturelle, forestière et agricole, à l'entrée de l'agglomération se localise des quartiers résidentiels du type individuel et collectif, avec la présence des équipements qui servent les unités de voisinages. Le site possède une dynamique importante au niveau de l'entrée du grand territoire, (**figure 4.8**) où l'autoroute Est-Ouest joue un rôle important à l'échelle régionale et nationale. Cette situation, marque un tournant important dans la dynamique urbaine de Constantine ville, wilaya et métropole.

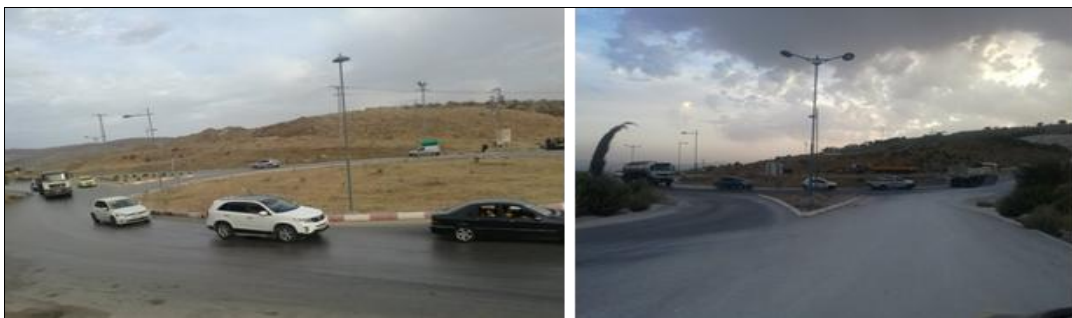


Figure 4.8 L'entrée du grand territoire de l'abord 3 de la ville de Constantine.

Source : auteure, Mars 2015, Mai 2017.

Le site représente un paysage naturel et agricole par excellence : les forêts, les montagnes, les lacs naturels, les fermes et les champs de blé. La forêt de Djbel Ouahch, qui couvre une superficie de 5380 Ha, constitue les poumons du vieux rocher, de plus, la diversité de sa faune et l'exceptionnel de sa flore, fait d'elle un parc écologique classé comme un patrimoine naturel à protéger. Le traversèrent de l'autoroute Est-Ouest, attribue un supplément d'intérêt au site qui devient de plus en plus accessible et exposé aux grands publics habitants, visiteurs et transit, ainsi, elle transmette des nouvelles vues sur un paysage urbain où la ville de Constantine et ces quartiers sont visibles dans la perception.

L'autoroute Est-Ouest au niveau du site, relie l'abord Nord-Est à l'abord Est où se positionne la forêt domaniale d'El Meridj. Cette dernière couvre une superficie de 12 Ha, crée une richesse naturelle importante dans la ville de Constantine. Ces paysages qui donnent sur les champs agricoles, la nature et sur les franges urbaines, forment une

destination de loisir, de promenade et de repos par excellence. Cette richesse a poussé la création des parcs de loisirs au niveau de la forêt de (Djebel Ouahch) et la forêt de (El Meridj), jouant un rôle important en tant qu'espaces naturels de détente, de loisirs, d'oxygénation et d'évasion non seulement pour les habitants de la ville, mais aussi pour ceux venant d'autres communes avoisinantes de Constantine et de l'extérieur, ainsi, elle permet de faire vivre des zones parfois abandonnées par les activités rurales traditionnelles.

Les paysages agricoles aux abords de la ville de Constantine, interprètent les liens forts entre l'homme et la terre, ainsi, les liens entre le rapport ville/ campagne qui sont en train de se modifier auquel l'espace rural retrouve peu à peu sa place dans le fondement économique engendré par ces rapports, qui s'amorcent en faveur d'une complémentarité, intersectorielle et d'une articulation de ces différents espaces, (**figure 4.9**).



Figure 4.9 L'abord 3 de la ville de Constantine (Djebel Ouahch et El Meridj).

Source : auteure, Mars 2015, Mai 2017.

L'abord 3 de (Djebel Ouahch), a connu le tracement d'une ligne de 7, 2 Km, raccorde la route nationale RN3 qui franchisse l'abord 4, à l'autoroute Est-Ouest. Le point de liaison se situe au site (El Retba) de la commune de Didouche mourad. Ce chemin facilite l'accessibilité du site (El Retba) à partir de l'autoroute Est-Ouest, ainsi, il participe à rééquilibrer les flux venant des routes nationales RN27 et RN3 vers les wilayas de Skikda et Annaba, (**figure 4.10**).

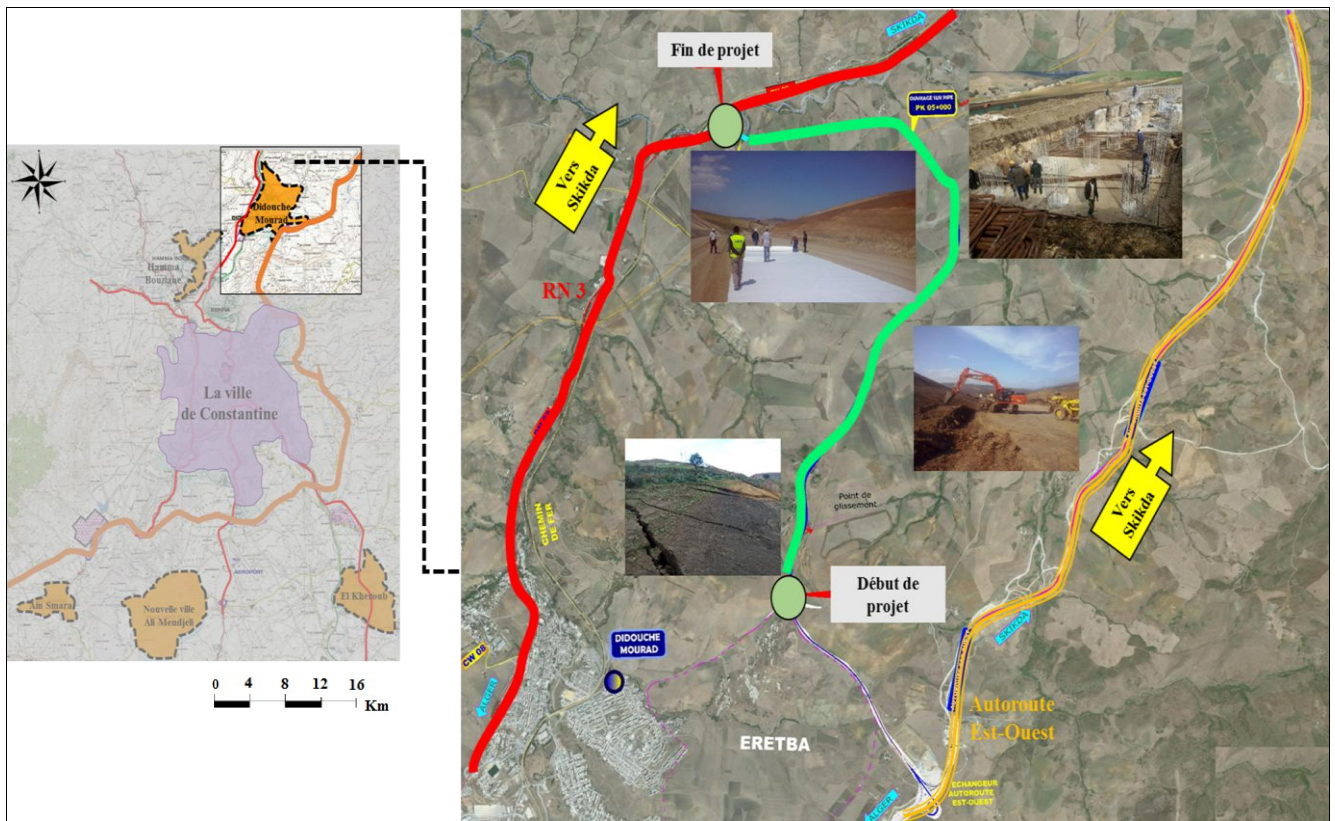


Figure 4.10 Amélioration de la qualité de flux de circulation dans l'abord 3 et l'abord 4.

Source : DTP, 2021. Mise en forme auteure, 2021

IV.1.4 L'abord 4

Situé au Nord de la ville de Constantine via la RN 3, c'est le tronçon de 5 Km qui relie la ville de Constantine à la commune de (Hamma Bouziane) y compris la zone urbaine (Bekira). C'est l'abord qui reste stable face à l'extension de la ville, il mène aussi vers le centre historique de Constantine et la gare ferroviaire d'El Kantara. Les accès au niveau de cet abord 4, sont considérés parmi les premières réalisations en matière d'infrastructure dans l'histoire de la ville de Constantine (date de réalisation remonte à 1880). Il relie la ville de Constantine aux villes maritimes de l'Est Algérien (Skikda, Annaba et El Taref). Le site représente un patrimoine naturel et urbain culturel par excellence. Dans l'ensemble, le territoire, est construit à partir d'une séquence des

paysages différents modelés par la vallée du Rhumel et de ses affluents, qui représentent un contexte naturel morphologique extraordinaire, où le temps s'est adapté et s'est sédimentée par la présence humaine, qui avec l'ajout de transformations anthropiques, a conduit à la naissance de la ville historique et son évolution au fil du temps. Le haut plateau sur lequel le Rhumel s'élève, défendu par le système naturel des gorges, a créé un endroit urbain, sur lequel les places urbaines, les bâtiments, les monuments, créant une intégration avec les visuelles offertes par le contexte. On peut dire que, parmi les nombreux magnifiques bâtiments de la ville qui marque le paysage, le plus important c'est le bâtiment rocheux sculpté par Rhumel.

Concernant les paysages culturels observés, depuis l'abord Nord de la ville de Constantine, ils illustrent l'évolution de la société et l'établissement humains au cours des âges, sous l'influence des contraintes matérielles et/ou des atouts présentés par leur environnement naturel et des forces sociales, économiques et culturelles successives, internes et externes. Ces éléments du paysage naturel et urbain culturel, ont déterminé l'identité de Constantine : une ville étendue et moderne, mais aussi une ville avec un caractère paysager et naturaliste unique, (**figure 4.11**).

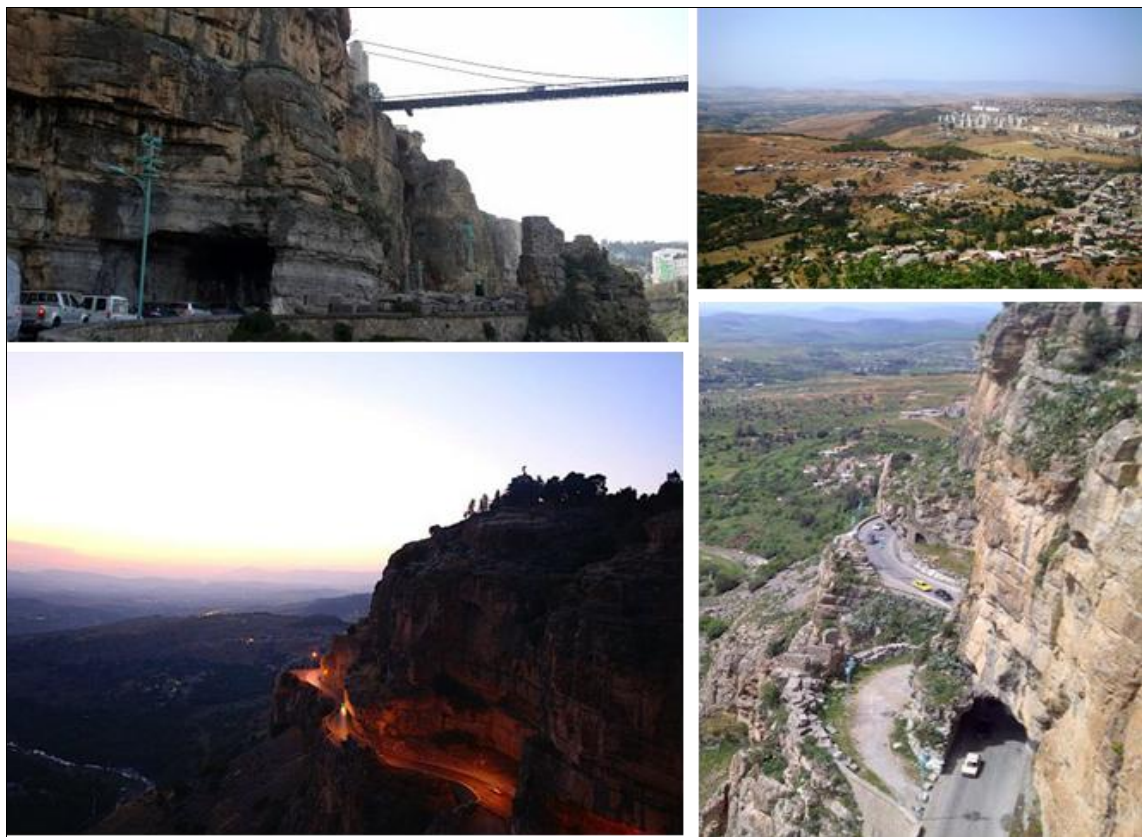


Figure 4.11 L'abord 4 de la ville de Constantine.

Source : auteure, Mars 2015, Mai 2017.

Venant d'El Hamma en passant par (Bekira) via la RN 3, reste la plus importante par son identité historique et ces vues pittoresques et panoramiques (Rocher, gorges, vallée du Rhumel, pont suspendu, pont des chutes, monument aux morts, jardins du bey). Entre la nature et l'urbain culturel, ces éléments sont les repères identiques de Constantine, attire les touristes pour découvrir « une beauté unique au monde » (Biesse-eichelbrenner, 1985) de cette ville merveilleuse.

Les paysages apportés par le chemin ferroviaire, constitue un supplément d'intérêt à tout ce qu'il faut découvrir, elle pourrait être l'occasion de découverte spatiale, d'une nouvelle perception engendrant de nouveaux paysages originaux, animés sous le regard des voyageurs. « *Le paysage ferroviaire est original : c'est un paysage vu et seulement vu, les autres sens étant empêchés ; c'est un paysage traversé, selon une translation mécanique et non abordé selon un mouvement propre* » (Desportes, 2005). À la sortie de la gare, là, se situe la statue accueillante de Constantin à qui revient le nom de la ville, (**figure 4.12**).



Figure 4.12 L'entrée de la ville de Constantine via la gare ferroviaire.

Source : auteure, 2017.

V.2 Analyse séquentielle et pittoresque de l'abord 4

Venant de (Bekira) vers la ville de Constantine, l'analyse pittoresque et séquentielle, nous a permis de décomposer notre cas d'étude de l'entrée d'agglomération de l'ACL de Constantine en parcours puis en séquences, afin de détecter et interpréter les effets qui composent le paysage naturel et urbain culturel du site, ainsi, leurs formes changeantes à travers le temps. Entre la nature et l'urbain culturel, le site est tellement oblique ou vertical, qu'il permet la perception de diverses vues imprenables sur des parties de la ville (parcours banlieue Sidi Mcid et le parcours le rocher). Les points d'appel et les points de repère qui attirent et marquent le paysage, concernent le parcours Constantine ville, (**figure 4.13**).

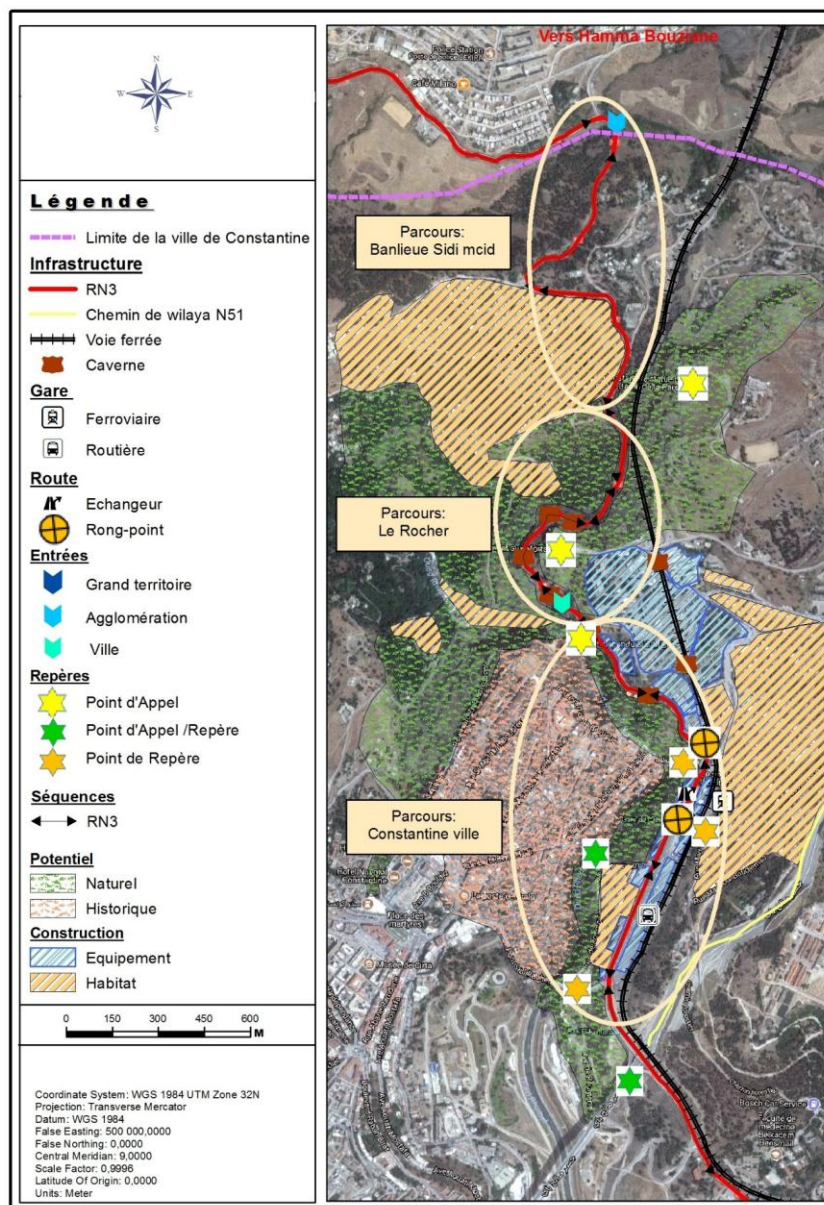


Figure 4.13 Analyse séquentielle et pittoresque de l'abord 4.

Source : auteure, 2017.

La perception visuelle au sein de la banlieue de Sidi Mcid vers la ville de Constantine, permet de découvrir un vaste panorama, qui renvoie à un arrière-fond, englobant le rocher et la vallée du Rhumel. Ces derniers, constituent les faits naturels qui ont participé à la marque de l'identité de la ville de Constantine et qui étaient à l'origine de sa création, son inscription dans le territoire et son allure de citadelle, (**figure 4.14**).

Le passage à travers le parcours du rocher, constitue la principale source de curiosités naturelles. Les escarpements et les courbes topographiques, produisent un effet de découverte ou de mystères. Sur le plan horizontal, l'effet de convexe élève la vue et donne un effet d'infini. La visibilité partielle ou lointaine du pont Sidi Mcid représente un effet d'invitation. Cet élément remarquable dans le paysage est de mise en valeur par un vis-à-vis plus neutre, traduit l'effet de déférence.

Les éléments qui ferment la perspective, produisent l'effet de fermeture et comme cette fermeture concerne aussi le haut, un effet de trou de serrure est produit. Elle est également faiblement diaphragmée, ce qui dessine un tableau encadré. Sur le plan vertical, la ponctuation isolée entre deux plans, forme l'effet de visé, (**figure 4.15**).

Les points d'appel qui peuvent être à la fois des points de repère, se situent à l'intérieur de la ville de Constantine, dans ce cas, l'analyse du parcours Constantine ville semble nécessaire. Il représente le paysage urbain culturel qui marque une identité et interprète les relations existants entre l'individu, la société et le territoire. Sur le plan vertical ou horizontal, le parcours est riche des effets ; de déférence, de choix, de coulisse, de découverte, de respiration, de convexe et de trou de serrure, (**figure 4.16**).

À ce stade, la lecture et l'interprétation des éléments naturels et urbains culturels du paysage perçu depuis l'abord 4, nous a guidé à se positionner lors le franchissement du parcours Hamma Bouziane, passant par Bekira, vers la ville de Constantine. L'analyse des formes, se base sur la décomposition des éléments du paysage et l'identification du rôle joué par chacun de ces éléments, ont facilité l'interprétation de la perception. L'essentiel de cette dernière, ce sont les jeux des plans auxquels participent les objets ponctuels, linéaires et volumétriques.

À la fin, on peut dire que l'analyse séquentielle et pittoresque, est particulièrement apte à lire les sites naturels et urbains, sur lesquels ont été projetées et transformées les activités humaines et leur genèse. Ainsi, cette approche peut être une référence dans la réhabilitation et les aménagements futurs.

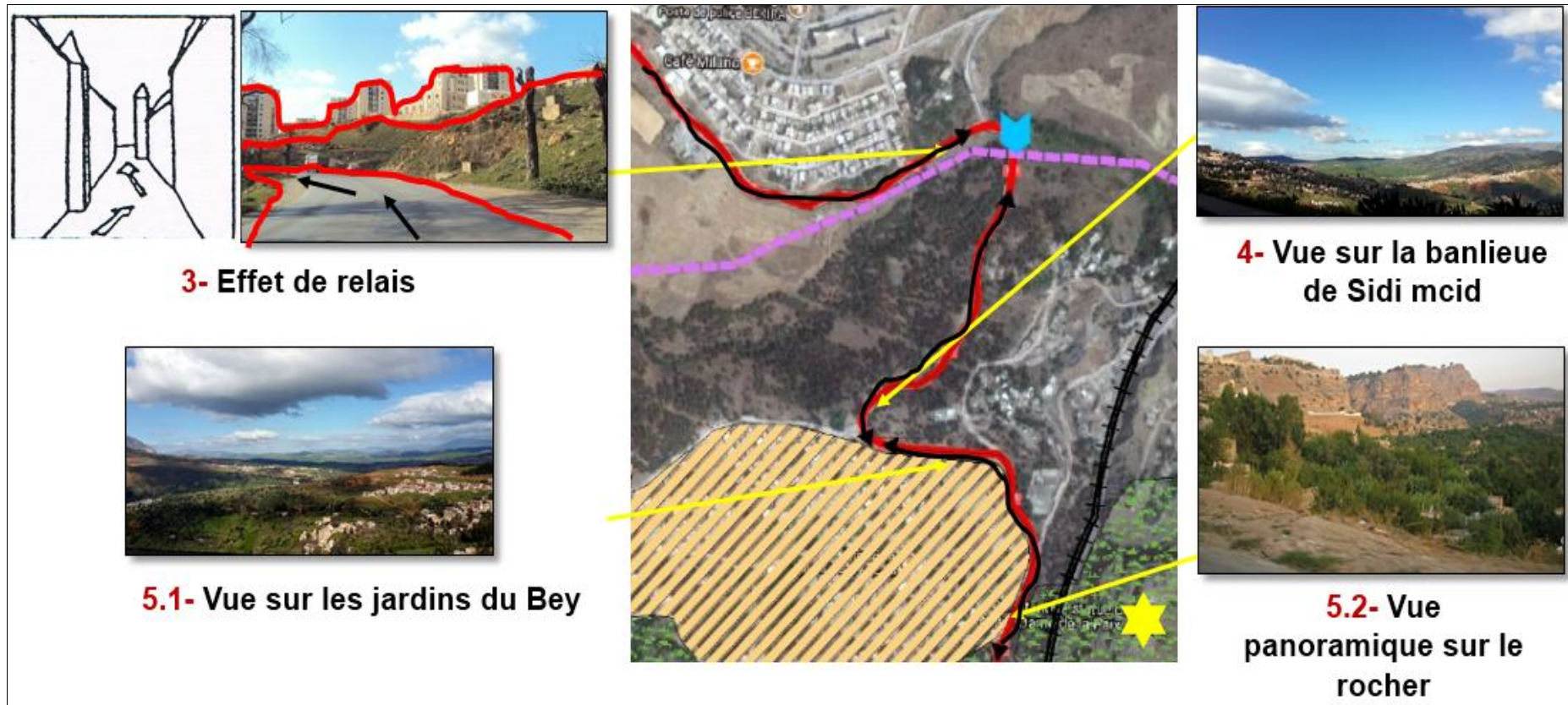


Figure 4.14 Parcours : banlieue de sidi M'cid.

Source : Pinon, 1991, auteure, 2017.

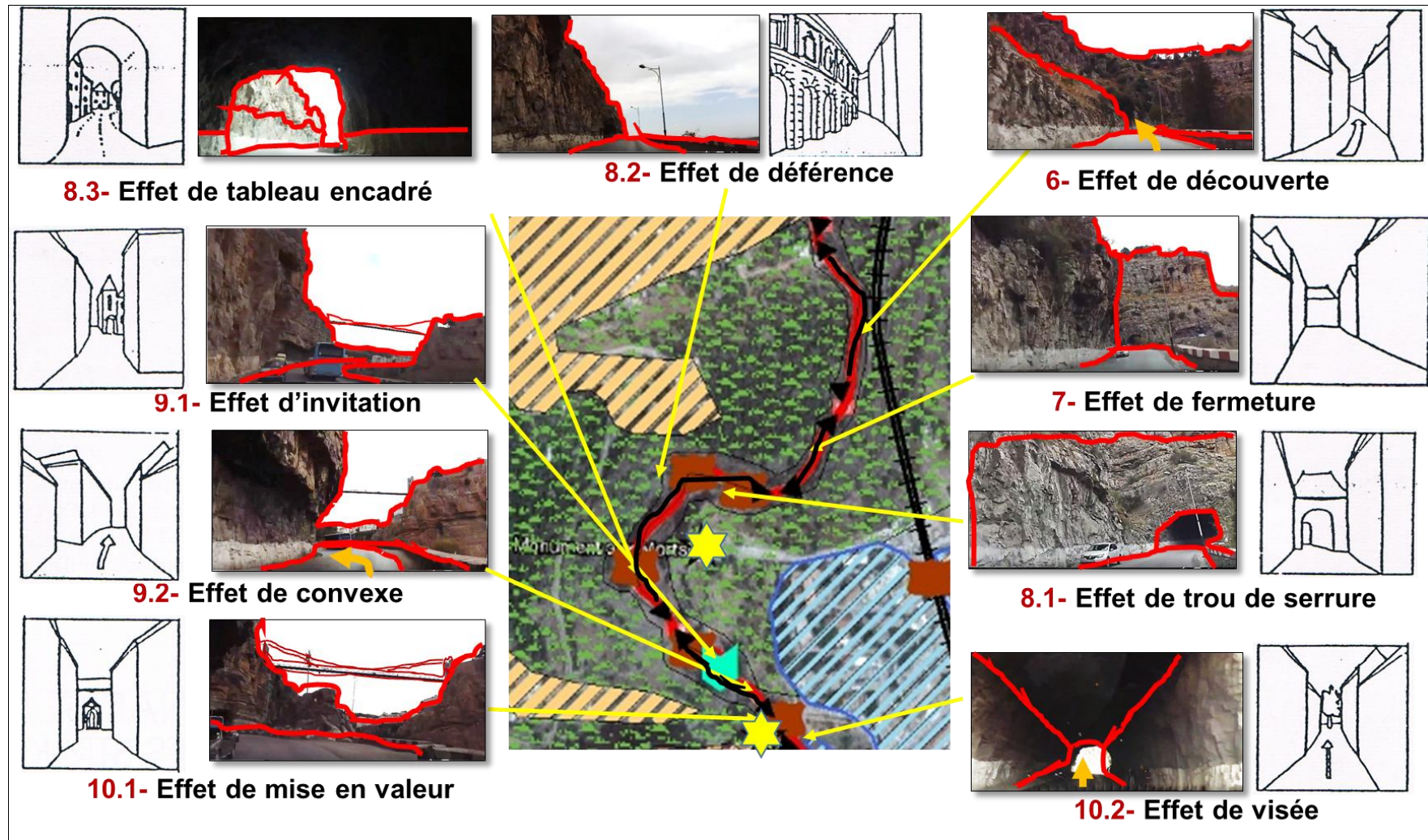


Figure 4.15 Parcours : le rocher.

Source : Pinon, 1991, auteure, 2017.

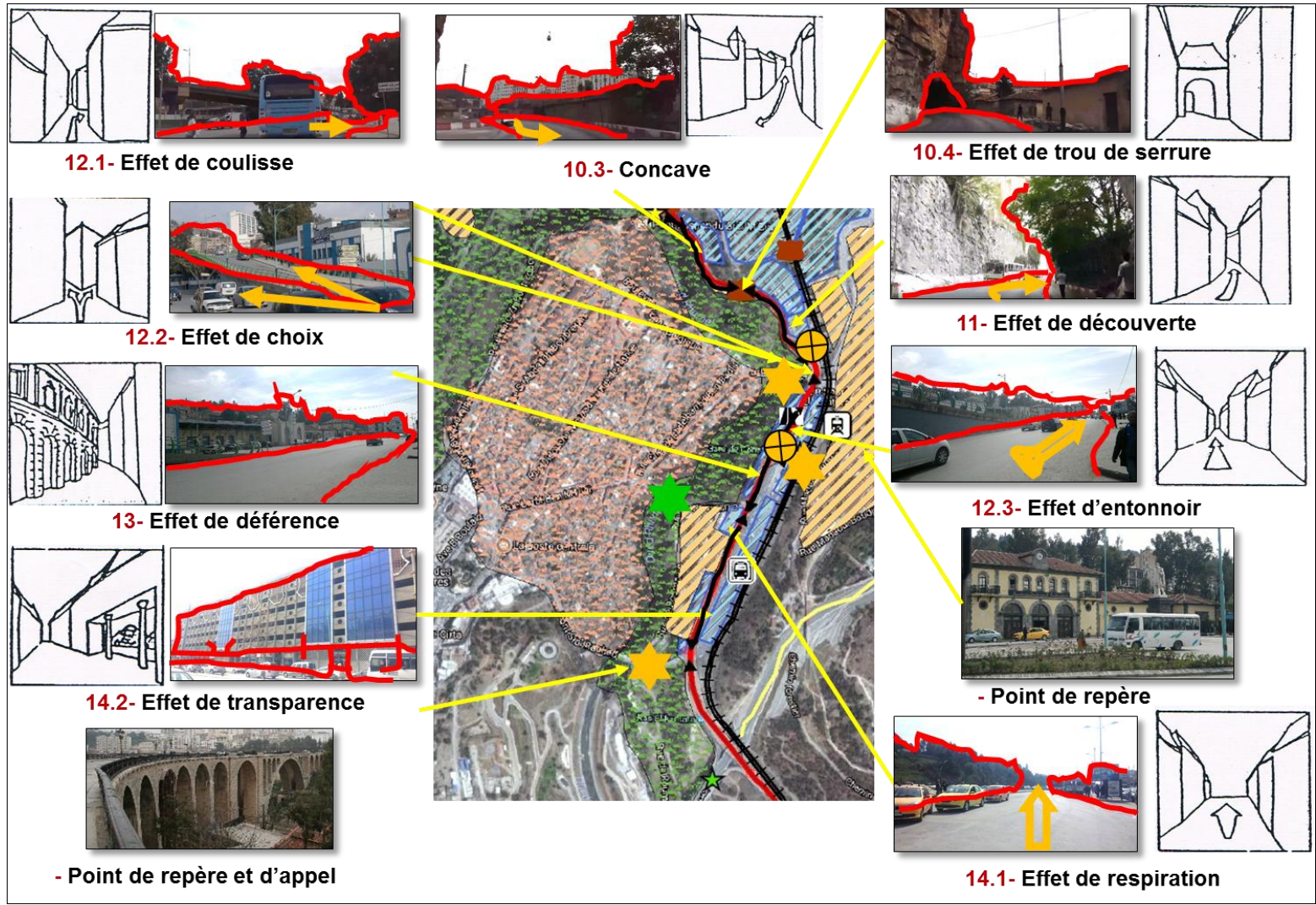


Figure 4.16 Parcours : Constantine ville.

Source : Pinon, 1991, auteure, 201

V.3 Trafic et flux

À l'échelle globale l'entrée Nord-Est de (Djbel Ouahch) à travers l'autoroute Est-ouest reste la plus apte d'absorber les différents flux entrants et sortants la ville de Constantine, avec **59.110** véhicules, de 07 h à 17 h, dont **31.150** entrants et **27.960** sortants. Concernant le trafic par rapport aux routes nationales, l'entrée Sud de (Zouaghi) qui dessert l'aéroport et relie la ville de Constantine à la wilaya déléguée de Ali Mendjeli, marque la première position avec **38.020** véhicules de 07 h à 17 h, dont 22.730 entrants et **15.290** sortants. Puis vient l'entrée (Onama) avec **34.423** véhicules, dont **20 .293** entrants et **14.130** sortants.

Néanmoins, la modernité des entrées récentes, n'empêche pas l'intérêt de l'entrée ancienne (Corniche) dans l'attractivité urbaine et territoriale de la ville de Constantine. L'enquête effectuée à cette entrée, a marqué **19.880** véhicules de 07 h à 17 h dont **14.510** entrants et **5370** sortants. (**Tableau 4.1**).

Tableau 4.1 Trafic des véhicules des quatre entrées de la ville de Constantine

Heures	Entrants de la ville de Constantine 07h-10h	Sortants de la ville de Constantine 07h-10h	Trafic Total
Zouaghi	22.730 V	15.290 V	38.020 V
Onama	20 .293 V	14.130 V	34.423 V
Djbel Ouahch	31.150 V	27.960 V	59.110 V
Corniche	14.510 V	5370 V	19.880 V

Source : auteure, 2021.

À ce stade de l'analyse des cas d'étude des abords urbains de la ville de Constantine, on remarque que chaque cas dispose des qualités formelles, fonctionnelles et paysagères spécifiques. La différenciation de formes et de fonctions des abords urbains de la ville de Constantine, renforce l'attractivité régionale, métropolitaine et territoriale de Constantine et possède une dynamique urbaine, accentuée sur un secteur économique actif, des équipements structurants, des infrastructures de base et de différentes échelles qui organisent ses mouvements internes et externes, d'une immense richesse paysagère, culturelle et une identité reste mémorisée à travers les âges, (**tableau 4.2**).

Tableau 4.2 Analyse des cas d'étude des abords urbains selon leurs formes, leurs fonctions et leurs paysages.

Les Abords urbains	Formes				Fonctions			paysages
	Situation	Positionnement	Séquences d'entrée	Infrastructures	Occupation	Equipements structurants	Trafic et flux	
Abord 1	Au Sud de la ville de Constantine.	-À 9 Km du centre historique -Point de relai entre la ville mère et la ville nouvelle.	De ville	-Aéroport -Autoroute Est-Ouest -Route nationale N79 -CW24 -Tramway	-Habitat individuel et collectif, -équipements sportif culturel, culturel de santé éducatif universitaire.	-Université -Zénith - Boulevard des cliniques -Aires de loisirs -Hôtels - Projets	-Entrants 22.730 V -Sortants 15.290 V	-Agricoles. -Urbain Point de repère. Point d'appel. -Visibilité et lisibilité de la ville.
Abord 2	Au Sud-Est de la ville de Constantine.	-8,25 Km du centre historique -Point de relai entre la ville mère et la commune d'El khroube.	D'agglomération	-Autoroute Est-Ouest -Route nationale N03 -CW175 -Chemin de fer	-Habitat individuel -équipements culturel, de santé éducatif -Activités commerciales et économiques	-Magasins -Commerce de gros et de détail - Hôtels	-Entrants 20 .293 V -Sortants 14.130 V	-Agricoles. -Vallée de Boumerzoug -Urbain -incohérence urbaine, anarchique -Visibilité de la ville.

Source : auteure, 2022.

Les Abords urbains	Formes				Fonctions			paysages
	Situation	Positionnement	Séquences d'entrée	Infrastructures	Occupation	Equipements structurants	Trafic et flux	
Abord 3	Au Nord-Est de la ville de Constantine.	-8 Km du centre historique -Point de relai entre Constantine et les villes côtières.	-Du grand territoire -D'agglomération	-Autoroute Est-Ouest -CW51 -CW133	-Habitat individuel Collectif équipement s culturel, de santé éducatif	-Parc d'attraction -détente, loisirs -Hôpital de phycologie - Projets	-Entrants 31.150 V -Sortants 27.960 V	-Forêt de Djbel Ouahch. -Foret d'El Meridj. -Zones naturelles et écologiques -Lacs. -Terrains agricoles. -Visibilité de la ville.
Abord 4	Au Nord de la ville de Constantine.	-Il relie la ville de Constantine aux villes maritimes de l'Est Algérien	-D'agglomération -De ville	-Route nationale N03 -Chemin de fer -Chemins communaux	-Habitat individuel Collectif équipement s sportif culturel, culturel de santé éducatif.	-Hôpital -Ponts - La gare -Monuments -Patrimoine urbain culturel	-Entrants 14.510 V -Sortants 5370 V	-Le rocher. -Vallée du Rhumel. -Jardins du Bey. Points de repère. Points d'appel. -Vues panoramiques -Visibilité et lisibilité de la ville.

Source : auteure, 2022.

Conclusion

L'analyse effectuée au niveau des quatre cas des abords urbains de la ville de Constantine, nous a permis de saisir leurs caractéristiques, selon leur forme, leur fonction et leur paysage qui le marque. Ces éléments et leur interaction, participent à leur visibilité et / ou à leur lisibilité dans le territoire.

L'abord 1 de (Zouaghi), occupe une position stratégique qui relie la ville mère à la ville nouvelle, à travers l'autoroute Est-Ouest, la route nationale RN79 et le tramway. Le site regroupe des équipements de base, secondaires et structurants, renforcent la visibilité du site et l'attractivité régionale, territoriale et métropolitaine de Constantine. La perception du paysage à travers les séquences introductives à l'entrée de la ville, marque la visibilité et la lisibilité de la ville. Ces qualités impactent sur le trafic journalier des véhicules entrants et sortants la ville, ce qui a poussé beaucoup de réactions pour améliorer la fluidité des flux. L'abord 2 de (l'ONAMA) qui relie la commune de Constantine à la commune D'EL Khroub, par ses occupations qui sont de dominance commerciale et qui semblent désordonnées, créent un paysage incohérent. Néanmoins, ces activités économiques, attirent la population interne et externe qui accroisse les flux vers et hors la ville. L'abord 3 franchis par l'autoroute Est-Ouest, représente une porte d'entrée à l'échelle du grand territoire Constantinois. Le site offre des vues paysagères naturelles exceptionnelles. L'étude et l'analyse de l'abord 4, montrent sa charge paysagère exceptionnelle à couper le souffle. Les éléments qui sculptent les événements naturels, dont le rocher, la vallée du Rhumel, les gorges, composent une harmonie et dessinent une image, une identité reste au fil du temps, gravé dans les mémoires. Le diagnostic et l'analyse pittoresque du site, interprète la dynamique harmonieuse entre les données de l'environnement géologique, climatique, urbains, culturel et leur interaction avec la communauté humaine.

La dynamique urbaine et les flux importants et en évolution continu vers et hors la ville de Constantine, posent des contraintes liées à l'urbanisation et à l'importance de la circulation actuelle et future à Constantine. Face à ces besoins, les acteurs publics et privés de la wilaya de Constantine, entreprendront des actions qui vont alléger la pression continue et améliorer la qualité du trafic, en accomplissant de nouveaux accès vers la ville de Constantine qui renforce sa connectivité aux communes avoisinantes du grand Constantine particulièrement dans l'abord 1, l'abord 3 et l'abord 4.

CHAPITRE V

INTERACTION DES RESULTATS ET DISCUSSIONS

Introduction

L'extension de la ville de Constantine au long des axes d'infrastructures, a favorisé une implantation et une naissance de nouvelles pratiques urbaines, sociales, économiques et commerciales, particulièrement aux abords de la ville et ses entrées. De plus, le réseau routier joue un rôle déterminant dans la fonctionnalité et le développement de l'urbanisation, où les abords de la ville, incarnent le débat sur leurs formes, leurs fonctions et la qualité de leurs paysages.

Dans ce chapitre V, nous allons cerner les conséquences de l'extension de la ville de Constantine et son étalement sur les espaces périurbains, ainsi, l'impact d'ouverture des abords de la ville et le changement des séquences introductives aux entrées de ville dans l'espace, afin de détecter leur rôle dans la dynamique urbaine de Constantine et son fonctionnement.

L'application de la grille d'analyse sur le cadrage spatial qui a été défini à partir des critères spécifiques, l'enquête à travers l'analyse, le questionnaire, le comptage des flux et la lecture séquentielle et pittoresque, nous ont permis de cerner le diagnostic morphologique, fonctionnel et paysager des abords urbains de la ville de Constantine.

Donc, nous allons discuter et interpréter les résultats de l'enquête effectuée et leur interaction avec les données qualitatives, quantitatives et statistiques de l'analyse des cas d'étude des abords urbains de la ville de Constantine. De plus, l'échantillonnage de la population enquêtée dont, les habitants de la ville de Constantine, les habitants des communes avoisinantes et les visiteurs, peuvent donner une variété de réponses qui confirment et / ou infirment les phénomènes étudiés et les réalités sur terrain.

À ce stade, nous allons détecter les signes de la forme qui participent à la définition des séquences introductives aux entrées de la ville de Constantine, ainsi, leur rôle dans la transition entre deux espaces différents, sur lesquels la ville et ses composantes seront visibles ou lisibles. Puis le rapport et l'interaction de la dynamique urbaine et ses éléments sur la fonction et la qualité du paysage des abords urbains de la ville de Constantine.

Les résultats et leur interprétation seront discutés selon les dimensions ; spatiale, économique, paysagère, identique et environnementale, afin de déterminer les atouts, les faiblesses, les menaces et les opportunités des abords urbains enquêtés de la ville de Constantine.

V.1 Les abords urbains ; formes

L'interprétation des données de la perception directe ou indirecte, de l'analyse et de l'enquête, nous a permis de marquer les différentes formes des abords urbains et les séquences introductives aux entrées de la ville, selon leur inscription dans le territoire, le paysage qui les ceinture, le processus de leur urbanisation et leur connectivité aux infrastructures. L'ordonnement des séquences aux entrées de la ville de Constantine qui ont été définis dans le cadrage spatial, regroupe trois catégories : grand territoire, agglomération et ville.

V.1.1 Les séquences des entrées du grand territoire

Elles considèrent celles qui situent à proximité de grandes infrastructures routières ou autoroutières. Les séquences d'entrée dans l'abord 3 de (Djbel Ouahche) et leur forme, font partie de cette catégorie, car la ville se pose éloignée de la perception visuelle.

Par ailleurs, pour bien signaler la morphologie et appréhender la limite et le changement d'espace dans l'abord 3, on remarque que dans la majorité des réponses de l'enquête (**annexe I**, tableau 6), le panneau de signalisation est l'indice le plus nommé (96 fois par rapport aux autres signes, soit 29,57 % par rapport aux probabilités des réponses obtenues), particulièrement dans la catégorie (visiteur), (**figure 5.1**).

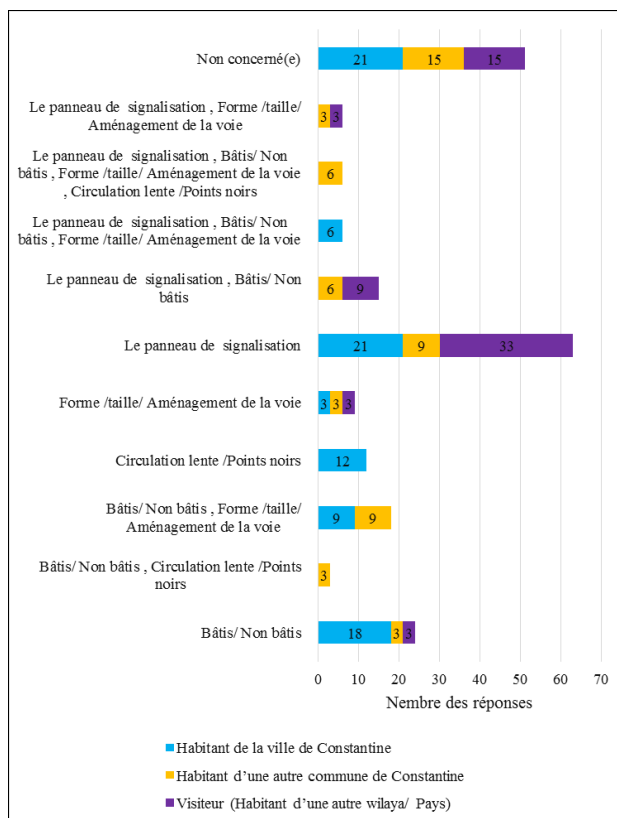


Figure 5.1 Les résultats de l'enquête : l'indicateur morphologie de la dimension spatiale / l'abord 3.

Source : auteure, 2022.

Concernant les habitants de la ville et des autres communes de Constantine, le franchissement de cet espace est par rapport à la perception du « bâtis/ non bâtis » et la « forme/taille/aménagement » de la voie. « La circulation lente » est plus ressentie par les habitants de la ville de Constantine.

Pour cette raison, la transition entre l'espace rural et l'espace urbain de la ville de Constantine, est lisible dès l'abord 3. Cela est confirmé à travers les réponses obtenues (annexe I, tableau 7) des habitants de la ville Constantine (57 %), des habitants des autres communes (57,9 %), et même chez les visiteurs (72,72 %), qui ont répondu par « tout à fait d'accord », (**figure 5.2**).

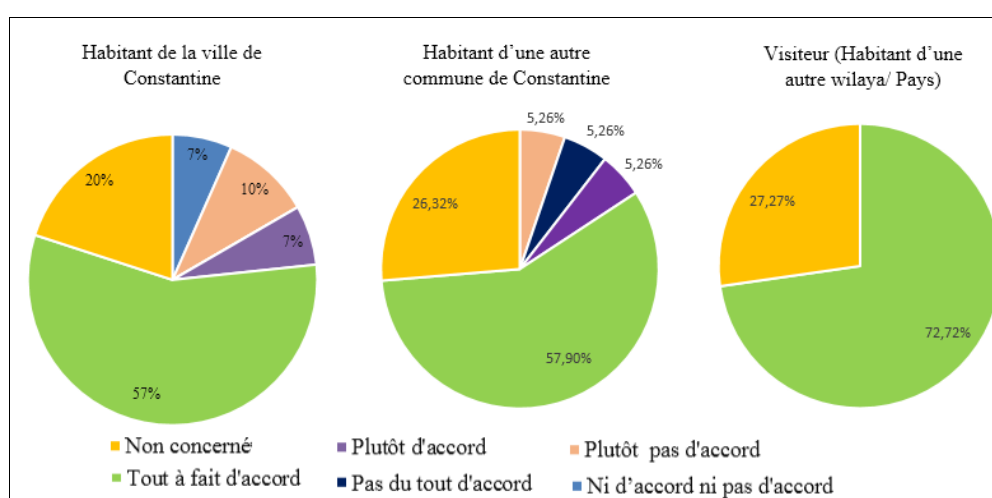


Figure 5.2 Les résultats de l'enquête : l'indicateur transition de la dimension spatiale de la dynamique urbaine / l'abord 3.

Source : auteure, 2022.

V.1.2 Les séquences des entrées d'agglomération

Elles marquent les premiers signes de visibilité de la ville, où les routes nationales assurent la transition d'un espace de dominance rurale vers un espace urbain. Elles concernent l'abord 2 (ONAMA) et l'abord 4, où l'aire urbaine et ses composantes attirent beaucoup plus la perception visuelle. Cela est confirmé à travers l'enquête (**annexe I**, tableau 6) dans laquelle « bâtis/ non bâtis » est le signe qui permet de franchiser les abords et appréhender la limite et le changement d'espace dans l'abord 2. Cet indice et, selon les trois catégories de la population enquêtée, il a été cité 82 fois par rapport aux autres signes, soit il représente 18,77 % par rapport aux probabilités des réponses obtenues, puis se positionne le « panneau de signalisation » en deuxième position avec 16,43 %, (**figure 5.3**).

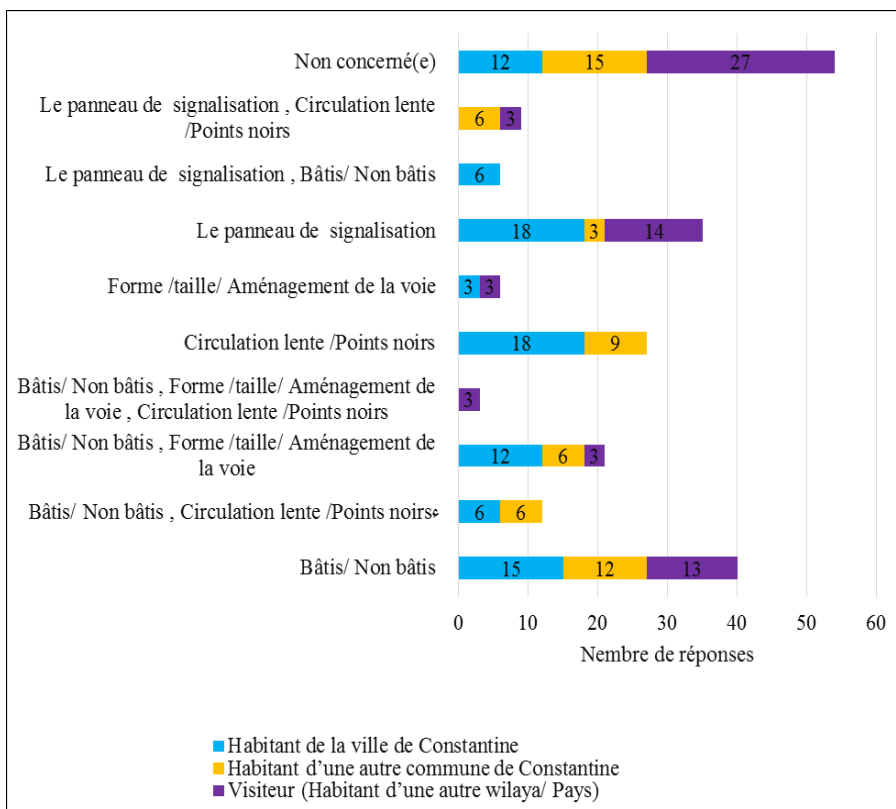


Figure 5.3 Les résultats de l'enquête : l'indicateur morphologie de la dimension spatiale / l'abord 2.

Source : auteure, 2022

À cet effet, la transition entre l'espace urbain et l'espace rural, reste floue et pas bien définie. On voit cette illisibilité dans les réponses de l'enquête (**annexe I**, tableau 7), où la majorité de la population a répondu par « pas du tout d'accord » de la lisibilité de la transition ; Habitant de la ville de Constantine (23 %), Habitant de la ville de Constantine (26,32 %) et (36,40 %) pour Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays), (**figure 5.4**).

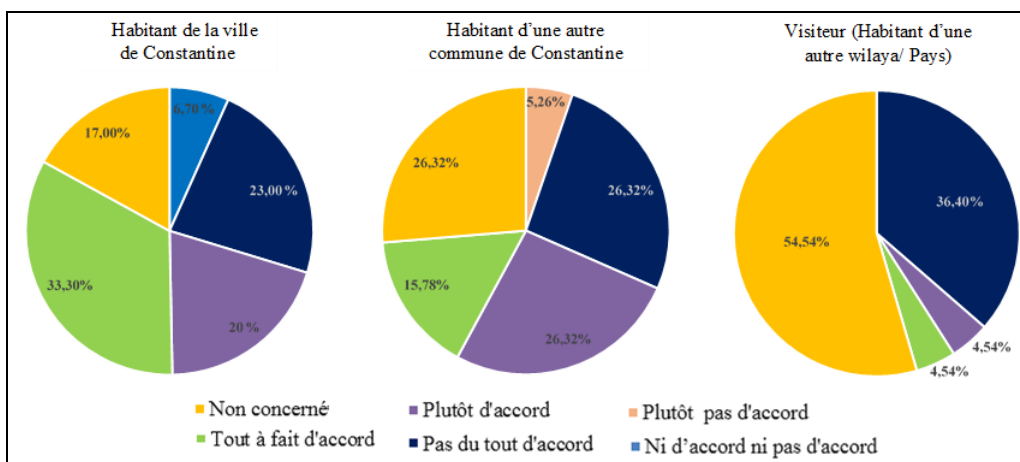


Figure 5.4 Les résultats de l'enquête : l'indicateur transition de la dimension spatiale de la dynamique urbaine / l'abord 2.

Source : auteure, 2022.

En ce qui concerne le signe de la « circulation lente /Points noirs » est plus cité dans l'abord 4, avec 21,13v% de la totalité des réponses (**figure 5.5**). Cela revient de la morphologie et la topographie qui caractérise le site, ainsi, c'est la séquence d'entrée qui permet d'accéder directement au centre historique de Constantine qui reçoit un flux important. La transitions du rural à l'urbain est très lisible dès ce site, (**figure 5.6**).

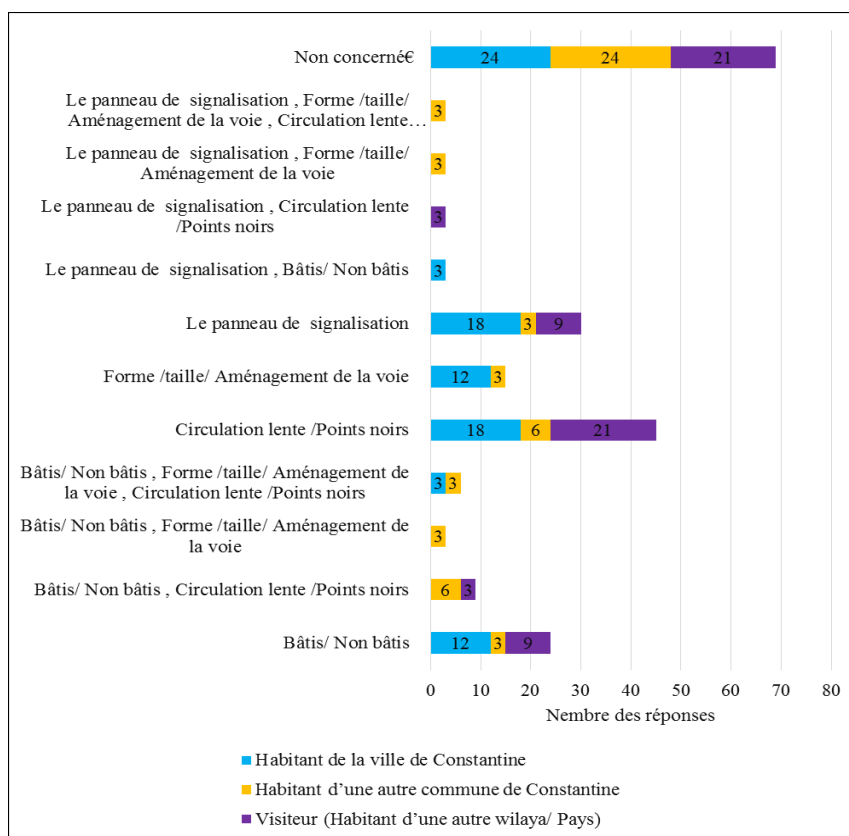


Figure 5.5 Les résultats de l'enquête : l'indicateur morphologie de la dimension spatiale / l'abord 4.

Source : auteure, 2022

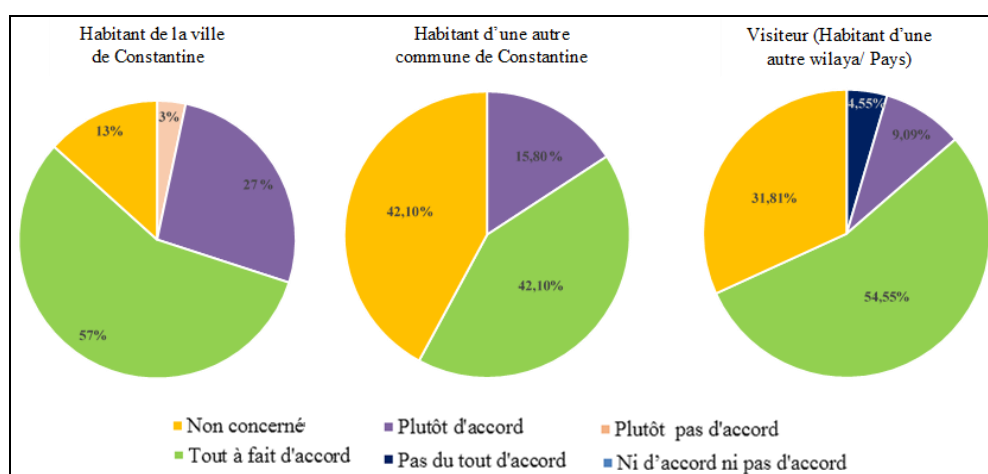


Figure 5.6 Les résultats de l'enquête : l'indicateur transition de la dimension spatiale de la dynamique urbaine / l'abord 4.

Source : auteure, 2022.

V.1.3 Les séquences d'entrée de ville

Les séquences d'entrée où la ville sera visible et lisible, marquent particulièrement les abords de forte densité urbaine, qui reçoivent quotidiennement un flux important. L'abord 1 de notre cas d'étude, comprend ces caractéristiques. Cela est confirmé à travers l'enquête (**annexe I**, tableau 6) dans laquelle les habitants de la ville de Constantine, considèrent la « circulation lente /Points noirs » un signe d'appréhender la limite et le changement d'espace, par contre les visiteurs se basent sur le « panneau de signalisation » (**figure 5.7**). Les deux signes ont un pourcentage semblable (15,49 %) par rapport aux autres probabilités des réponses.

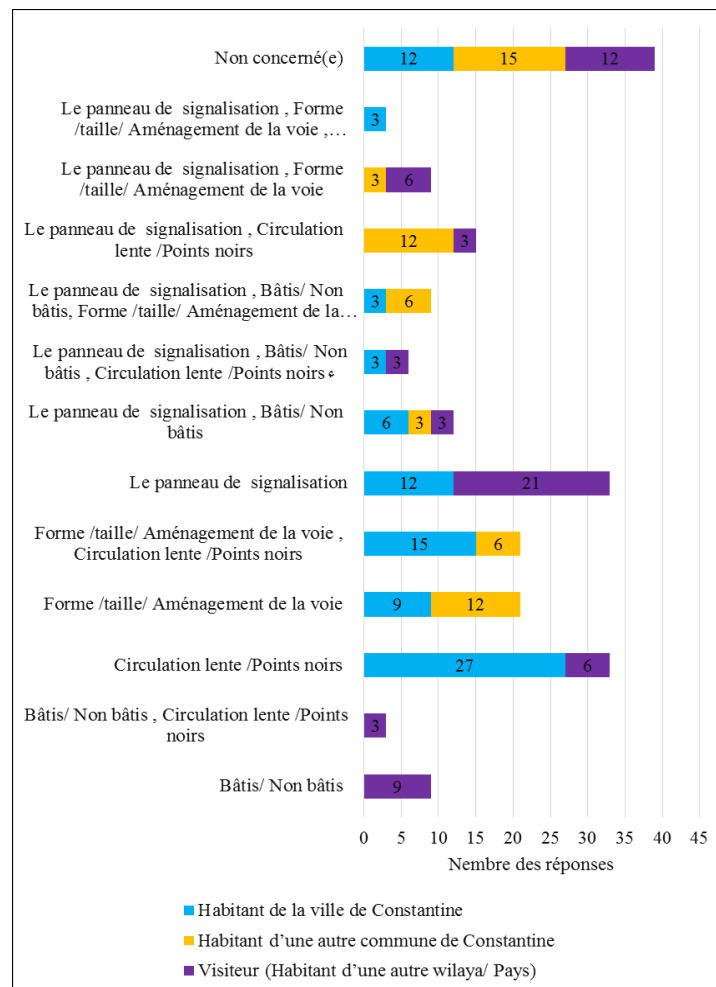


Figure 5.7 Les résultats de l'enquête : l'indicateur morphologie de la dimension spatiale / l'abord 1.

Source : auteure, 2022.

Ainsi, ce type d'entrée à l'avantage d'être en relation directe et/ ou rapide avec le centre-ville de Constantine. Pour cette raison la transition entre l'espace rural et l'espace urbain, est très lisible, selon les réponses des trois catégories de la population qui fréquentent l'abord 1 et son entrée, (**annexe I**, tableau 7), (**figure 5.8**).

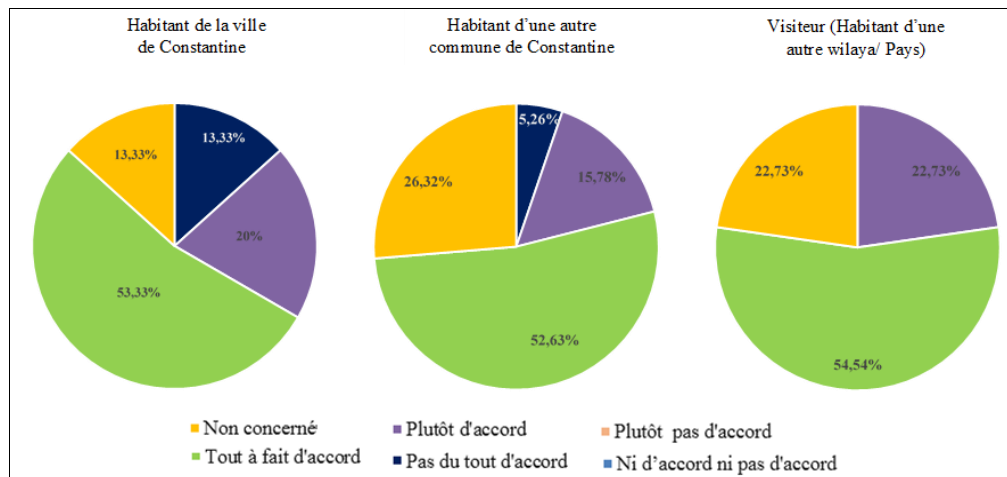


Figure 5.8 Les résultats de l'enquête : l'indicateur transition de la dimension spatiale de la dynamique urbaine / l'abord 1.

Source : auteure, 2022.

V.2 Les abords urbains : fonctions et dimensions

Le glissement et l'ouverture des urbains de la ville de Constantine, ont favorisé leur poly fonctionnalité, dans laquelle chacun représente une activité particulière qui donne une image spécifique à la ville. Ces pratiques aux abords de la ville et ses entrées, ont renforcé leur attractivité qui a encouragé à l'apparition de nouveaux modes d'occupation. Ces pratiques retracent continuellement les limites et la morphologie des espaces, filtrent la lisibilité et contaminent la qualité des paysages des abords urbains de la ville de Constantine.

V.2.1 Dimension économique et spatiale

Les abords de la ville de Constantine et les séquences des entrées sur les grands axes routiers, constituent des situations délicates. Ils sont sollicités par des espaces industriels et commerciaux qui s'interpénètrent dans un aspect incohérent et disgracieux, notamment au niveau de **l'abord 2** (ONAMA) qui fait la jonction avec la commune d'El Khroub. Pour cette raison les activités commerciales au niveau du site, semblent incohérentes, selon l'avis de la population enquêtée (**annexe I**, tableau18) qui fréquente cette entrée (**figure 5.9**). La majorité des habitants de la ville de Constantine ont répondu par « tout à fait d'accord » avec 56,7%, les réponses des habitants des communes avoisinantes sont réparties entre « tout à fait d'accord » avec 26,07 %, « plutôt d'accord » avec 26,31 % et « plutôt pas d'accord » avec 26,31 %. Concernant les visiteurs il y a qui sont « plutôt d'accord » avec 36,36% et d'autres qui ne sont « plutôt pas d'accord » avec 41%. Ces activités économiques et commerciales par leurs éléments de façades et leurs

panneaux publicitaires, créant une pollution visuelle qui impacte négativement sur le paysage et la qualité des espaces aux abords urbains de la ville de Constantine. Cela est confirmé à travers l'enquête (**annexe I**, tableau 23) et les réponses de la population enquêtée, (**figure 5.10**).

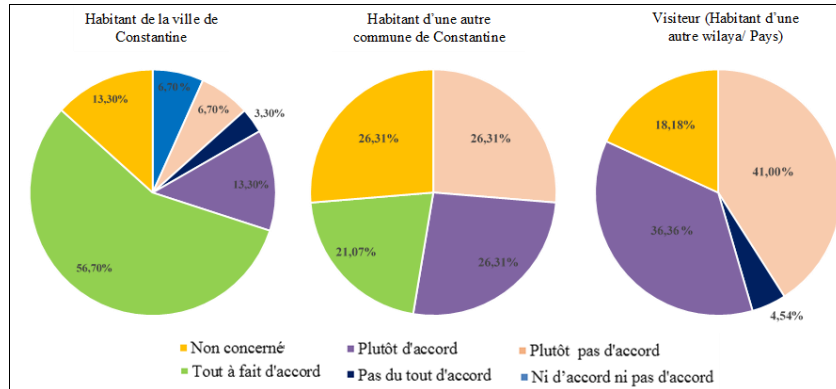


Figure 5.9 Les résultats de l'enquête : l'indicateur commerces et activités de la dimension économique / l'abord 2.

Source : auteure, 2022.

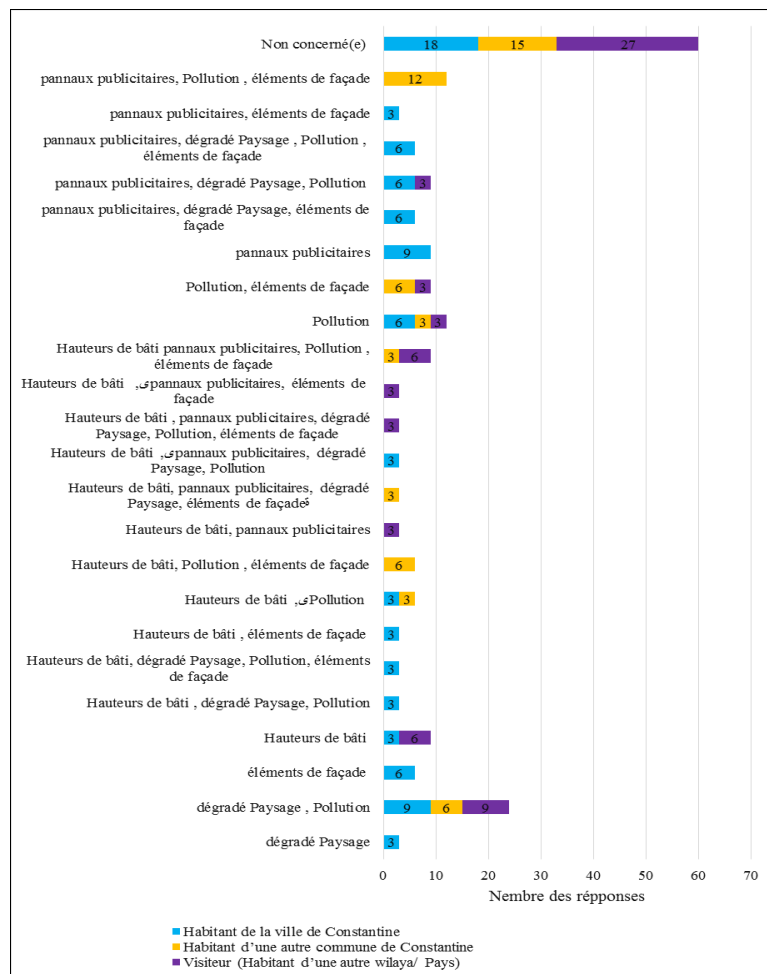


Figure 5.10 Les résultats de l'enquête : l'indicateur image de ville de la dimension économique et paysagère / l'abord 2

Source : auteure, 2022.

Néanmoins, le développement de ces espaces commerciaux dépend des endroits plus fréquentés, dont le trafic intense, attire et regroupe toutes les populations. L'enquête effectuée au niveau de l'entrée de la ville de Constantine à partir de l'abord 2, a marqué un trafic de **34.423** véhicules (de 07 h à 17 h), dont **20.293** entrants et **14.130** sortants. Cette situation joue un rôle important dans la dynamique de la ville, notamment dans son économie

D'un autre côté ce développement linéaire à encourager la construction d'habitations du type individuelle, perdant la cohérence spatiale et bouleversant les pratiques d'occupation de l'espace. À cet effet, la hauteur du bâtis et le paysage dégradé impactent aussi sur l'image de Constantine, (**figure 5.10**).

Ainsi, la dimension économique des abords urbains de la ville de Constantine, est accentuée à l'abord 1 (Zouaghi) via la route nationale RN79. Le site comme c'était défini dans le cadrage spatial, regroupe des équipements structurants, participent à l'attractivité métropolitaine de Constantine. Pour cette raison, nous constatons au niveau de l'entrée de la ville de (Zouaghi), un trafic journalier important de population interne et externe. Surtout que c'est le seul chemin qui mène vers l'aéroport comme entrée principale de Constantine.

Notre enquête sur cette entrée, affirme l'augmentation du trafic journalier qu'on a constaté au chemin de wilaya CW 24. Le nombre des véhicules qui ont fréquenté cette entrée de 07 h à 17 h est de **38.020** véhicules, dont **22.730** entrants et **15.290** sortants.

Ainsi, la présence des équipements structurants et de grands projets, impacte sur le flux et le trafic de cette entrée. Ce qui est confirmé à travers les réponses de la population enquêtée (**figure 5.11**), (**annexe H**, tableau 17).

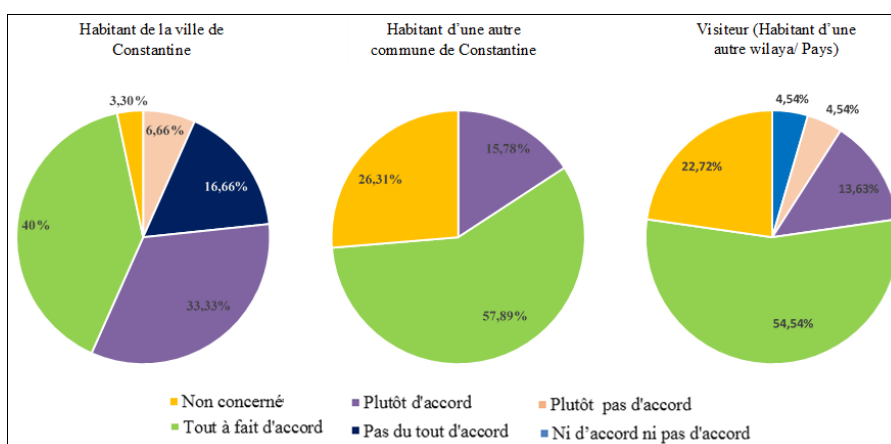


Figure 5.11 Les résultats de l'enquête : l'indicateur attractivité de la dimension économique / l'abord 1.

Source : auteure, 2022.

À cet effet, l'agglomération chef-lieu de Constantine connaît un glissement du centre depuis la ville mère, vers un nouveau centre au niveau de (Zouaghi) qui s'inscrit à l'entrée sud de la ville. Il est à noter la présence de la station de la ligne du tramway, qui se prolonge vers la ville nouvelle Ali Mendjeli. La position stratégique de l'abord 1 et l'entrée de ville, a poussé les acteurs de la ville pour améliorer la qualité urbaine notamment, l'organisation des flux, afin de faciliter la dynamique et la transition entre la ville mère et la ville nouvelle.

Dans ce cas, les opérations d'aménagement appliquées sont plutôt maîtrisées (figure 5.12), (annexe I, tableau 14) et elles ont amélioré la sécurité et la fluidité de la circulation (figure 5.13) selon les réponses obtenues de la population enquêtée (annexe I, tableau 15).

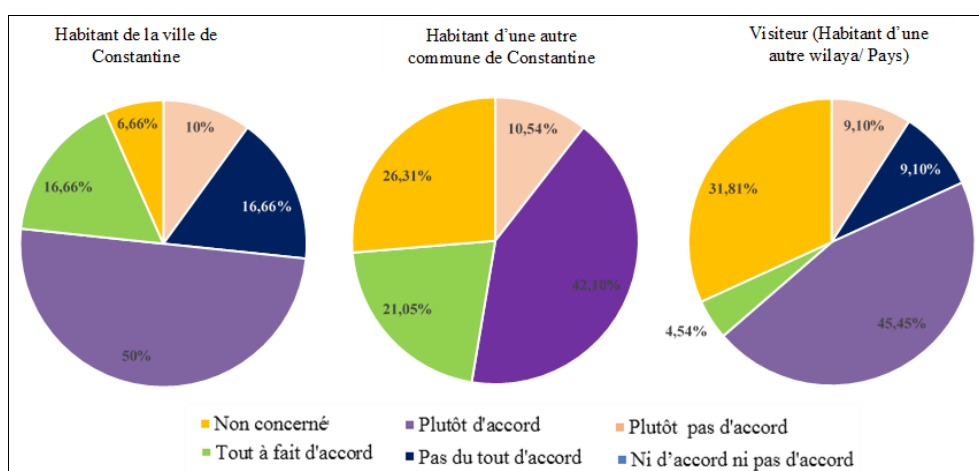


Figure 5.12 Les résultats de l'enquête : l'indicateur planification de la dimension fonctionnelle de la dynamique urbaine / l'abord 1.

Source : auteure, 2022.

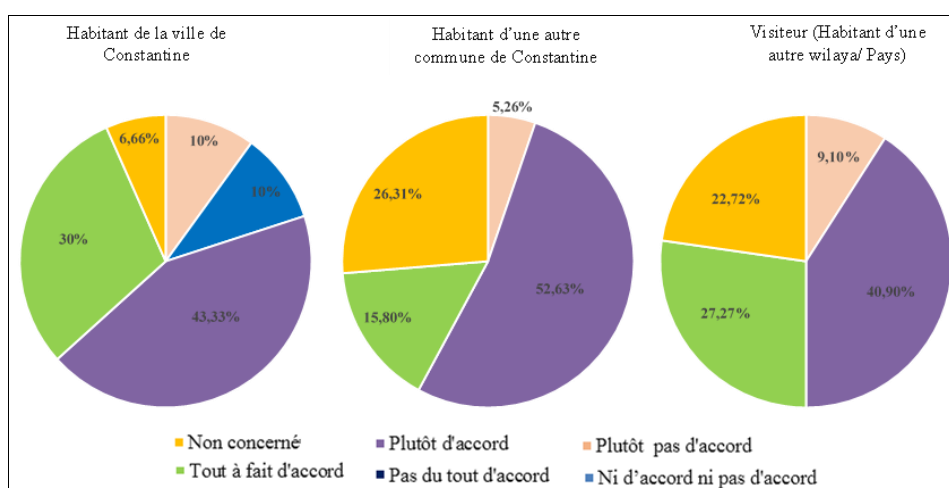


Figure 5.13 Les résultats de l'enquête : l'indicateur infrastructure de la dimension spatiale et économique / l'abord 1.

Source : auteure, 2022.

De plus, les autorités locales, commencent à réfléchir sur la question d'identité dans l'aménagement des entrées de la ville de Constantine, en prenant en considération les vestiges du passé, les formes et les composantes patrimoniales et les monuments historiques qui caractérisent la ville de Constantine au sein de l'abord 1, où la sécurité et le confort gagnent en qualité, (**figure 5.14**).

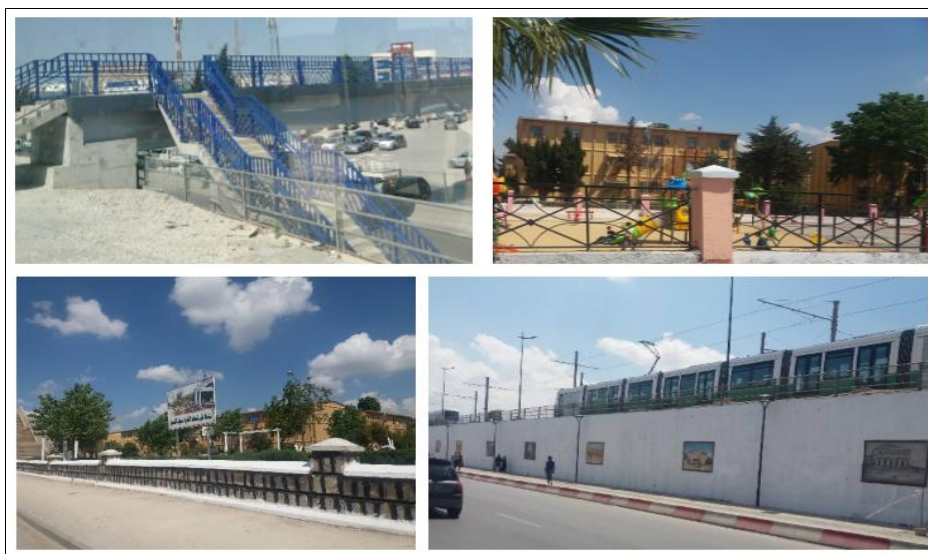


Figure 5.14 Les nouveaux aménagements à l'entrée de la ville (Zouaghi).

Source : auteure, Mai 2018, Avril 2020.

Ainsi, l'identité de la ville de Constantine est ressentie dès cet abord, selon l'avis qui reste « plutôt d'accord » pour les habitants de la ville de Constantine (56 %) et les habitants des communes avoisinantes (42 %). Pour les visiteurs, l'identité de la ville au niveau de l'abord 1 est peu perçue, voire absente (**figure 5.15**), (**annexe I**, tableau 21).

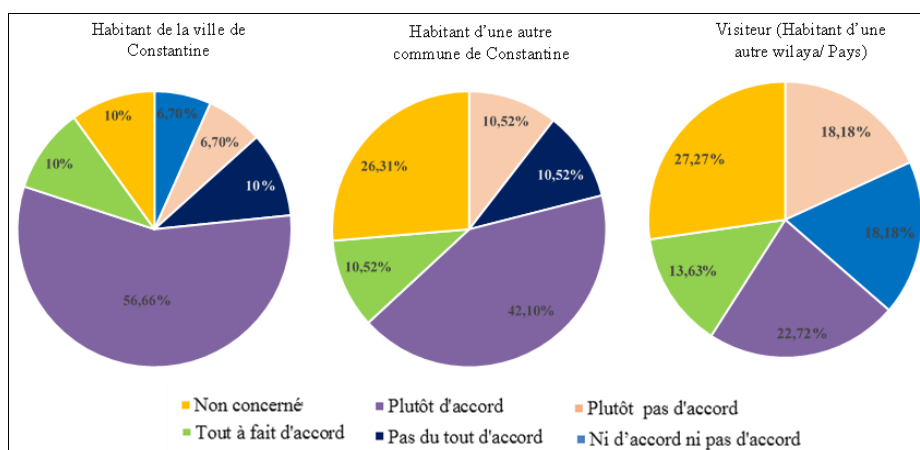


Figure 5.15 Les résultats de l'enquête : l'indicateur identité de la dimension paysagère identitaire / l'abord 1.

Source : auteure, 2022.

Pour cette raison, le patrimoine culturel et le patrimoine urbain et architectural, sont les éléments identitaires souhaités dans les opérations d'amélioration du cadre urbain et du cadre de vie de cette entrée stratégique, selon les différentes tranches d'âge de la population enquêtée (**figure 5.16**), (**annexe I**, tableau 22).

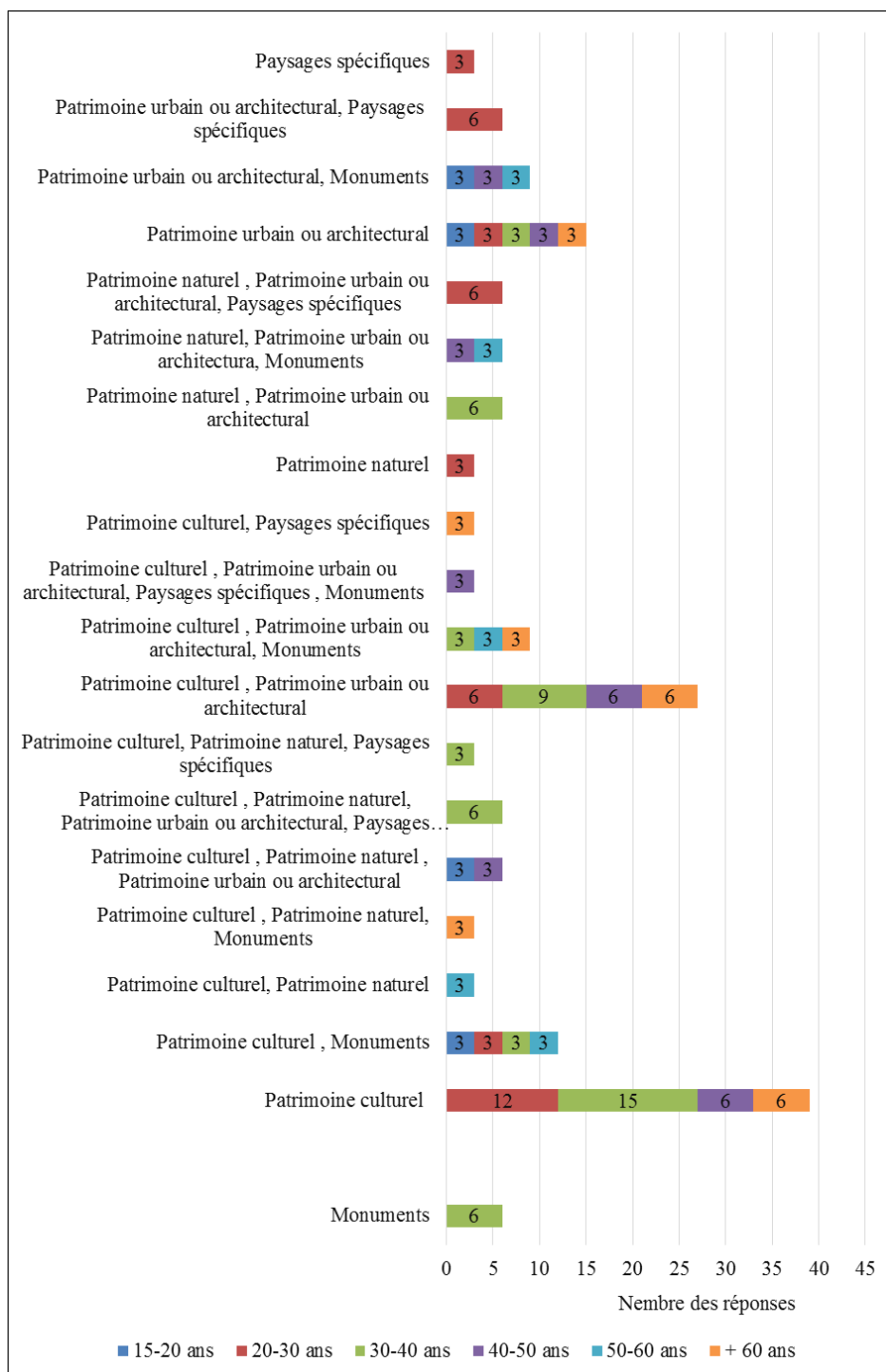


Figure 5.16 Les résultats de l'enquête : l'indicateur identité de la dimension paysagère identitaire / l'abord 1.

Source : auteure, 2022.

V.2.2 Dimension paysagère environnementale

Elle est établie au niveau de l'abord 3 (Djebel Ouahch) qui représente un site paysager, naturel et agricole par excellence ; les forêts, les montagnes, les lacs naturels, les fermes et les champs de blé. L'autoroute Est-Ouest qui franchisse le site a permis de faire vivre des zones parfois abandonnées par les activités rurales traditionnelles. D'un autre côté, l'étalement urbain prend la forme d'un éparpillement anarchique de l'habitat au détriment des terrains maraichers. Assimilé à la périurbanisation, il gâche les paysages naturels et gaspille des terres agricoles à grande rentabilité économique.

La périurbanisation au niveau de cette entrée impacte négativement sur la qualité du paysage et l'image de Constantine. Cela est confirmé à travers l'enquête où la majorité de la population enquêtée, considère que les paysages dégradés et la pollution, parmi des éléments qui nuisent à l'image de la ville de Constantine, (**figure 5.17**), (**annexe I**, tableau 23).

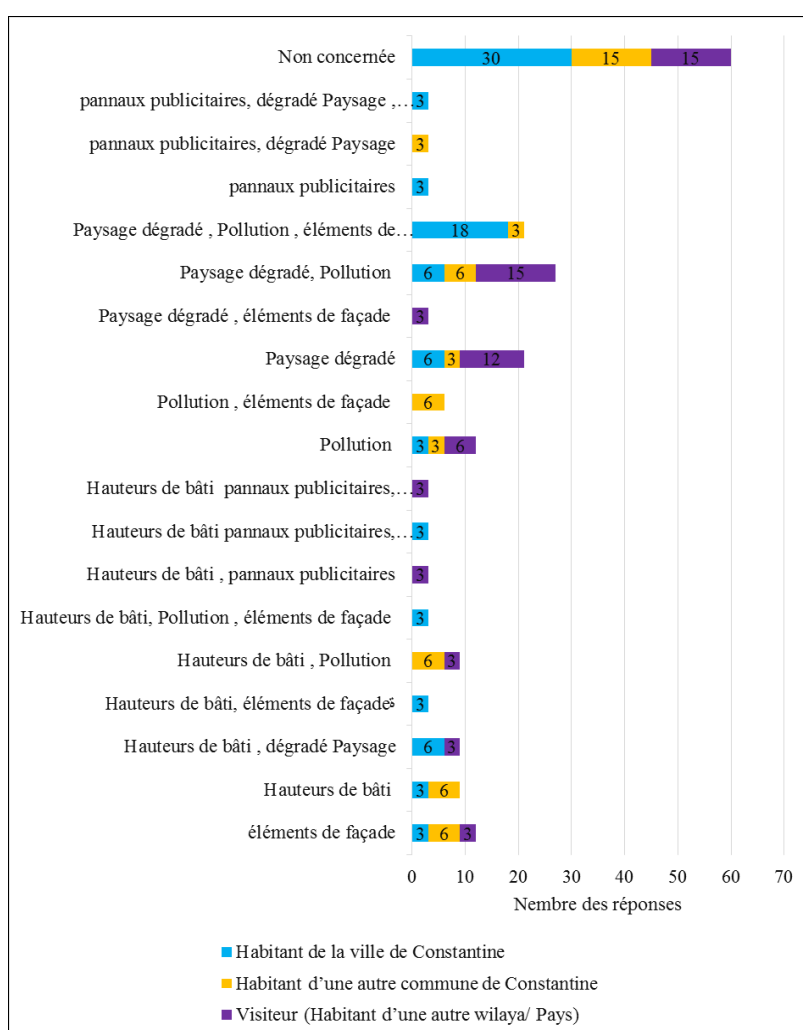


Figure 5.17 Les résultats de l'enquête : l'indicateur image de ville de la dimension paysagère identitaire / l'abord 3.

Source : auteure, 2022.

De plus, la trame verte et bleue est peu respectée dans le site, selon les réponses obtenues des trois catégories de la population enquêtée, (**annexe I**, tableau 24,25) ; 50 % des habitants de Constantine, 42 % des habitants des autres communes et 27,27 % des visiteurs sont « plutôt pas d'accord » et atteste le non-respect de la trame verte. 47,36 % des habitants des autres communes et 41% sont « pas du tout d'accord » et affirme le non-respect de la trame bleue. Pour les habitants de Constantine, leurs avis sont équilibrés, (**figure 5.18**).

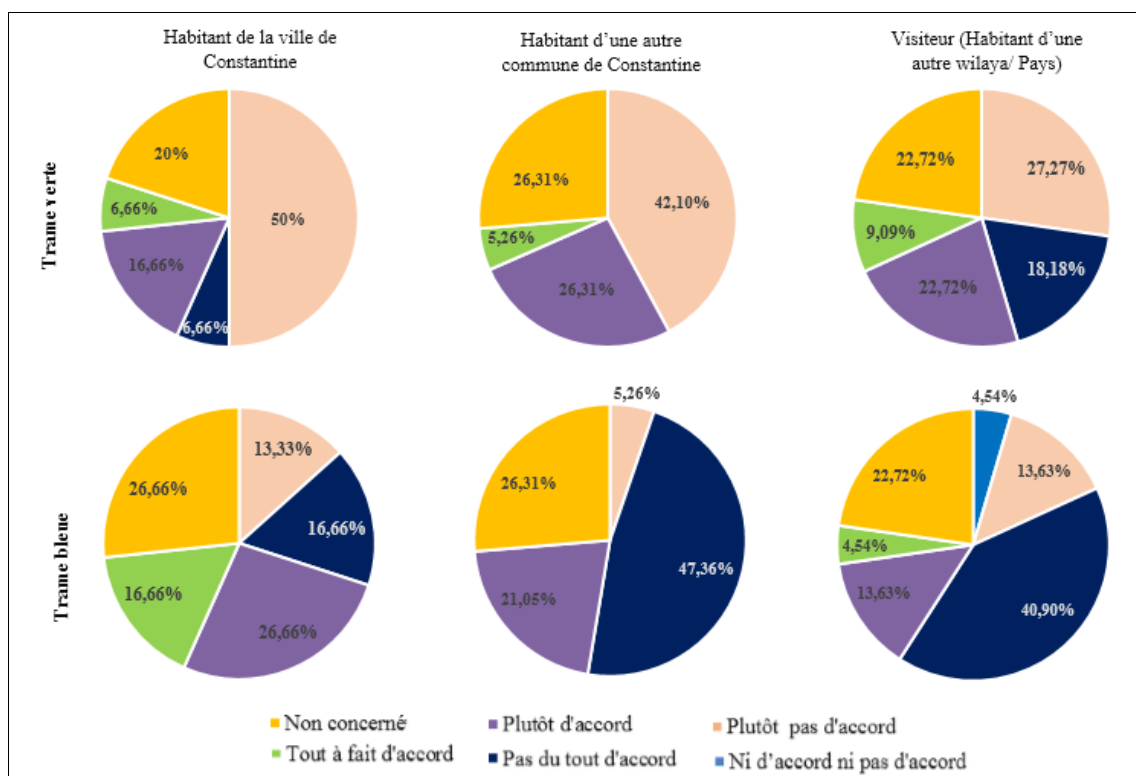


Figure 5.18 Les résultats de l'enquête : l'indicateur éléments naturels de la dimension environnementale / l'abord 3.

Source : auteure, 2022.

L'entrée de la ville de Constantine au niveau de **l'abord 3**, décongestionne la surcharge et l'accès vers la ville. Selon notre enquête sur le site, le nombre des véhicules qui ont fréquenté l'entrée de (Djbel Ouahche) de 07 h à 17 h est de **59.110** véhicules, dont **31.150** entrants et **27.960** sortants. Ce flux important est réparti entre les poids lourds, les véhicules de transport et les véhicules touristiques. Malgré les obstacles rencontrés (complexité du relief et d'autres risques) lors de la réalisation de projet de l'autoroute Est-Ouest et même après son inauguration, cette nouvelle entrée, a réussi à absorber la surcharge des flux au niveau des accès anciens à travers les routes nationales RN 3 et la RN 27 qui raccordent Constantine aux villes côtières (confirmé par l'enquête).

V.2.3 Dimension paysagère identitaire

Elle caractérise l'abord 4, où le parcours finisse vers le centre historique de la ville de Constantine. L'accès au niveau du site est considéré parmi les premières réalisations en matière d'infrastructure dans l'histoire de la ville de Constantine (date de réalisation remonte à 1880). Il relie la ville de Constantine aux villes maritimes de l'Est Algérien (Skikda, Annaba et El Taref). Entre la nature et l'urbain culturel, ces éléments sont les repères identiques de Constantine. Cela est affirmé, selon les réponses des habitants et les visiteurs de Constantine, (figure 5.19), ainsi, selon les différentes tranches d'âge de la population enquêtée (annexe I, tableau 21) (figure 5.20).

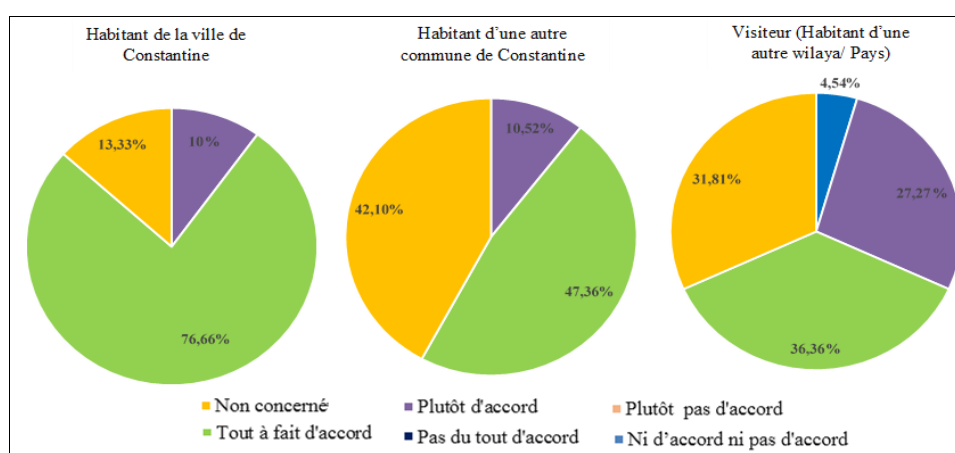


Figure 5.19 Les résultats de l'enquête : l'indicateur identité de la dimension paysagère identitaire / l'abord 4.

Source : auteure, 2022.

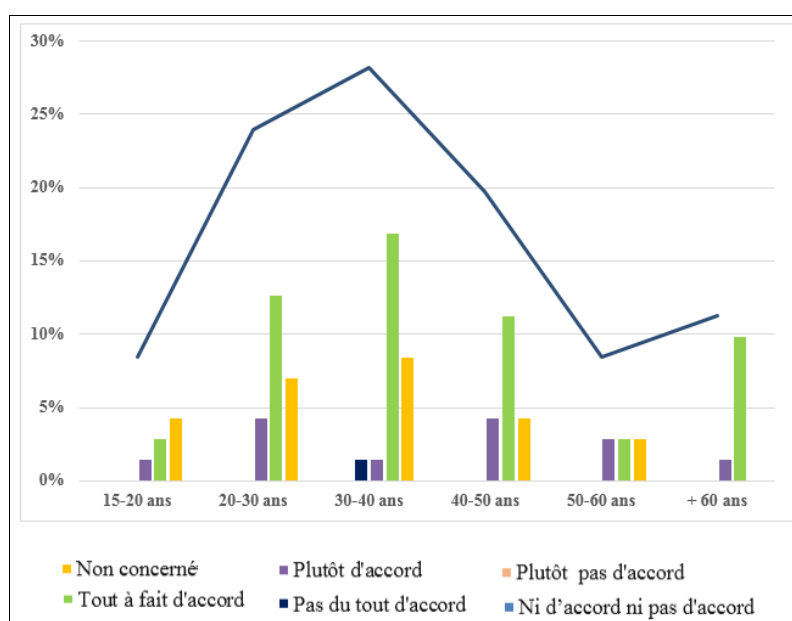


Figure 5.20 Les résultats de l'enquête : l'indicateur identité de la dimension paysagère/identitaire / l'abord 4 (selon tranches d'âges).

Source : auteure, 2022.

De plus, la typologie du site et sa valeur historique, incite des actions pour préserver son patrimoine, naturel était ou urbain culturel. Ces éléments identiques sont toujours souhaités à mettre en valeur dans l'entrée qui particularise l'abord 4 et même dans les autres abords de la ville Constantine, ainsi, ils méritent beaucoup d'attentions au vu de la richesse historique et patrimoniale de cette ville millénaire. Ce qui a été confirmé dans les réponses obtenues de la population enquêtée (annexe I, tableau 22) (figure 5.21).

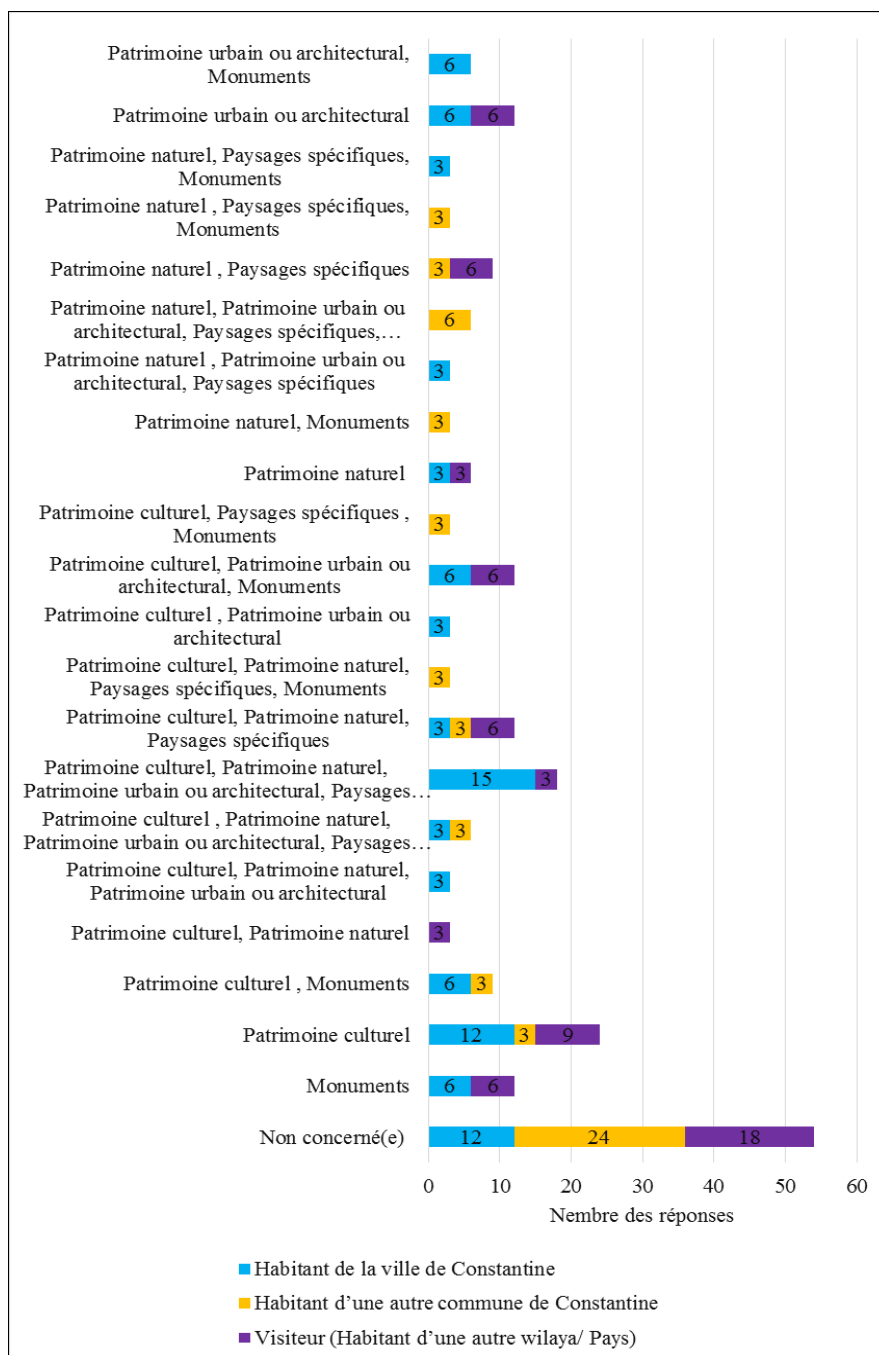


Figure 5.21 Les résultats de l'enquête : l'indicateur identité de la dimension paysagère identitaire / l'abord 4.

Source : auteure, 2022.

À cet effet, on peut dire que chaque cas des abords urbains de la ville de Constantine étudié, possède une forme, une fonction et un paysage spécifique, participent tous à leur visibilité dans le territoire. De plus, ces éléments créent une dynamique conventionnelle entre les différents rapports sociaux, spatiaux, économiques, urbains et environnementaux. Sur l'échantillonnage enquêté (**annexe I**, tableau 3), on remarque cette dynamique qui se diffuse entre différents mouvements de la vie quotidienne de la population enquêtée, (**figure 5.22**).

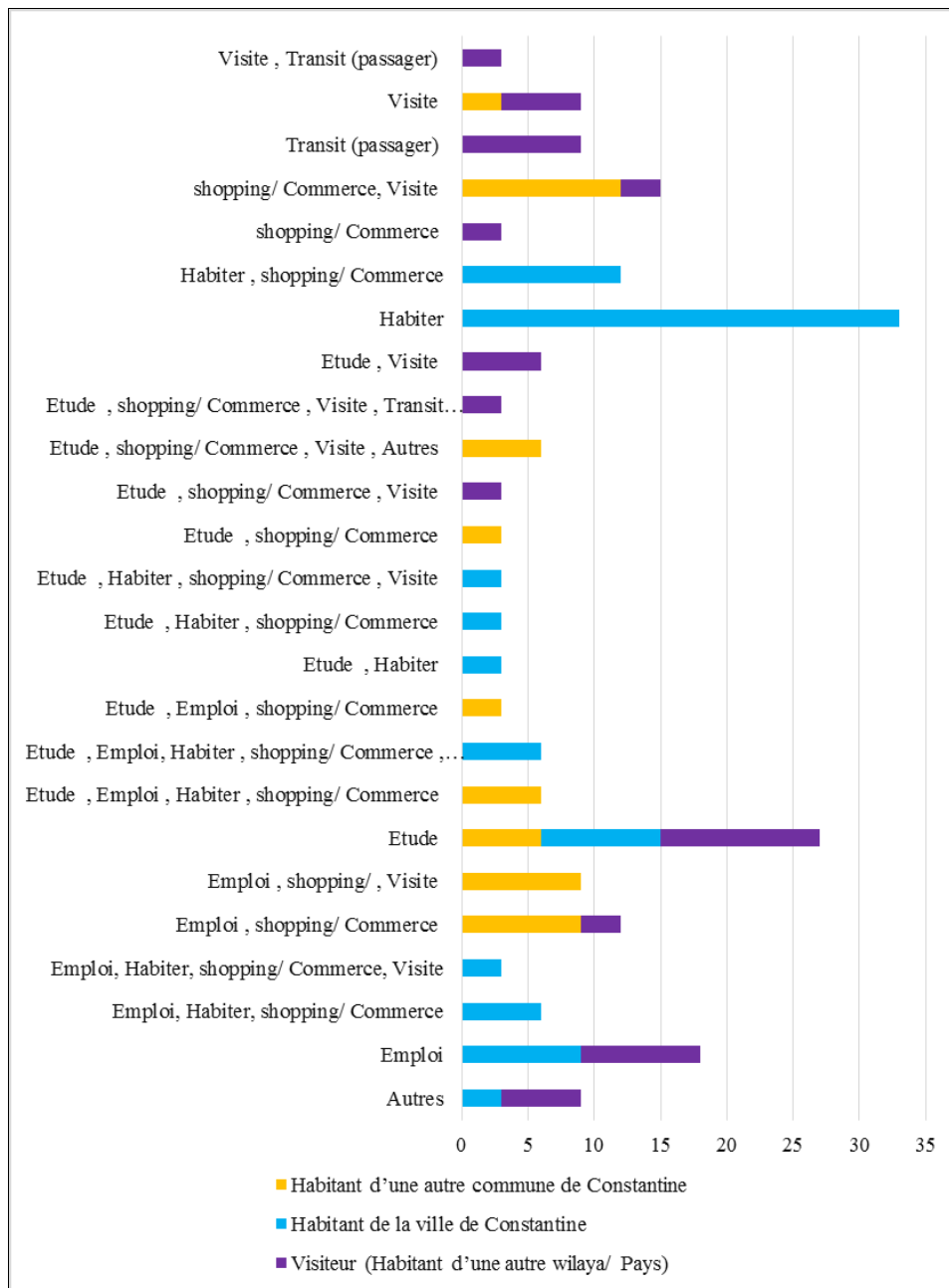


Figure 5.22 Les résultats de l'enquête : l'indicateur mouvement de la dimension socio-fonctionnelle de la dynamique urbaine.

Source : auteure, 2022.

Ainsi, les modes de leur déplacement, se différent selon leurs besoins et leurs destinations (**annexe I**, tableau 4) (**figure 5.23**).

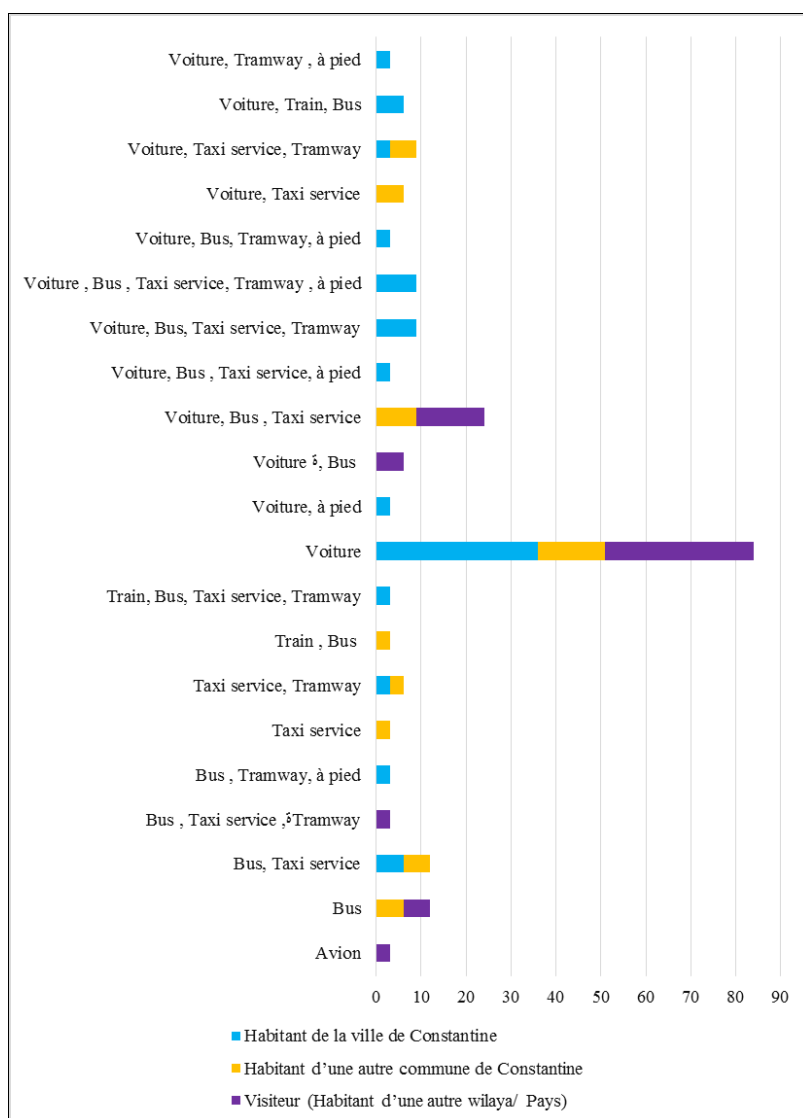


Figure 5.23 Les résultats de l'enquête : l'indicateur infrastructure, mobilité et déplacements.

Source : auteure, 2022.

Après avoir interprété et analysé les données qualitatives et quantitatives de la perception directe et indirecte des abords de la ville de Constantine et ses entrées, ainsi, avoir discuté les résultats de l'enquête, nous pouvons dire que chaque cas d'étude, joue son rôle, selon ses caractéristiques physiques, historiques, fonctionnelles et paysagères. La grille d'analyse et les résultats de l'enquête, ont déterminé un diagnostic fiable où les atouts, les faiblesses, les menaces et les opportunités des abords urbains de la ville de Constantine sont résumés dans les tableaux (**tableau 5.1**), (**tableau 5.2**), (**tableau 5.3**) et (**tableau 5.4**).

Tableau 5.1 Résultats de l'analyse et du questionnaire et leur interaction de l'abord 1 de la ville de Constantine.

Les Abords	Formes			Fonctions																												
	Analyse	Questionnaire			Dimension Economique			Dimension Paysagère																								
		Dimension Spatiale	Dimension Economique	Dimension Paysagère	Dimension Economique	Dimension Economique	Dimension Economique	Dimension Paysagère																								
	Morphologie	infrastructures	transition	infrastructures	Activités	Attractivité	Image de la ville																									
Abord 1	<p>- Au Sud de la ville de Constantine.</p> <p>- Séquence d'entrée à la ville</p> <p>Infrastructures ; aéroport autoroute Est-Ouest, route nationale N79, CW24, Tramway</p> <p>- Habitats équipements.</p> <p>- Equipements structurants, projets</p> <p>- Flux important ; 38.020 véhicules, de 07 h à 17 h</p> <p>- Paysage agricole, urbain</p> <p>- Visibilité et lisibilité de la ville</p>	<p>- Séquence d'entrée à la ville</p> <p>- le signe d'appréhender la limite et le changement d'espace :</p> <ul style="list-style-type: none"> • circulation lente /Points noirs • panneau de signalisation <p>- Transition lisible entre l'urbain et le rural</p>	<p>- La présence des équipements structurants et des grands projets, impacte sur le flux et le trafic ;</p> <p>- Les opérations d'aménagement appliquées sont plutôt maîtrisées ;</p> <p>- Les opérations ont amélioré la sécurité et la fluidité de la circulation ;</p>	<p>- Les espaces agricoles, perception du paysage, (annexe I, tableau 20).</p> <p>- L'identité de la ville de Constantine ressentie dès cet abord ;</p> <p>- Les paysages dégradés, publicitaires nuisent à l'image de la ville (annexe I, tableau 23).</p>	<p>Tout à fait d'accord</p> <table border="1"> <tr> <td>40%</td> <td>57,8%</td> <td>54,5%</td> </tr> <tr> <td>hab/ville</td> <td>hab/commune</td> <td>visiteurs</td> </tr> </table>			40%	57,8%	54,5%	hab/ville	hab/commune	visiteurs	<p>Plutôt d'accord</p> <table border="1"> <tr> <td>50%</td> <td>42,10%</td> <td>45,45%</td> </tr> <tr> <td>hab/ville</td> <td>hab/commune</td> <td>visiteurs</td> </tr> </table>	50%	42,10%	45,45%	hab/ville	hab/commune	visiteurs	<p>Plutôt d'accord</p> <table border="1"> <tr> <td>43,33%</td> <td>52,63%</td> <td>40,90%</td> </tr> <tr> <td>hab/ville</td> <td>hab/commune</td> <td>visiteurs</td> </tr> </table>	43,33%	52,63%	40,90%	hab/ville	hab/commune	visiteurs	<p>Plutôt d'accord</p> <table border="1"> <tr> <td>56,56%</td> <td>42,10%</td> </tr> <tr> <td>hab/ville</td> <td>hab/commune</td> </tr> </table>	56,56%	42,10%	hab/ville	hab/commune
40%	57,8%	54,5%																														
hab/ville	hab/commune	visiteurs																														
50%	42,10%	45,45%																														
hab/ville	hab/commune	visiteurs																														
43,33%	52,63%	40,90%																														
hab/ville	hab/commune	visiteurs																														
56,56%	42,10%																															
hab/ville	hab/commune																															
Atouts		Faiblesses			Menaces																											
<p>✓ Situation stratégique qui relie la ville mère à la nouvelle ville.</p> <p>✓ Visibilité et lisibilité de la ville dès les séquences introductive à l'entrée de ville.</p>		<p>■ Qualité environnementale dégradée</p>																														

Tableau 5.2 Résultats de l'analyse et du questionnaire et leur interaction de l'abord 2 de la ville de Constantine.

Les Abords	Formes			Fonctions																											
	Analyse	Dimension Spatiale			Dimension Economique			Questionnaire																							
		Morphologie	infrastructures	transition	infrastructures	Activités	Attractivité	Image de la ville																							
Abord 2	<p>- Au Sud-Est de la ville de Constantine.</p> <p>- Séquence d'entrée à l'agglomération</p> <p>- Infrastructures ; autoroute Est-Ouest, route nationale N03, CW175, Chemin de fer</p> <p>- Habitats équipements.</p> <p>- Activités commerciales et économiques</p> <p>- Flux important ; 34.423 véhicules de 07 h à 17 h</p> <p>- Paysage agricole, urbain</p> <p>- Visibilité de la ville.</p>	<p>- Séquence d'entrée d'agglomération</p> <p>- le signe d'appréhender la limite et le changement d'espace :</p> <ul style="list-style-type: none"> • bâtis/ non bâtis <p>- Transition lisible entre l'urbain et le rural</p>			<p>- En général 35% des enquêtés confirme l'existence du commerce informel ;</p> <table border="1"> <tr> <td>Tout à fait d'accord</td> <td colspan="2">Plutôt pas d'accord</td> </tr> <tr> <td>56,7% hab/ville</td> <td>26,31% hab/commune</td> <td>41% visiteurs</td> </tr> </table> <p>- La présence des équipements structurants et des grands projets, impacte sur le flux et le trafic ;</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2">Plutôt d'accord</td> <td>Tout à fait d'accord</td> </tr> <tr> <td>33,33% hab/ville</td> <td>36,36% visiteurs</td> <td>42,1% hab/commune</td> </tr> </table> <p>- Les opérations d'aménagement appliquées sont maîtrisées ;</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="3">Plutôt d'accord</td> </tr> <tr> <td>36,66% hab/ville</td> <td>21% hab/commune</td> <td>40,9% visiteurs</td> </tr> </table>			Tout à fait d'accord	Plutôt pas d'accord		56,7% hab/ville	26,31% hab/commune	41% visiteurs	Plutôt d'accord		Tout à fait d'accord	33,33% hab/ville	36,36% visiteurs	42,1% hab/commune	Plutôt d'accord			36,66% hab/ville	21% hab/commune	40,9% visiteurs	<p>- Les espaces agricoles, perception du paysage, (a 20).</p> <p>- L'identité de la ville de ressentie dès cet abord ;</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2">Pas du tout d'accord</td> </tr> <tr> <td>43,33% hab/ville</td> <td>63,15% hab/commune</td> </tr> </table> <p>- Les paysages dégradés, pollution, les panneaux nuisent à l'image de la ville (tableau 23).</p>		Pas du tout d'accord		43,33% hab/ville	63,15% hab/commune
Tout à fait d'accord	Plutôt pas d'accord																														
56,7% hab/ville	26,31% hab/commune	41% visiteurs																													
Plutôt d'accord		Tout à fait d'accord																													
33,33% hab/ville	36,36% visiteurs	42,1% hab/commune																													
Plutôt d'accord																															
36,66% hab/ville	21% hab/commune	40,9% visiteurs																													
Pas du tout d'accord																															
43,33% hab/ville	63,15% hab/commune																														
Atouts		Faiblesses			Menaces																										
<p>✓ Situation qui relie deux communes importantes Constantine et El Khroube.</p>		<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'extension d'habitations du type individuelles monofonctionnelles, non contrôlées et anarchiques. ▪ Eléments de façades et panneaux publicitaires, impactent négativement sur le paysage et sur la 			<ul style="list-style-type: none"> ○ Commerces informels. 																										

Tableau 5.3 Résultats de l'analyse et du questionnaire et leur interaction de l'abord 3 de la ville de Constantine.

Les Abords	Formes			Fonctions																																			
	Analyse	Questionnaire			Dimension Economique			Dimension Paysagère																															
		Dimension Spatiale	Dimension Economique	Dimension Paysagère	Dimension Economique	Dimension Economique	Dimension Economique	Dimension Paysagère	Dimension Paysagère																														
	Morphologie	infrastructures	transition	infrastructures	Activités	Attractivité	Identité	Identité																															
Abord 3	<ul style="list-style-type: none"> - Au Nord-Est de la ville de Constantine. - Séquence d'entrée au grand territoire. et d'agglomération. - Infrastructures ; autoroute Est-Ouest, CW51, - Habitats équipements. - Flux important ; 59.110 véhicules de 07 h à 17 h. - Forêt de Djbel Ouahch. - Forêt d'El Meridj. - Zones naturelles et écologiques - Paysage agricole, urbain. - Visibilité de la ville 	<ul style="list-style-type: none"> - Séquence d'entrée au grand territoire et d'agglomération. - le signe d'appréhender la limite et le changement d'espace : <ul style="list-style-type: none"> • panneau de signalisation - Transition lisible entre l'urbain et le rural 	<ul style="list-style-type: none"> - La présence des équipements structurants et des grands projets, impacte sur le flux et le trafic ; - Les opérations d'aménagement appliquées sont maîtrisées ; - Les opérations ont amélioré la sécurité et la fluidité de la circulation ; 	<ul style="list-style-type: none"> - Les espaces naturels et remarquants la perception (annexe I, tableau 20). - L'identité de la ville de Constantine ressentie dès cet abord 3 - Les paysages dégradés, de la ville, (annexe I, tableau 20). 	<table border="1"> <tr> <td>Pas du tout d'accord</td> <td>Tout à fait d'accord</td> <td>Plutôt d'accord</td> </tr> <tr> <td>26,66% hab/ville</td> <td>36,84% hab/commune</td> <td>36,36% visiteurs</td> </tr> </table>	Pas du tout d'accord	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	26,66% hab/ville	36,84% hab/commune	36,36% visiteurs	<table border="1"> <tr> <td colspan="3">Pas du tout d'accord</td> </tr> <tr> <td>33,33% hab/ville</td> <td>26,31% hab/commune</td> <td></td> </tr> </table>	Pas du tout d'accord			33,33% hab/ville	26,31% hab/commune		<table border="1"> <tr> <td colspan="2">Pas du tout d'accord</td> <td>Pas du tout d'accord</td> </tr> <tr> <td>36,66% hab/ville</td> <td>47,36% hab/commune</td> <td>36,36% visiteurs</td> </tr> </table>	Pas du tout d'accord		Pas du tout d'accord	36,66% hab/ville	47,36% hab/commune	36,36% visiteurs	<table border="1"> <tr> <td colspan="2">Plutôt d'accord</td> <td>Pas du tout d'accord</td> </tr> <tr> <td>36,66% hab/ville</td> <td>41% visiteurs</td> <td>26,31% hab/commune</td> </tr> </table>	Plutôt d'accord		Pas du tout d'accord	36,66% hab/ville	41% visiteurs	26,31% hab/commune	<table border="1"> <tr> <td colspan="2">Tout à fait d'accord</td> <td></td> </tr> <tr> <td>57% hab/ville</td> <td>57,9% hab/commune</td> <td>72,72% visiteurs</td> </tr> </table>	Tout à fait d'accord			57% hab/ville	57,9% hab/commune	72,72% visiteurs
Pas du tout d'accord	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord																																					
26,66% hab/ville	36,84% hab/commune	36,36% visiteurs																																					
Pas du tout d'accord																																							
33,33% hab/ville	26,31% hab/commune																																						
Pas du tout d'accord		Pas du tout d'accord																																					
36,66% hab/ville	47,36% hab/commune	36,36% visiteurs																																					
Plutôt d'accord		Pas du tout d'accord																																					
36,66% hab/ville	41% visiteurs	26,31% hab/commune																																					
Tout à fait d'accord																																							
57% hab/ville	57,9% hab/commune	72,72% visiteurs																																					
Atouts			Faiblesses			Menaces																																	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Situation stratégique qui relie Constantine aux villes côtières. ✓ Patrimoine naturel et environnementale. 			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Qualité environnementale dégradée. 			<ul style="list-style-type: none"> • L'absence de planification des infrastructures et des équipements. • La dégradation des paysages. 																																	

Tableau 5.4 Résultats de l'analyse et du questionnaire et leur interaction de l'abord 4 de la ville de Constantine.

Les Abords	Formes			Fonctions																																								
	Analyse	Questionnaire			Dimension Economique			Dimension Paysagère																																				
		Dimension Spatiale	Dimension Economique	Dimension Paysagère	Dimension Economique	Dimension Economique	Dimension Economique	Dimension Paysagère	Dimension Paysagère																																			
	Morphologie	infrastructures	transition	infrastructures	Activités	Attractivité	Identité	Identité																																				
Abord 4	<p>- Au Nord de la ville de Constantine.</p> <p>- Séquence d'entrée d'agglomération et à la ville.</p> <p>Infrastructures ; route nationale N03, Chemin de fer.</p> <p>- Patrimoine urbain culturel.</p> <p>- Flux important ; 19.880 véhicules de 07 h à 17 h</p> <p>- Paysage naturel et urbain culturel panoramique et exceptionnels.</p> <p>- Site historique et identitaire.</p> <p>- Visibilité et lisibilité de la ville.</p>	<p>- Séquence d'entrée à l'agglomération, à la ville et au centre-ville.</p> <p>- le signe d'appréhender la limite et le changement d'espace :</p> <ul style="list-style-type: none"> • circulation lente /Points noirs <p>- Transition lisible entre l'urbain et le rural</p>	<p>- La présence des équipements structurants et des grands projets, impacte sur le flux et le trafic ;</p> <p>- Les opérations d'aménagement appliquées sont plutôt maîtrisées ;</p> <p>- Les opérations ont amélioré la sécurité et la fluidité de la circulation ;</p>	<p>- Les espaces naturels et remarquants la perception (annexe I, tableau 20).</p> <p>- L'identité de la ville de Constantine ressentie dès cet abord 4</p> <p>- Les paysages dégradés, nuisent à l'image de la ville (annexe I, tableau 23).</p>	<table border="1"> <tr><td colspan="3">Tout à fait d'accord</td></tr> <tr><td>57%</td><td>42,1%</td><td>54,55%</td></tr> <tr><td>hab/ville</td><td>hab/commune</td><td>visiteurs</td></tr> </table>	Tout à fait d'accord			57%	42,1%	54,55%	hab/ville	hab/commune	visiteurs	<table border="1"> <tr><td colspan="2">Plutôt d'accord</td><td>Pas du tout d'accord</td></tr> <tr><td>30%</td><td>26,31%</td><td>36,36%</td></tr> <tr><td>hab/ville</td><td>hab/commune</td><td>visiteurs</td></tr> </table>	Plutôt d'accord		Pas du tout d'accord	30%	26,31%	36,36%	hab/ville	hab/commune	visiteurs	<table border="1"> <tr><td colspan="2">Plutôt d'accord</td><td>Pas du tout d'accord</td></tr> <tr><td>26,66%</td><td>21,05%</td><td>27,27%</td></tr> <tr><td>hab/ville</td><td>hab/commune</td><td>visiteurs</td></tr> </table>	Plutôt d'accord		Pas du tout d'accord	26,66%	21,05%	27,27%	hab/ville	hab/commune	visiteurs	<table border="1"> <tr><td colspan="2">Tout à fait d'accord</td><td></td></tr> <tr><td>76,66%</td><td>47,36%</td><td></td></tr> <tr><td>hab/ville</td><td>hab/commune</td><td></td></tr> </table>	Tout à fait d'accord			76,66%	47,36%		hab/ville	hab/commune	
Tout à fait d'accord																																												
57%	42,1%	54,55%																																										
hab/ville	hab/commune	visiteurs																																										
Plutôt d'accord		Pas du tout d'accord																																										
30%	26,31%	36,36%																																										
hab/ville	hab/commune	visiteurs																																										
Plutôt d'accord		Pas du tout d'accord																																										
26,66%	21,05%	27,27%																																										
hab/ville	hab/commune	visiteurs																																										
Tout à fait d'accord																																												
76,66%	47,36%																																											
hab/ville	hab/commune																																											
Atouts			Faiblesses			Menaces																																						
<p>✓ Situation stratégique, relie non seulement deux communes, mais aussi Constantine aux villes côtières.</p>			<p>▪ Pollution et paysage dégradé, impactent négativement sur l'image de Constantine.</p>			<p>▪ Pollution et paysage dégradé, nuisent à l'image de la ville.</p>																																						

Conclusion

La ville de Constantine par son extension et l'ouverture de ses abords autour de grandes infrastructures, a conduit à la fluidité de son accessibilité et à la différenciation de formes et de fonctions des séquences introductives à ses entrées. Le glissement des abords de la ville de Constantine sur des espaces périurbains, a favorisé l'apparition de nouvelles pratiques d'appropriation de l'espace auxquels le poly fonctionnalité des abords et des entrées, donne une variété des caractéristiques morphologiques, spatiales, économiques et paysagères environnementales.

La discussion des résultats de l'enquête nous a permis de repérer les indicateurs préliminaires pour appréhender les limites et le changement de l'espace sur lequel la perception de la ville est visible et /ou lisible. Le traversé des séquences des entrées du grand territoire dont l'abord 3 de notre cas d'étude, base sur la perception des signalétiques qui remettent la transition lisible. Pour les séquences des entrées d'agglomérations, les premiers trèes de la ville sont visibles dans le champ de vision. À cet effet, le bâti et le non bâti représente l'indicateur pour repérer la transition dans l'abord 2. La lisibilité de la ville dès l'abord 1 et l'abord 4, matérialise l'approche vers l'aire urbaine, où la circulation lente et les points noirs caractérisent les séquences d'entrée en ville.

Les fonctions qui particularisent chaque type des abords urbains de la ville de Constantine, jouent un rôle très important dans la dynamique et l'attractivité régionale et métropolitaine de Constantine. L'abord 1 par sa situation stratégique, ses équipements structurants et les infrastructures qui les organisent, constitue un centre secondaire de la ville de Constantine. L'abord 2 et les différentes activités industrielles et commerciales, participent au développement économique de la wilaya. Les richesses naturelles, écologiques et agricoles de l'abord 3, représentent l'assiette de la réserve biologique de Constantine et un magnifique site touristique, vu son accessibilité par l'autoroute Est-Ouest. Les pittoresques du paysage naturel et urbain culturel de l'abord 4, grave l'identité historique, identique et patrimoniale de Constantine.

L'interaction des résultats de l'enquête avec les données de l'analyse qualitative et quantitative, dans un tableau récapitulatif, nous a permis de capitaliser, les atouts, les faiblesses et les opportunités de chaque abord étudié.

À cet effet, les faiblesses qui contaminent les abords urbains de la ville de Constantine, nécessitent des actions propres et figées, interpellent les différents acteurs de la ville pour réagir et évoquer une politique qui gère la situation.

CHAPITRE VI

DEMAIN LES ABORDS

Introduction

Ce chapitre résume le contexte présent et futur des abords de la ville de Constantine et leur rapport avec la dynamique urbaine et territoriale.

Le constat, le diagnostic qualitatif et quantitatif de ces espaces à travers l'analyse et le questionnaire, ont permis d'identifier leurs caractéristiques et leurs composants identifiants, selon les dimensions ; spatiale, économique, paysagère et environnementale.

À travers ce chapitre nous essayons de cerner l'impact de l'interaction de ces éléments des abords avec la dynamique urbaine et ses éléments, selon les dimensions citées précédemment. Cette opération détectera une nouvelle lecture des caractéristiques formelles, fonctionnelles et paysagères des abords de la ville de Constantine et leur rôle dans la dynamique de la ville de Constantine.

Pour la vision future de ces espaces stratégiques, la lecture de principales orientations, objectifs et actions des instruments de la territorialité, semble nécessaire.

À cet effet, nous essayons d'identifier la place des abords de la ville de Constantine dans le schéma national de l'aménagement du territoire (SNAT), le schéma régional de l'aménagement du territoire (SRAT), le schéma directeur d'aménagement touristique de la wilaya de Constantine (SDATW) et le schéma de cohérence urbaine de Constantine. Cette lecture nous aide à clarifier les nouveaux projets qui vont renforcer le développement, l'attractivité et l'image de la ville de Constantine et ses abords, à l'échelle urbaine, régionale et métropolitaine.

L'importance des abords de la ville dans la dynamique urbaine, incite beaucoup de réflexions et des actions qui doivent être compatibles avec leur charge paysagère, naturelle, écologique et environnementale. Ces qualités, nous ont orienté de proposer de nouveaux projets et fonctions impliquant l'urbanisme, l'environnement, les espaces verts et le tourisme, particulièrement aux abords ruraux. Ces nouvelles tendances des abords de la ville seront liées à l'industrie et l'accueil, au développement culturel au milieu rural, au tourisme vert et à la pluriactivité.

VI.1 Les abords de la ville de Constantine et la dynamique urbaine ; impacts structurels, fonctionnels et paysagers

La ville et ses formes contemporaines sont influencées par les faits urbains et les dynamiques urbaines et territoriales. Le découpage administratif, les caractéristiques naturelles, morphologiques, physiques et topographiques, l'histoire et les vestiges patrimoniaux et identiques, la composition socio-économique, ainsi, les infrastructures et les paysages, participent à la visibilité de la ville et à son positionnement dans le territoire.

Les abords de la ville, par leurs identifiants morphologiques, spatiaux, urbains, fonctionnels et paysagers, où les séquences introductives aux entrées de la ville, déterminent ce degré de visibilité ou de lisibilité. Ces derniers sont liés à la perception réelle et imaginaire, directe et indirecte d'une certaine forme urbaine, d'une problématique, d'une pratique ou d'un phénomène particulier. Les lignes qui suivent résument les différents effets structurels, paysagers et fonctionnels des abords de la ville de Constantine et leur dynamique, selon les différentes dimensions.

VI.1.1 Dimension spatiale

La dimension spatiale des abords de ville, est représentée, selon la morphologie, les extensions urbaines du site et les infrastructures qui cadrent et organisent la structure des espaces. L'analyse théorique et l'analyse sur terrain, ont montré que la morphologie des abords de ville, est liée à la configuration géographique (situation, positionnement par rapport à l'environnement immédiat où aux éléments remarquables), physique (taille, distance, superficie) et topographique des éléments naturels et urbains qui composent l'espace. Ces caractéristiques dessinent les limites spatiales et territoriales de la ville et ses environs. Néanmoins, les extensions de la ville contemporaine, les infrastructures qui se prolongent, la périurbanisation et l'étalement urbain, gomment et retracent continuellement les limites entre l'urbain et le rural, entre la ville et la campagne. De plus, les mutations spatiales et l'accessibilité des espaces en périphérie et en campagne, particulièrement après la révolution industrielle et la délivrance de l'automobile, ont contribué à l'apparition des nouvelles pratiques et dynamiques urbaines et territoriales. Ces dernières, bousculent à la naissance de nouveaux centres qui sont en liens directs ou indirects avec la ville. À cet effet, la transition et le rapport entre centre / périphérie et ville / campagne, représentent un indicateur de visibilité de la ville et ses abords. Les abords de la ville de Constantine et leur dynamique, sont marqués par cette dimension spatiale, leurs principales caractéristiques sont représentées dans le (**tableau 6.1**).

Tableau 6.1 La dimension spatiale ; rapport et interaction des abords urbains de la ville de Constantine et leur dynamique urbaine

Dimension spatiale		
	Abords de ville	Dynamique urbaine
Abord 1	<ul style="list-style-type: none"> - Situation géographique stratégique. - Situation par rapport l'environnement immédiat, renforce la visibilité et la lisibilité du site. -Éléments physiques et urbains, définissent les séquences d'entrée en ville. - Le site est organisé par plusieurs types d'infrastructures, participe à son extension. 	<ul style="list-style-type: none"> - La transition entre l'urbain et le rural est lisible et facile à déterminer. - La différenciation de types d'infrastructures a facilité l'accessibilité, la mobilité et le déplacement entre ville- centre (mère) et ville nouvelle. - Le site représente un centre secondaire de Constantine. - L'accessibilité du site, renforce l'attractivité et l'extension hors du périmètre urbain, où l'étalement urbain gaspille les terres agricoles.
Abord 2	<ul style="list-style-type: none"> - Situation entre deux communes importantes (Constantine et Khroub). -Éléments physiques et urbains définissent les séquences d'entrée en agglomération. - Les éléments spatiaux et urbains qui composent le site, créent son attractivité. 	<ul style="list-style-type: none"> - La transition entre l'urbain et le rural n'est pas lisible. - Des extensions et des activités anarchiques et non contrôlés. - les infrastructures existantes, ont facilité l'accessibilité des zones rurales et ont renforcé les liens entre la ville et campagne. - Les extensions urbaines et le périurbain gaspillent les terres agricoles de forte rentabilité.
Abord 3	<ul style="list-style-type: none"> - Situation géographique stratégique, relie la wilaya et la ville de Constantine aux villes côtières de l'Est Algérien. - Éléments physiques et urbains définissent les séquences d'entrée au grand territoire et à l'agglomération. - La morphologie du site et ses composants naturels, créent sa spécificité. 	<ul style="list-style-type: none"> - La transition entre l'urbain et le rural est lisible et facile à déterminer. - L'autoroute Est-Ouest qui franchisse le site a permis de faire vivre les zones du type rurale et facilité leur accessibilité et leur connectivité avec la ville et son centre. - La périurbanisation gâche les paysages naturels et gaspille des terres agricoles.
Abord 4	<ul style="list-style-type: none"> - Situation stratégique et remarquable. -Éléments physiques et urbains définissent les séquences d'entrée en agglomération. - La morphologie du site et ses composants naturels et urbains, créent son histoire et son identité. 	<ul style="list-style-type: none"> - La transition entre l'urbain et le rural est lisible. - L'attractivité des composants naturels et urbains culturels du site, engendre des mouvements et des dynamiques diverses. - L'extension urbaine et l'ouverture de cet abord de ville et ses entrées, marquent l'évolution urbaine et structurelle qui caractérise la ville de Constantine. - L'extension urbaine et l'ouverture de cet abord et les entrées de ville par différents types d'infrastructures, participent à l'existence des autres abords urbains et ruraux de la ville de Constantine.

Source : auteure, 2022.

VI.1.2 Dimension économique et fonctionnelle

La dimension économique des abords est liée à la nature d'occupation de l'espace et à sa fonction, qui conçoivent son attractivité et son aire d'influence à l'échelle spatiale et territoriale. Les déplacements, la mobilité et la fluidité de la circulation, facilitent la desserte et l'accessibilité des espaces aux abords urbains de la ville, de plus, ces éléments constituent un critère pour évaluer la qualité urbaine qui dessine l'image et la visibilité de la ville. Ces dernières sont référenciées aux équipements et aux projets structurants, aux flux et aux mouvements, aux vitrines et aux formes des activités commerciales et économiques et en général, à la qualité architecturale et environnementale.

La dimension économique fait partie de la dimension fonctionnelle de la dynamique urbaine. L'analyse théorique de cette dernière, a montré la relation et l'interaction de ses composants phares ; espace, temps et fonction. Dans ce cas, la dimension fonctionnelle est liée aux mutations spatiales et temporelles, dans laquelle se programme, se projette et se réalise, selon les interventions et les réactions des systèmes urbains et territoriaux (limite administrative, décision politique, instruments de planification et d'aménagement, acteurs publics et privés), ainsi, selon la structure sociale et ses mouvements internes et externes et leurs interactions sur l'espace, où l'homme habite, travaille et circule.

L'analyse et l'enquête sur terrain, des abords urbains de la ville de Constantine, à cerner leurs caractéristiques fonctionnelles et économiques qui contribuent à leur visibilité et à leur attractivité dans le territoire et qui marquent leur rôle dans le développement urbain et métropolitain de la ville de Constantine, (**tableau 6.2**).

Tableau 6.2 La dimension économique ; rapport et interaction des abords urbains de la ville de Constantine et leur dynamique urbaine.

Dimension économique et fonctionnelle		
	Abords de ville	Dynamique urbaine
Abord 1	-Centre secondaire. -Pôle urbain. -Pôle universitaire. -La présence des équipements structurants et de grands projets et leur accessibilité renforce la visibilité et l'attractivité du site.	- Nœud de transition stratégique. - Flux interne et externe important. - L'aéroport représente l'entrée principale de la wilaya et de la ville de Constantine. - La présence des équipements structurants et des grands projets, crée des dynamiques et des mouvements divers, accentuées sur un système de transport variés de moyens et de modes.
Abord 2	-Des activités économiques et commerciales attirent les différentes catégories de la	- Commerces de gros et de détail, participent au développement économique de Constantine. - La transition entre deux communes

	<ul style="list-style-type: none"> population. -Augmentation du prix du foncier. -Des espaces agricoles de fort rendement économique. 	<ul style="list-style-type: none"> importantes, renforce les liens entre eux. - Des mouvements d'immigration. -Nouvelles pratiques et modes d'appropriation de l'espace de l'abord et l'entrée de ville.
Abord 3	<ul style="list-style-type: none"> -Deuxième importante entrée de la wilaya et de la ville de Constantine et la première par rapport aux réseaux routiers. -Zone naturelle et écologique, attire les différentes catégories de la population. -Zone de détente et touristique. -Des espaces agricoles de fort rendement économique. 	<ul style="list-style-type: none"> - Des mouvements internes et externes et de transit. - Flux et trafic élevé par rapport aux autres infrastructures routières, marqué par le déplacement des individus et le transport de marchandises. - L'autoroute Est-Ouest qui franchisse le site a permis de faire vivre les zones rurales et a facilité leur accessibilité et leur connectivité avec la ville et son centre.
Abord 4	<ul style="list-style-type: none"> - Positionnement près du centre-ville, le cœur économique de Constantine. -Un site patrimonial, culturel, reçoit quotidiennement des visiteurs à l'échelle nationale et internationale. -Disposition d'un secteur tertiaire important. 	<ul style="list-style-type: none"> -Centre urbain et économique, participe au développement de Constantine. - L'attractivité des composants naturels et urbains culturels du site, engendre des mouvements et des dynamiques diverses. - Flux interne et externe remarquable. - La valeur historique et identitaire du site, participe au développement du secteur touristique de Constantine.

Source : auteure, 2022.

VI.1.3 Dimension paysagère

La dimension paysagère et identitaire des abords de la ville, représente l'interaction de l'homme et ses activités sur l'espace. Elle est liée à la morphologie, à la forme et à la fonction des composants naturels, urbains et sociaux. Ces éléments, constituent un critère de visibilité des espaces, particulièrement aux abords de ville et ses entrées. Ainsi, il représente un indice pour évaluer l'image de la ville qui est liée à la qualité environnementale, urbaine et architecturale. Le paysage est aussi marqué par les séquences, les effets et les repères qui gravent une action, une pratique, une histoire et une identité propre des territoires.

La dimension paysagère traduit les actions anciennes, actuelles et futures des dynamiques urbaines et territoriales sur l'espace. Le champ esthétique des paysages des abords, traite les liens entre l'espace et son usager, la continuité ou discontinuité des formes naturelles et artificielles entre l'urbain, le périurbain et le rural, et enfin l'importance de ces espaces dans les dossiers d'aménagement, de requalification et de l'amélioration de la qualité de l'image des villes et leur visibilité.

La dimension paysagère des abords urbains de la ville de Constantine et son rapport avec la dynamique urbaine sont représentés dans le (**tableau 6.3**).

Tableau 6.3 La dimension paysagère ; rapport et interaction des abords urbains de la ville de Constantine et leur dynamique urbaine.

Dimension paysagère / identitaire		
Abords de ville	Dynamique urbaine	
Abord 1	<ul style="list-style-type: none"> - Visibilité et lisibilité du site. - Cohérence spatiale et fonctionnelle. - Les espaces agricoles, attirent la perception du paysage. - Les paysages dégradés, les panneaux publicitaires nuisent à l'image de la ville. 	<ul style="list-style-type: none"> - Des réflexions pour améliorer la qualité urbaine, architecturale, fonctionnelle et environnementale du site. - Les aménagements prennent en considération l'identité et les vestiges du passé, les formes et les composantes patrimoniales et les monuments historiques qui caractérisent la ville de Constantine.
Abord 2	<ul style="list-style-type: none"> - Les activités agricoles, attirent la perception du paysage. - Non cohérence spatiale perd la lisibilité de l'espace. - éléments de façades et panneaux publicitaires, impactent négativement sur le paysage. 	<ul style="list-style-type: none"> - Les activités commerciales désordonnés, participent à la dégradation du paysage. - Les pratiques et les occupations sociales et monofonctionnelles impactent négativement sur l'image et sur la qualité du paysage.
Abord 3	<ul style="list-style-type: none"> - Le site se caractérise par ses paysages naturels, agricoles et écologiques. - Des vues panoramiques où la ville est visible. 	<ul style="list-style-type: none"> - Des paysages naturels, forment une destination de loisir, de promenade et de repos par excellence. - Ils composent des ressources attractives et précieuses dans les aires urbaines, ainsi, ils relèvent de statuts variables de foncier de porteur de projets pluridisciplinaires impliquant l'urbanisme, l'environnement, les espaces verts et le tourisme. - Cette richesse a poussé la création des parcs de loisirs au niveau de la forêt de (Djebel Ouahch), joue un rôle important en tant qu'espace naturel de détente, de loisirs, d'oxygénation.
Abord 4	<ul style="list-style-type: none"> - Des paysages naturels et urbains culturels, représentent un contexte extraordinaire. - Visibilité et lisibilité de la ville. - Le paysage et ses repères naturels (le rocher, le rhumel), urbains et symboliques (les ponts, les monuments) marquent l'identité de Constantine. 	<ul style="list-style-type: none"> - Les paysages culturels observés, illustrent l'évolution diachronique de la société sur le site. - La valeur historique et patrimoniale, réveille des actions propres et figées. - Le pittoresque regroupe des vues panoramiques, attirent les touristes à l'échelle nationale et internationale.

Source : auteure, 2022.

VI.1.4 Dimension environnementale

Elle est liée particulièrement aux abords du type naturel ou qui contiennent des composants naturels ; trame verte et trame bleue. Ces espaces sont influencés par les dynamiques urbaines, sociales et fonctionnelles, où elles engendrent des nuisances, contribuent à la dégradation du paysage et de l'environnement.

Ces nuisances sont liées à certaines activités et phénomènes tels que la périurbanisation, l'étalement urbain, l'artificialisation de l'espace géographique, le

tracement des routes et leur flux quotidien, les activités commerciales et leur désordre spatial et fonctionnel, les usines aux abords de ville et leur déchet et en général la dynamique urbaine et ses mouvements internes et externes dans la ville et ses abords et ses entrées. Les abords de la ville de Constantine se caractérisent par leurs richesses naturelles agricoles et écologiques. Les rapports de ces qualités avec la dynamique urbaine sont représentés dans le (tableau 6.4).

Tableau 6.4 La dimension environnementale ; rapport et interaction des abords urbains de la ville de Constantine et leur dynamique urbaine.

Dimension Environnementale		
	Abords de ville	Dynamique urbaine
Abord 1	<ul style="list-style-type: none"> -La présence des espaces agricoles, attire la perception du paysage. - Les espaces verts sont présents, mais leur entretien reste insuffisant. - Trame bleue artificielle. 	<ul style="list-style-type: none"> - Les mouvements urbains engendrent des nuisances sonores. - Les flux routiers polluent l’atmosphère. - Des réflexions pour améliorer la qualité environnementale du site ; implantation des espaces verts et des écrans de protection végétaux.
Abord 2	<ul style="list-style-type: none"> -L’artificialisation de l’espace, impacte négativement sur l’environnement et sur la qualité de l’air. -Les paysages dégradés, créent une pollution visuelle et atmosphérique. - Manque des espaces verts. - Trame bleue non respectée. 	<ul style="list-style-type: none"> - Les activités commerciales informelles, créent une pollution visuelle et atmosphérique. - Les extensions urbaines et le périurbain gaspillent les terres agricoles de forte rentabilité économique. - Manque d’entretien des espaces, lève le défi pour améliorer la qualité environnementale qu’il mérite l’espace.
Abord 3	<ul style="list-style-type: none"> -Le site se caractérise par ses paysages naturels, agricoles et écologiques. - Ces éléments naturels, représentent des limites entre l’urbain et le rural, ainsi, entre la ville et la campagne. - Ils forment un écran de protection environnementale et écologique contre les pollutions et les nuisances urbaines dus à l’industrie, l’automobile, les dynamiques et les faits urbains dans la ville. 	<ul style="list-style-type: none"> -Des paysages naturels, forment une destination de loisir, de promenade et de repos par excellence. - Des réserves des biotopes et des écosystèmes fragiles à préserver. - Ils forment des ressources attractives et précieuses, ainsi, ils relèvent de statuts variables de foncier de porteur de projets pluridisciplinaires impliquant urbanisme, environnement, espaces verts et tourisme. -La périurbanisation gâche les paysages naturels et gaspille des terres agricoles.
Abord 4	<ul style="list-style-type: none"> - Les éléments qui sculptent les événements naturels, dont le rocher, la vallée du Rhumel, les gorges, les montagnes, les falaises, les grottes, les affluents, sources minérales, les plateaux, composent une harmonie et dessinent une image identitaire. 	<ul style="list-style-type: none"> -Les composants naturels du site, constituent un potentiel naturel et touristique qui ouvre des débats plus larges pour exploiter et en même temps pour préserver ces ressources. -Les mouvements urbains engendrent des nuisances sonores. - Les flux routiers polluent l’atmosphère.

Source : auteure, 2022.

VI.2 Les abords de la ville de Constantine et la territorialité ; scénarios et actions

L'étude des abords de la ville de Constantine, l'analyse et l'enquête, nous a permis de cerner les atouts et les opportunités futures, de ces importants espaces à l'échelle urbaine, fonctionnelle et paysagère. Les abords de ville par leur faiblesse et leur inconfort, ouvrent des débats et frappent les acteurs de la ville et les responsables de sa gestion et de son organisation. Dans un cadre général, ces espaces sont manifestés indirectement dans le diagnostic, le programme et les orientations des groupes des organismes et des instruments d'aménagement en Algérie. La lecture du contenu de ces derniers, a permis d'examiner la vision future des abords de la ville de Constantine et leur place dans la dynamique territoriale.

VI.2.1 Le schéma national de l'aménagement du territoire (SNAT)

La mise en œuvre du SNAT a établi des lignes directrices sous forme d'orientations, définies en axes stratégiques pour la mise en projet des programmes d'actions du territoire (PAT). Dans la ligne directrice N°2 qui a un objectif de créer les dynamiques du rééquilibrage territorial, on observe dans le PAT N°10 où l'action de la mise en place d'un système urbain polarisé, hiérarchisé et articulé, capable de structurer un territoire régional équilibré et compétitif, dans lequel la promotion de relations villes – campagnes denses et dynamiques, est structurée par des échanges denses et variés. Ainsi que des complémentarités et solidarités entre la métropole et les villes régionales sous son influence, ainsi, impulser un développement économique sur l'ensemble du territoire assurant une image positive. Ces actions vont renforcer et animer la dynamique des abords de la ville de Constantine et favoriser et développer ses liens régionaux et nationaux.

Concernant les autres lignes directrices, leurs objectifs sont autour de :

- la durabilité des territoires.
- la création des conditions de l'attractivité et de la compétitivité des territoires, à travers les actions de modernisation et maillage des infrastructures de travaux publics, de transport, de logistique, de technologies de l'information et de la communication. La mise à niveau et la modernisation des 4 grandes villes : Alger, Oran, Constantine et Annaba, les pôles d'Attractivités (PA) et les zones intégrées de développement industriel, les espaces de programmation territoriale (EPT), le développement local et l'ouverture à l'international.
- Réaliser l'équité territoriale à travers le renouvellement urbain et la politique de la ville, le renouveau rural, le rattrapage et la mise à niveau des zones à handicaps.

VI.2.2 Le schéma régional de l'aménagement du territoire (SRAT)

Dans le programme territorial du SRAT, la conservation des sols et lutte contre la désertification (PAT N°2), cible plusieurs espaces de nature et topographie différente. La vallée du Rhumel qui caractérise **l'abord 4** de la ville de Constantine, a été concerné par cette opération qui base sur la construction de murettes, curage et calibrage d'oueds, ainsi, l'assainissement des sols par travaux de drainage afin de sauvegarde et de préservation des terres à forte valeur agricole et amélioration de leur potentiel productif.

Concernant les écosystèmes dans (PAT N°3), les principaux objectifs fixés sont autour de la protection et la préservation de chaque type qui compose l'écosystème ; littoral, montagne, zone steppique, forestier, aire protégés. Cette dernière touche les espaces naturels et écologiques du Djebel Ouahch de **l'abord 3**, par une stratégie d'adopter des politiques et programmes pour la protection et la valorisation de la biodiversité, accroître les connaissances relatives à la biodiversité (inventaires) et à l'utilisation durable de ses éléments (savoirs faire locaux), multiplier, protéger et aménager les aires protégées de taille réduite et associer l'ensemble des acteurs concernés aux objectifs de protection.

L'abord 3 est aussi concerné par (PAT N°5) qui visent le patrimoine culturel et tourisme, par la conservation et la valorisation des ressources naturelles et patrimoniales du développement des activités touristiques et culturelles. L'action sur site représente une étude portant sur l'identification des sites à aménager et à classer comme zones protégées.

Les projets d'infrastructures et d'équipements programmés pour la métropolisation de Constantine dans (PAT N°12) sont achevés.

L'abord 1 de Zouaghi est exploité de la plus grande part de ces projets structurants qui touche le secteur des travaux publics (la réhabilitation du réseau routier et la réalisation de nouveaux équipements, trémies, ceci sans omettre d'évoquer les projets liés à l'autoroute Est-ouest), le tramway et la nouvelle ville universitaire.

VI.2.3 Le Schéma directeur d'aménagement touristique de la wilaya de Constantine (SDATW)

Le SDATW trace une approche stratégique du développement touristique qui mettra en exergue la profondeur du patrimoine que recèle la wilaya. Le plus grand défi à relever au niveau de ce territoire est de procéder au rééquilibrage du territoire de la wilaya par un ensemble d'actions qui mettra toute la lumière sur le gisement touristique de la wilaya pour mettre en tourisme ce territoire et assurer un rayonnement au-delà des frontières nationales. La reconstruction de l'image de Constantine comme destination

touristique d'excellence est un deuxième défi à relever. Cette stratégie a pour objectif qui assure le développement du secteur touristique à l'horizon 2030, par la préservation des ressources naturelles et vers une volonté d'équité sociale, ainsi, l'identification, le classement et la préservation des espaces de haute qualité environnementale.

De plus, des objectifs stratégiques sont fixés et qui ciblent particulièrement le territoire, afin de positionner les divers acteurs sur le territoire, le développement socio-économique qui doit garantir a priori l'amélioration de la qualité de vie de la population locale et la création de nouveaux emplois. Enfin, l'alimentation de l'image et la notoriété de la wilaya permettent de concevoir une destination lisible, typique et solidaire par des éléments explicatifs relatifs aux diverses potentialités de la région qui sont d'un ordre naturel, culturel, économique ou autres.

À ce stade, nous essayons d'identifier la place des abords de la ville de Constantine dans les trois axes stratégiques du scénario adoptée ;

- Constantine, le carrefour du tourisme d'affaire.
- L'héritage culturel, une palette de produits touristiques à raviver.
- Le patrimoine naturel et thermal une richesse inestimable sous exploitée.

La constitution du portefeuille foncier, le fer de lance du développement touristique dans le premier axe, concerne **L'abord 3** par les opérations effectives pour les ZEST pilotes Djebel El Ouahch, El Meridj. **L'abord 1** fait partie de l'action de positionnement et consolidation de la destination « tourisme d'affaire » à travers l'adéquation entre l'offre et la demande (localisation, gamme et capacité) de l'hôtellerie d'affaires en lien avec les centres de congrès et d'affaires.

L'abord 4 est plus concerné par l'axe 2 dans lequel les actions auront facilité le repérage des lieux culturels et le déplacement des touristes ; acquérir une meilleure connaissance des besoins des établissements culturels et des sites touristiques en matière de repérage ainsi, mettre en œuvre un projet pilote.

VI.2.4 Le schéma de cohérence urbaine de Constantine (SCU)

Les orientations du SCU aillent jusqu'en 2025, c'est un élément outil expérimental, il témoigne de la volonté des pouvoirs publics d'inverser la vapeur et de créer la dynamique nécessaire pour une vie de qualité dans un environnement structuré. Leur diagnostic prospectif met en évidence des enjeux majeurs de Constantine à l'appui de chacun desquels il définit les grandes lignes des objectifs prioritaires proposés pour faire de chacun de ces enjeux une dynamique à caractère opératoire. Dans un second temps, ses

différents objectifs prioritaires vont générer les principales actions stratégiques, qui concrétiseront définitivement le contenu du SCU.

Parmi ses objectifs la réanimation ou le développement des activités agricoles pour que l'agriculture retrouve sa place et les exploitations agricoles doivent se donner comme objectifs soit d'approvisionner les marchés de la ville, soit d'exporter ses productions.

Les abords de la ville de Constantine qui dispose de cette activité, sont concernés par les opérations tracées ;

- La mise en place de pépinières, préalable au reboisement de l'ensemble du territoire, urbain ou extra urbain.
- La mise en place de culture en serres : essentiellement pour le maraîchage à destination des marchés du groupement de communes.
- L'installation de jardins familiaux : il conviendrait de mettre à la disposition des familles qui le souhaitent, des parcelles de terrain, ceci en dehors de l'espace urbanisé et sur lesquelles elles puissent faire leur propre potager. En outre le fait qu'elles entretiendraient ce faisant l'espace, elles développeraient une activité utile et sans doute conforme à leur propre culture, souvent d'origine rurale.
- Ces différentes activités pourraient créer des emplois pour assurer, dans un cadre officiel, la vente des productions sur les marchés ou dans les boutiques. Cet aspect passe nécessairement par l'élimination progressive de la vente au noir qui pénalise les marchands installés et fausse l'équilibre des marchés.

La mise en place d'une politique de développement touristique, doit être fondée sur les facteurs d'attractivité de la ville qui tiennent à son histoire ou à sa culture. L'exploitation de cet important potentiel de haut niveau de développement, mais aussi d'image et d'attractivité repose sur plusieurs politiques prioritaires parmi eux ; l'amélioration de l'aéroport de Constantine qui situe à **l'abord 1** et mets à un niveau international, l'aéroport avec installation d'un bureau de tourisme pour l'accueil et la distribution des affiches et brochures à réaliser. Ainsi, le développement d'une meilleure capacité, qualitative et quantitative, d'hébergements : hôtels et restaurants concernent **l'abord 1** où la majorité des projets sont achevés. Exploiter le fait que l'autoroute Est-Ouest va valoriser le site Djebel Ouahch (**l'abord 3**).

L'abord 4 est concerné par le mettre en valeur et assurer la promotion des sites touristiques : établir une carte d'aménagement pour cibler les sites susceptibles de recevoir ce genre d'équipement. Chacun des sites attractifs de la commune doit être soigneusement

revalorisé, aménagé et réhabilité. En ce qui concerne les actions liées à l'amélioration des infrastructures et des déplacements dont le tramway, le pont Trans-Rhumel, les gares routières sont achevés et ils sont mis en service.

La protection de l'environnement et la mise en valeur des paysages font partie des enjeux et des orientations du SCU. Il convient de prendre en compte les interactions entre l'environnement et l'agriculture, mais aussi celles qui sont dues à l'urbanisation, aux habitants. Les choix des terrains pour l'extension urbaine se font « préférentiellement » vers les terrains agricoles, la maîtrise de l'urbanisation est insuffisante. Les terres arables disparaissent au profit des lotissements. Il faut entreprendre un état des lieux des espaces naturels et forestiers, qui permettent de faire des préconisations fondées pour les futures implantations touristiques (vers un schéma directeur des implantations touristiques).

Dans le cadre de dynamiser le rôle de la métropole de Constantine comme tête de réseaux irriguant tout son territoire, des actions sont mises pour assurer de meilleures liaisons dans le grand Constantine. Il s'agit d'améliorer les performances des réseaux routiers et ferrés qui assurent les principales liaisons entre Constantine et les villes voisines : Annaba et Skikda, mais aussi Jijel, Souk-Ahras, Tébessa, Batna ou Sétif. Il s'agit aussi de faire de l'aéroport de Constantine la porte d'entrée régionale qui permet aux acteurs de ces villes de rejoindre facilement les grandes métropoles algériennes et en particulier Alger et Oran. La modernisation de l'aéroport, l'augmentation du nombre de liaisons doit aller de pair avec la mise à niveau de la métropole constantinoise.

Enfin, pour assurer le retournement d'image de la ville ainsi que celui de la métropole, la mise en place d'une politique du tourisme qui permet de mettre en valeur la splendeur de la ville, sa richesse patrimoniale, ou la qualité de ses paysages, devraient permettre de faire découvrir, aux algériens en premier lieu, mais aussi aux investisseurs d'autres pays le potentiel et les ressorts de ce territoire.

Donc, on peut dire que les objectifs, les actions des différents organismes de la dynamique territoriale ont pris en considération les abords de la ville de Constantine dans leur prospectif futur qui nécessite la mise en place d'une stratégie opérationnelle disposée avec efficacité (économique) et harmonie (environnement) de l'ensemble des composants du territoire. Ainsi, les abords jouent un rôle structurant lié au développement de l'image de la ville et de la métropole Constantinoise. Le **(tableau 6.5)** résume ces actions.

Tableau 6.5 Les abords de la ville de Constantine à travers les dynamiques territoriales.

	Abord 1	Abord 2	Abord 3	Abord 4
SNAT	<p>PAT N°10 : un système urbain hiérarchisé et articulé de la région Nord -Est</p> <p>Objectifs La mise en place d'un système urbain polarisé, hiérarchisé et articulé capable de structurer un territoire régional équilibré et compétitif</p> <p>Actions La promotion de relations villes – campagne denses et dynamiques.</p>			
SRAT	<p style="text-align: center;">PAT N°12 : LA METROPOLISATION</p> <p>projets achevés ; -Le Tramway, -La réhabilitation du réseau routier - La réalisation de nouveaux équipements, trémies, ceci sans omettre d'évoquer les projets liés à l'autoroute Est-ouest -La nouvelle ville universitaire</p>		<p>PAT N°3 : les écosystèmes : La protection et le développement des aires protégées</p> <p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adopter des politiques et programmes adaptés pour la protection et la valorisation de la biodiversité. • Accroître les connaissances relatives à la biodiversité (inventaires) et à l'utilisation durable de ses éléments (savoirs faire locaux). • Multiplier, protéger et 	<p>PAT N°2 : la conservation des sols et lutte contre la désertification</p> <p>Objectifs Sauvegarde et préservation des terres à forte valeur agricole et amélioration de leur potentiel productif.</p> <p>Actions la construction de murettes, curage et calibrage d'oueds, ainsi, l'assainissement des sols par travaux de drainage.</p>

			<p>aménager les aires protégées de taille réduite.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Associer l'ensemble des acteurs concernés aux objectifs de protection. <p><u>Actions</u> Le développement des aires protégées à travers le schéma directeur des espaces naturels et aires protégées constitue la pierre angulaire de la conservation in situ de la diversité biologique. programme d'action pour la biodiversité.</p> <p>PAT N°5 : PATRIMOINE CULTUREL ET TOURISME</p> <p><u>Objectifs</u> Préservation des sites paysagers et de la nature.</p> <p><u>Actions</u> Etude portant sur l'identification des sites à aménager et à classer comme zones protégées.</p>
--	--	--	---

SDATW	<p style="text-align: center;">Axe 1</p> <p>Positionnement et consolidation de la destination « tourisme d'affaire »</p> <p><u>Actions</u></p> <p>-La mise en œuvre du plan qualité tourisme.</p> <p>-Conforter l'adéquation entre l'offre et la demande (localisation, gamme et capacité) de l'hôtellerie d'affaires en lien avec les centres de congrès et d'affaires.</p>		<p style="text-align: center;">Axe 1</p> <p>Dans la constitution du portefeuille foncier, le fer de lance du développement touristique</p> <p><u>Actions</u></p> <p>Lancer les opérations effectives pour les ZEST pilotes Djebel El Ouahch, El Meridj et Chettaba.</p>	<p style="text-align: center;">Axe 2</p> <p>Faciliter le repérage des lieux culturels et le déplacement des touristes.</p> <p><u>Actions</u></p> <p>acquérir une meilleure connaissance des besoins des établissements culturels et des clientèles touristiques en matière de repérage ainsi, mettre en œuvre un projet pilote.</p>
SCU	<p style="text-align: center;">LA RÉANIMATION OU LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS AGRICOLES</p> <p><u>Actions</u></p> <p>-La réhabilitation des activités agricoles (arboriculture, maraichage, horticulture...) et leur développement répond à plusieurs impératifs.</p> <p>-La protection de l'environnement et la mise en valeur des paysages.</p> <p style="text-align: center;">AMÉLIORER L'IMAGE DE LA VILLE ET CELLE DE LA MÉTROPOLE</p> <p><u>Actions</u></p> <p>-Améliorer les performances des réseaux routiers et ferrés qui assurent les principales liaisons entre Constantine et les villes voisines : Annaba et Skikda, mais aussi Jijel, Souk-Ahras, Tébessa, Batna ou Sétif.</p> <p>-La mise en place d'une politique du tourisme qui permette de mettre en valeur a splendeur de la ville, sa richesse patrimoniale, ou la qualité de ses paysages, devraient permettre de faire découvrir, aux algériens en premier lieu, mais aussi aux investisseurs d'autres pays le potentiel et les ressorts de ce territoire.</p>			

LA MISE EN PLACE D'UNE POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

Objectifs

-Améliorer et mettre à un niveau international, l'aéroport avec installation d'un bureau de tourisme pour l'accueil et la distribution des affiches et brochures à réaliser.

-Mettre à niveau le parc hôtelier car la qualité hôtelière actuelle est en deçà des normes, en quantité et en qualité. dynamiser le rôle de la métropole de Constantine comme tête de réseaux irriguant tout son territoire

Actions

Il s'agit aussi de faire de l'aéroport de Constantine la porte d'entrée régionale qui permette aux acteurs de ces villes de rejoindre facilement les grandes métropoles algériennes

Exploiter le fait que l'autoroute Est-Ouest va valoriser le site Djebel Ouahch.

Mettre en valeur et assurer la promotion des sites touristiques : établir une carte d'aménagement pour cibler les sites susceptibles de recevoir ce genre d'équipements. Chacun des sites attractifs de la Commune doit être soigneusement revalorisé, aménagé et réhabilité.

Source : SNAT, SRAT,SDATW, SCU. Mise en forme auteure, 2022.

VI.3 Les abords de la ville de Constantine ; tendances et nouvelles fonctions

L'étude des abords de la ville et leur rapport avec la dynamique urbaine, nous a permis de cerner leur qualité spatiale, fonctionnelle, économique, paysagère et environnementale, ainsi, leur rôle et leur importance dans les intérêts des dynamiques urbaines et territoriales. Face à un milieu urbain qui s'agrandit démesurément et sécrète ses propres valeurs instructives, les abords de ville, représentent actuellement les dernières réserves d'espaces naturels qui jouent un rôle positif d'épurateur des pollutions et des nuisances urbaines. Mais leurs caractéristiques importantes changent le regard sur ces espaces, ouvrent des opportunités et de nouvelles fonctions qui doivent être aux dossiers des responsables et des acteurs du territoire.

VI.3.1 Industrie et l'accueil

L'activité dominante dans les abords de ville de Constantine, reste toujours l'agriculture et la forêt. Ces derniers, ont un effet sur la charge de l'entretien du sol, de plus en plus, ont dévolue à ces espaces, une fonction industrielle et une fonction d'accueil. Ces nouvelles fonctions ne vont pas sans poser de multiples problèmes d'équilibre qui peuvent parfois se traduire en matière de conflit. Pour cette raison, l'idée de création d'emplois industriels aux abords de ville, doit être adaptée aux spécificités spatiale, sociale, paysagère et environnementale du site. Cependant, la possibilité d'implanter des industries aux abords de ville particulièrement aux abords ruraux, revient en raison des nuisances qu'elles causent et qui seront interdites en ville. Car il ne faut pas localiser n'importe quelle industrie, n'importe où, sous peine de dégrader de façon irréversible les espaces naturels qui restent un atout essentiel des abords de ville.

Les richesses naturelles agricoles et écologiques qui caractérisent les paysages des abords de la ville de Constantine (les montagnes, les fleuves les ravins et les forêts), peuvent représenter des limites entre l'urbain et le rural, de plus, ils forment des ressources attractives et précieuses dans les aires urbaines, ainsi, ils relèvent de statuts variables de foncier de porteur de projets pluridisciplinaires impliquant l'urbanisme, l'environnement, les espaces verts et le tourisme. Ces alternatives et ces qualités, rendent les abords de la ville aux yeux des planificateurs et des aménageurs, aussi, ils attirent les sociétés contemporaines pour diverses pratiques et projets, car, ils constituent une solution idéale aux extensions urbaines, un cadre de vie à esthétiser et un espace de loisirs à inventer.

Ces projets peuvent être engagés dans les politiques volontaristes environnementales de biodiversité et de bioclimatique. La ville d'avenir sera engagée dans

un plan pourrait s'apparenter à l'image d'une ville entière sous protection de la nature qui climatise et compense ses pollutions.

À cet effet, les abords de ville de nature durable peuvent être fondés sur une biodiversité, basée sur la planification des paysages urbains et écologiques, afin de limiter l'étalement urbain, maintenir l'équilibre entre les espaces urbains, agricoles et naturels et créer des réseaux et des coupures vertes et bleues dans l'urbanisation. Ainsi, les paysages agricoles des abords auraient pu rester longtemps un terrain vague sans la volonté de la ville de programmer un équipement paysager public, ces espaces ont des capacités de promouvoir d'agriculture urbaine, le maintien des circuits courts de distribution et l'accès des urbains à des espaces de nature sous toutes leurs formes pour leur loisir.

L'idée de planifier des parcs naturels régionaux et nationaux aux abords de dominance naturelle et écologique, permet d'anticiper une nouvelle gestion adaptative et de nouvelles formes paysagères comme des réseaux verts transrégionaux qui vont dans le sens des mesures d'atténuation et d'adaptation au changement climatique.

Les parcs ont un rôle d'accueil et d'espace de transition entre l'artificiel et le naturel, qui est capital, car ils attirent de plus en plus les touristes. Ainsi, au concept intégriste de protection doit se substituer celui de développement harmonieux des zones déshéritées respectant les équilibres biologiques et préservant un certain art de vivre en milieu rural qui est aussi un élément fondamental de la qualité de la vie.

La création des parcs nationaux qui engendrent des territoires où, sous certaines formes, l'activité humaine demeure présente. Tout en restant conservatoires d'équilibre naturel, ainsi, ces territoires peuvent jouer le rôle de pôles de développement d'activités culturelles, touristiques de création et de détente. Les sites de Djbel Ouahch et d'El Meridj et leur charge naturelle, agricole et écologique, peuvent comporter ce type de projet.

VI.3.2 Le tourisme vert

Le tourisme est une chance inestimable que doivent saisir les abords de ville. C'est en effet, un phénomène en pleine extension qui peut contribuer à résoudre nombre de problèmes que connaissent les abords ruraux et les campagnes. Le tourisme vert répond aux aspirations de calme et de détente, il est également une forme active de tourisme qui favorise les activités de découverte, l'exercice physique, la rencontre de deux civilisations urbaine et rurale. Cette activité dispose d'un potentiel particulièrement riche et diversifié.

Il s'agit là d'une compensation à l'obstacle qu'il rencontre en matière d'industrie, de commerce, d'artisanat de services publics et privés et il convient d'exploiter cette

ressource dans les meilleures conditions. Aménager les abords pour un tourisme vert, consiste également à rompre l'isolement physique et moral dans lequel se trouvent, bien souvent les ruraux. Le tourisme vert a donc, de ce fait, une fonction de concertation et d'entretien de l'espace, particulièrement aux abords de ville. Il crée également des courants de revenus qui profitent à l'ensemble du milieu rural ; artisans, commerçants, agriculteurs en bénéficient. Ce type est idéal pour l'abord 2 (ONAMA) de Constantine.

Néanmoins, cette activité peut poser des contraintes en milieu des abords ruraux, où il aura une possibilité d'apparition de conflits entre les populations résidentes et les touristes, ainsi, la dénaturation des sites par un tourisme anarchique et incontrôlé. Mais si l'espace rural est devenu une sorte d'enjeu nouveau celui de l'écologie, il a été et reste encore le lieu où s'exerce par excellence la profession d'agriculture, dont la fonction de production est aussi importante que celle de conservation et de protection de l'espace.

VI.3.3 Développement culturel au milieu rural

Cette action peut être menée par les parcs naturels nationaux qui sont sans aucun doute, l'un des premiers moyens concrets de la redécouverte du potentiel culturel du milieu rural, qui conduit de prendre conscience de réaliser des projets qui animent et réhabilitent les espaces aux abords et aux milieux ruraux.

Il s'agit d'implanter des équipements culturels suffisants pour lutter contre l'exode rural des jeunes et enfin mettre en valeur l'immense patrimoine culturel et architectural du monde rural. Mais cette intervention ne va pas sans difficulté. Il ne peut y avoir en matière de développement culturel des milieux ruraux de méthode unique. L'intégration de cette dimension culturelle de l'aménagement aux abords et aux espaces ruraux, devenue une nécessité. Il ne saurait y avoir de vie en milieu rural si on ne l'aide pas à s'animer, à se réanimer. La prise en conscience du développement culturel en milieu rural, est un élément à la fois varié et fondamental de l'aménagement du territoire rural et qui comprend le double volet de l'animation et de la valorisation du patrimoine culturel rural.

L'organisation d'un festival ou d'un événement qui représente une tradition, une activité ou une culture qui particularise le monde rural, peut attirer les municipalités à développer et animer cet espace aux abords de ville.

Un autre volet de revalorisation du patrimoine culturel est constitué par la mise en valeur de l'architecture rurale et par la volonté de sensibiliser les ruraux eux-mêmes à cette richesse ; participation par exemple au dossier découvert du terroir et de l'habitat rural traditionnel et tradition populaires redécouverte de l'habitat.

Mais de nombreux problèmes se posent, car une telle opération implique un choix pour l'évolution du village ou des franges ; croissance, équipements, type d'activité. Il ne s'agit pas de créer un village mué, mais d'assurer conjointement la réhabilitation d'un habitat et rénovation économique du village pour l'étude et l'encouragement d'activité intégrées (agricoles, artisanales).

L'action ne se limite pas à l'organisation de visites commentées et de circuits touristiques, mais comprend également une animation socioculturelle marquée par des manifestations de prestige par la population de revues et la promotion générale des sites et des monuments. Cependant, les fonctions principales restent toujours les mêmes, lieu culturel et sportif où l'on peut régulièrement pratiquer une ou plusieurs activités sportives et éventuellement organiser une projection de cinéma une représentation théâtrale ou de variétés, une conférence ou un débat une exposition, de rencontre de vie sociale. Ce projet peut concerner tous les abords de la ville de Constantine.

VI.3.4 La pluriactivité

Dans les zones déshéritées, l'exercice d'une seule activité comme celle qui vient d'être exposées : agriculture, industrie, tourisme commerce et artisanat est bien souvent insuffisante. L'agriculture pour assurer l'entretien et la concertation des sols, le tourisme pour permettre les activités de découverte aux citoyens, le commerce et l'artisanat pour maintenir un réseau élémentaire de communications et d'échanges, l'industrie pour la valorisation des richesses locales et le maintien d'un minimum d'emplois et de valeur ajoutées. Ainsi la pluriactivité représente une nécessité. Elle est à ce titre un élément essentiel de toute politique d'aménagement des abords et des espaces ruraux, permet de limiter l'exode rural et les terres ne seront pas livrées à l'abandon aux générations futures.

Ces projets aux abords de ville particulièrement les abords ruraux, représentent des ouvertures et des découvertes sur le monde rural, grâce à des chemins qui traversent ces espaces et permet de circuler librement dans la nature. Ces chemins sont de plus en plus nécessaires pour favoriser les déplacements des non-agriculteurs à la campagne et permettre aux piétons cyclistes de s'échapper des axes routiers. Ainsi, cette possibilité de circuler librement dans la nature avec ou sans guide, est le principal attrait du tourisme aux abords des villes et aux espaces ruraux.

Conclusion

Les abords de la ville de Constantine, représentent des espaces qui jouent un rôle important dans la dynamique urbaine et territoriale de la métropole de Constantine. L'interaction des résultats de l'analyse et de l'enquête qui ont défini les caractéristiques formelles, fonctionnelles et paysagères de ces espaces, ainsi, leur rapport avec la dynamique urbaine, selon les dimensions ; spatiale, économique et fonctionnelle, paysagère et environnementale, nous a permis, de positionner et cadrer leur statut. Ce dernier ne se limite pas à un simple espace de transition entre deux entités différentes, mais il représente une assiette, refuge des réserves et des opportunités, pour les projections futures des dynamiques urbaines et territoriales.

La lecture des orientations de la seconde à travers le SNAT, le SRAT, le SDATW et le SCU, a ciblé les principaux scénarios retenus, les objectifs fixés et les actions entretenues pour le développement économique touristique et métropolitain de Constantine. La place des abords de Constantine dans ces instructions, est remarquablement observée, au vu de leur situation stratégique entre l'urbain et le rural, leur atouts et leur charge paysagère, environnementale et fonctionnelle.

D'une manière générale, les principales orientations concernent les abords de caractère agricole (l'abord 1, l'abord 2 et l'abord 3), forestier et les zones écologiques et protégées comme celle qui caractérise l'abord 3 de Djebel Ouahch et El Meridj. Ainsi, les abords de qualité paysagère sont concernés par la promotion et la mise en place d'une politique de développement touristique, cette action touche l'abord 1, l'abord 3 et l'abord 4. L'amélioration de l'image de la ville et celle de la métropole, concerne tous les abords de Constantine, à travers des actions d'amélioration de la performance des réseaux routiers et la promotion de relations ville / campagne.

Ces actions et ces opérations projetées, vont transmettre des nouvelles fonctions aux abords de la ville de de Constantine, les visions futures et les tendances de ces espaces stratégiques, peuvent être au domaine de l'industrie et de l'accueil, où l'idée des parcs naturels nationaux est très souhaitée. Le tourisme vert, est distingué pour régler un nombre important de problèmes que connaissent les abords ruraux et les campagnes. En ce qui concerne le développement les activités culturelles au milieu rural, auront un but d'animer ces espaces et repousser leur attractivité et le découverte des pratiques de la vie sociale et fonctionnelle du monde rural. Enfin la pluriactivité au niveau de ces espaces, participe à leur développement et leur visibilité dans le territoire.

CONCLUSION GENERALE ET PERSPECTIVES

Notre recherche vise à examiner la situation des abords de la ville de Constantine et leur agencement formel, fonctionnel et paysager en rapport avec la dynamique urbaine et ses composantes spatio-temporelle, socio-économique et urbaine.

Les abords de ville par leur emplacement stratégique dans un espace qui n'est ni urbain et ni rural, font des limites qui servent à connaître leur structure envoyant de diverses réalités, usages et fonctions, ainsi qu'à des thématiques qualitatives et quantitatives qui ont un impact sur l'image et la visibilité des espaces particulièrement la ville et ses environs proches ou lointains.

La dynamique urbaine et le développement spatio-temporel et socio-économique de la ville de Constantine, participent à la transmutation radicale et l'ouverture de ses abords, d'un simple élément ponctuel (porte), à un véritable parcours plein de paysages et de séquences introductives aux entrées de la ville à différentes échelles, engendrant à la suite de nouvelles fonctions et pratiques sociales qui participent à l'apparition des problèmes et des phénomènes liés aux questions urbaines.

Nous nous sommes posé la question sur les effets de la dynamique urbaine autour des abords de la ville de Constantine qui retracent continuellement ses limites et ses entrées. Pour cette raison, nous nous sommes questionnées d'abord sur la délimitation des abords de la ville de Constantine et leurs critères d'identification, ensuite sur les précautions à observer dans l'exploitation de ses abords sur le plan fonctionnel et paysager.

Deux hypothèses ont été structurées, par lesquelles nous avons supposé que « *La dynamique urbaine est souvent accrue aux niveaux des abords des villes. Souvent ces abords constituent des 'ressources' foncières opportunes à l'urbanisation au-delà des périphéries urbaines. Fluctuants, ces abords se confondent aux territoires ruraux, aux franges urbaines en se constituant en futures zones urbanisables* », ainsi, « *les effets de la dynamique urbaine (urbanisation, implantation des zones d'activités et industrielles) sans précautions et sans planification tendent à instaurer des cadres peu regardant sur les qualités environnementales (espaces rural, naturel) et sur les qualités paysagères qu'offrent les abords de la ville. Justement ces abords parti ont permis d'examiner la relation possible ou attendue entre les notions clés de notre recherche et relier les questions de la problématique aux théories présentées.*

L'objectif principal de notre recherche est d'explorer les effets des faits urbains et dynamiques urbaines sur les abords de la ville de Constantine. Plus formellement, nous

cherchons à d'étudier les rapports abords urbains et dynamiques urbaines sous l'angle de la fonctionnalité (affectation et occupation des sols) et des impacts paysagers (images, visibilité et / ou la lisibilité de la ville de Constantine). De plus, relever les perceptions et les interprétations des composantes des abords urbains (relatifs au paysage par les visiteurs, de même par ses habitants). Nous cherchons ce qui contribue à qualifier l'expérience d'un individu dans un milieu qui est d'abord défini comme étant un « abord de ville », les comportements observés, notamment les flux transitoires et les déplacements entre la ville de Constantine et ses environs. Les rôles et suggestions de l'acteur citoyen et du visiteur dans la dynamique urbaine de la ville de Constantine et ses abords, appuient à comprendre la pertinence de notre cas d'étude afin de répondre à la problématique posée.

Ce travail de recherche est fondé sur une méthodologie et un raisonnement scientifique riche d'approches, de méthodes et d'outils. Dans ce cas, nous avons utilisé une approche théorique basée sur l'analyse du contenu, une approche comparative à travers l'étude des modèles semblables et d'autres différents de notre cas d'étude, ainsi, le diagnostic à travers l'analyse et l'enquête sur terrain avec ses trois outils l'observation directe et indirecte, l'interview et le questionnaire. Ce dernier a été destiné aux différentes tranches d'âge des habitants de Constantine (ville et d'autres communes) ainsi, aux différents visiteurs, passagers et arrivés de la ville de Constantine. À travers des points stratégiques aux entrées de la ville de Constantine, nous avons vérifié le trafic des véhicules entrants et sortants la ville dans une durée précise (comptage des flux). En ce qui concerne l'analyse séquentielle et pittoresque, elle nous a souligné une nouvelle lecture et interprétation des éléments naturels et urbain-culturels qui composent le site étudié.

L'analyse théorique et conceptuelle des notions de base qui suggèrent cette recherche, tente de positionner et de cadrer notre champ d'investigations. Nous sommes arrivées à clarifier que « les abords de ville » dépassent largement la légende liée aux limites entre la ville et la campagne. Toutefois, ces limites sont influencées par les extensions urbaines de la ville, les politiques territoriales, les structures sociales et particulièrement les caractéristiques physiques et morphologiques de l'espace. La périphérie urbaine qui représente l'apparition de nouveaux espaces urbains et centre secondaires en périphérie, le rapport centre / périphérie et la naissance des franges urbaines, compliquent la visibilité des limites entre l'espace urbain et l'espace rural, dont les abords de ville demeurent flous et posent des interrogations sur leur contexte physique et structurel.

L'emploi du terme « abord » dans la loi algérienne n°98-04 relative à la protection du patrimoine culturel, a donné l'impression de l'espace, mettant en exergue la visibilité et la lisibilité de la ville dans la perception. Cette référence a orienté la lecture vers les descriptions de la ville dans les guides de voyages, dans les récits des écrivains et même dans les portraits des artistes, qui servent à définir les abords de villes.

De ce fait, nous sommes arrivés à cerner les caractéristiques des abords de la ville, qui représentent une étendue plus ou moins large, ouverts sur des paysages peu denses, peu urbanisés qui offrent des panoramas pittoresques, dans lesquelles la ville commence d'être visible dans la perception du champ visuel. Ces espaces sont structurés par des voies et des chemins de caractère naturels et artificiels, principal ou secondaire, aboutissent aux portes de la ville. L'attachement des abords urbains aux infrastructures de transports et de déplacements, constitue la séquence première de « l'entrée en ville ».

En ce qui concerne la notion de la « dynamique urbaine », nos lectures et nos analyses des travaux qui ont abordé la thématique, ont ajusté la notion aux mouvements sociaux (évolution démographique, la ségrégation socio spatiale et les modes d'occupation) et urbains (industrialisation, réseaux d'infrastructure, flux, mobilité et déplacement, extension, périurbanisation, mécanismes d'emploi et activités commerciales et économiques) de la ville et leurs interactions qui renvoient aux mutations spatiales, temporelles et fonctionnelles. L'impact marqué par ces éléments composants et ces phénomènes de la dynamique urbaine sur les abords de ville, reflète à des problématiques liées au plan spatial, territorial, socio-économique et paysager environnemental.

La présentation de la ville de Constantine, selon son positionnement, spatial, morphologique, historique, économique, urbain et culturel, confirme son statut de métropole et capitale régionale. Ces éléments structurants participent à l'inscription de ses abords et leur ouverture sur le territoire. Au vu des mouvements urbains et territoriaux qu'a connus la ville, la délimitation de ses abords semble difficile à les déterminer, pour cette raison, nous avons effectué trois lectures de la ville et s'envions proches et lointaines.

De l'extérieur vers l'intérieur à travers les descriptions des guides de voyage et les récits d'historiens, de voyageurs et d'écrivains, ainsi que, de l'intérieur vers l'extérieur à travers l'évolution urbaine de la ville dans le temps et dans l'espace et enfin une perception qualitative et statistique des différentes infrastructures qui cadrent et organisent le territoire et ses dynamiques. Ces observations directes et indirectes, ont permis de saisir les caractéristiques naturelles, paysagères, urbaines et structurelles des abords de la ville Constantine.

L'analyse approfondie et détaillée de ces derniers, selon les différentes approches méthodologiques, a déchiffré de nouvelles caractéristiques liées à la forme, à la fonction et au paysage. A cette étape, la grille d'analyse des abords de ville et leur dynamique, représente le résultat de l'approche théorique des notions conceptuelles clés qui sont décomposées en dimensions puis en indicateurs observables, a permis d'amener notre hypothèse à un niveau de réalité observable, ainsi, à travers ces éléments que nous avons réussi à formuler notre questionnaire d'enquête. Ce dernier est appliqué sur un cadrage spatial basé essentiellement et défini, selon les critères d'accessibilité, de visibilité, de flux, de poly fonctionnalité des espaces, d'image et de qualité du paysage. Quatre cas des abords urbains ont répondu à ces critères, leurs caractéristiques, formelles, fonctionnelles et paysagères sont résolues à travers l'analyse sur terrain, le questionnaire, qui a ciblé trois catégories de la population, le comptage de flux et l'analyse pittoresque. Le diagnostic, selon ces éléments et ces outils de la méthodologie, participe à la compréhension des phénomènes observés aux abords urbains de la ville de Constantine, qui déterminent leur grade de visibilité et / ou de lisibilité dans le territoire.

À cet égard, la ville de Constantine trois fois millénaires, par sa situation stratégique, ses caractéristiques, ses potentialités naturelles, urbaines et culturels, ainsi que, son ampleur de production, de consommation et de communication, ont adhéré son aire d'influence et son attractivité à grande échelle. Dans ce cas, elle devient un lieu de transit et un centre d'attractivité dans lequel sa population habite, travaille, se déplace, consomme et développe leur rayon d'occupation de l'espace, d'investissement et d'extension. Le raccordement de ces nouveaux espaces aux réseaux d'infrastructure, devient une nécessité imparable, afin de faciliter la fluidité des accès et de déplacement vers et hors la ville de Constantine. Cette croissance et ces nouveaux dynamismes, ont bouleversé et ont redéfinisse la morphologie urbaine de la ville, dont ses abords et ses entrées se rampent en dehors de ses limites et les nouveaux modes d'occupation encomrent leur accessibilité et leur visibilité. À ce stade, le glissement des abords de la ville de Constantine sur des espaces périphériques et ruraux, a favorisé l'apparition de nouvelles pratiques d'appropriation de l'espace, attribue une variété de caractéristiques morphologiques, spatiales, économiques et paysagères environnementales aux abords.

À cet effet, l'interprétation des résultats de l'analyse sur terrain et du questionnaire, confirme que la dynamique urbaine aux abords de la ville de Constantine suscite des effets multiples non seulement sur leurs paysages, mais aussi sur leurs formes et leurs fonctions. La forme, renvoie aux caractéristiques spatiales, dont la situation géographique, les limites

et la morphologie des éléments qui composent le paysage et dessinent les séquences introductives aux entrées de la ville. En ce qui concerne la fonction, elle cible les différentes occupations urbaines qui animent ces espaces, dont les habitats, les principaux équipements qui environnent les abords, les liens entre les autres communes et agglomérations, les activités dominantes (commerciales, de loisirs, de détente, touristiques et patrimoniales) qui a un impact sur le développement économique et l'attractivité territoriale et métropolitaine de Constantine. L'interaction des éléments de la forme et de la fonction, dessine le paysage sur lequel on peut évaluer la visibilité et la lisibilité de la ville à partir de ses abords et les séquences introductives à ses entrées.

Donc, on peut dire que, la dynamique urbaine, impacte positivement sur les abords de la ville Constantine par le biais de leur inscription et leur évolution à travers de grandes étapes dans le temps et dans l'espace, par la diversité des séquences introductives aux entrées de la ville, qui font une harmonie d'ensemble (formes, fonctions et paysages).

À l'issue de ces résultats retenus et interprétés, selon les dimensions ; spatiale, économique, paysagère, identitaire et environnementale, nous avons déterminé un diagnostic fiable où les atouts, les faiblesses, les menaces et les opportunités de chaque cas étudiés sont clarifiés et identifiés.

L'abord 1 de Zouaghi, dispose d'un grand intérêt sur le plan spatial et économique, sa situation stratégique qui relie la ville mère à la ville nouvelle, ses équipements structurants et leur accessibilité via une différenciation d'infrastructures de bases et secondaires, constitue un pôle urbain et un centre secondaire de Constantine par excellence. De plus, la perception du paysage à travers les séquences introductives à l'entrée de la ville, marque la visibilité et la lisibilité de la ville. Ces qualités impactent sur le trafic journalier des véhicules entrants et sortants la ville, ce qui a poussé beaucoup de réactions pour améliorer la fluidité des flux qui renforcent la visibilité du site et améliorent l'image et l'attractivité régionale, territoriale et métropolitaine de Constantine.

L'abord 2 de l'ONAMA, relie deux communes importantes particulièrement à l'échelle économique ; Constantine et El Khroub. Ses occupations de dominances commerciales, industrielles et agricoles, ont réussi à émouvoir leur position dans le développement de l'attractivité et de l'économie locale de Constantine. Néanmoins, le développement linéaire d'habitats individuels au long de l'axe routier national RN3, impacte négativement sur la qualité du paysage, où le périurbain gaspillent les terres agricoles de forte rentabilités économiques.

L'abord 3 du Djebel Ouahch, franchis par l'autoroute Est-Ouest, reste le plus apte d'absorber les différents flux entrants et sortants la ville de Constantine, car, il représente une porte d'entrée à l'échelle du grand territoire Constantinois et qui assure ses liaisons avec les villes côtières au Nord-Est Algérien. Le site par ses richesses naturelles, environnementales et écologiques, représente un patrimoine naturel ouvert sur des paysages naturels exceptionnels et des réserves des biotopes et des écosystèmes. Cette richesse a poussé à la création de parcs de loisirs au niveau de la forêt de (Djebel Ouahch), joue un rôle important en tant qu'espace naturel de détente, de loisirs, d'oxygénation. De plus, l'autoroute Est-Ouest attribue un supplément d'intérêt au site qui devient de plus en plus accessible et exposé aux grands publics habitants, visiteurs et transit, ainsi, elle transmette des nouvelles vues sur un paysage urbain où la ville de Constantine et ces quartiers sont visibles dans la perception.

L'abord 4 qui finisse vers le centre historique de Constantine, montrent la charge paysagère exceptionnelle et identique de la ville. Les éléments qui sculptent les événements naturels, dont le rocher, la vallée du Rhumel, les gorges et leur interaction avec les composants urbains et culturels de la communauté humaine, composent une dynamique harmonieuse sur laquelle ont été projetées et transformées les activités humaines sur le site et leur genèse. De plus, l'analyse pittoresque révèle des résultats qui expriment une meilleure compréhension de la dimension identitaire et de la sensibilité aux paysages et son expression significative aux caractéristiques symboliques et communicatives qui traduit une accessibilité urbaine et une dynamique centrale, d'un ensemble toujours homogène et lisible et qui fait la particularité de la ville depuis des siècles et jusque notre jour.

Néanmoins, les abords urbains de la ville de Constantine, sont considérés comme une source d'étalement urbain. Ce dernier est une forme autonome, extérieur à la ville en même temps, il est parti intégrant de son fonctionnement. En évoluant, en mouvement urbain hasardeux, il produit une rurbanité, une manière de vivre, une action propre, spécifique et perpétuelle, impacte négativement sur le cadre de vie environnementale ainsi que sur la qualité du paysage, surtout que la dynamique de la ville de Constantine est tributaire de son image et de son identité depuis ses abords.

Parallèlement, le non-aménagement de ces espaces, aboutis a beaucoup de critiques, non seulement par leur désordre qui est différent du paysage de la ville traditionnelle, mais également par la question de leur requalification qui reste un véritable challenge pour les collectivités locales, car, l'implantation des nouvelles activités et

différents modes d'occupation dans une approche sensible du territoire qui reflète l'image, ainsi que, l'identité de la ville, alerte de façon profonde les paysages et l'environnement. Les réflexions des acteurs de la ville de Constantine, restent autour d'une amélioration de la fluidité de la circulation dans la ville et ses communes limitrophes. Sur le plan qualitatif et identitaire, les opérations entretenues, restent limitées par rapport à son long passé civilisationnel et son positionnement stratégique et attractif actuel.

À cet effet, la place des abords de la ville deviennent une nécessité dans les dynamiques territoriales et leurs instruments, auxquelles, l'importance de ces espaces dans la dynamique urbaine de Constantine, ainsi, leur faiblesse et leur inconvénient, ouvrent des débats et incitent beaucoup de réflexions et des actions qui doivent être compatibles avec leur charge paysagère, naturelle, écologique et environnementale.

Dans un cadre général, les principales orientations dans le programme du SNAT, du SRAT, du SDAWT et du SCU, concernent beaucoup plus les abords de caractère agricole, forestier et paysager, afin d'entretenir le développement économique, touristique et métropolitain de Constantine. En ce qui concerne l'amélioration de l'image de la ville et celle de la métropole, elle concerne tous les abords de Constantine, à travers des actions d'amélioration de la performance des réseaux routiers et la promotion de relations ville / campagne. Ces actions et ces opérations projetées, vont transmettre de nouvelles fonctions aux abords de la ville de Constantine.

Donc, on peut dire que, les abords de ville, représentent actuellement les dernières réserves d'espaces naturels qui jouent un rôle positif d'épurateur des pollutions et des nuisances urbaines, mais leurs caractéristiques importantes, changent le regard sur ces espaces et ouvrent des opportunités et des visions futures. De ce fait, les tendances de ces espaces stratégiques, peuvent être au domaine de l'industrie et de l'accueil, où l'idée des parcs naturels nationaux est très souhaitée. Le tourisme vert, est distingué pour régler un nombre important de problèmes que connaissent les abords ruraux et les campagnes. En ce qui concerne le développement des activités culturelles au milieu rural, auront un but d'animer ces espaces et repousser leur attractivité et la découverte des pratiques de la vie sociale et fonctionnelle du monde rural. Concernant la pluriactivité au niveau de ces espaces, participe à leur développement et leur visibilité dans le territoire.

À la fin on peut dire que les abords d'aujourd'hui, seront la périphérie de demain et qu'il est nécessaire d'élaborer des approches stratégiques pour assurer un développement urbain harmonieux et très regardant sur l'environnement. Cette action, ouvre des nouvelles pistes de recherche qui seront autour des problématiques suivantes :

- Comment rendre la problématique des abords de la ville un élément essentiel dans les intérêts des instruments qui gèrent l'occupation et l'aménagement de l'espace ?
- Comment et quels sont les moyens pour annoncer, attirer et attiser la curiosité des abords de ville, par une composition structurante et progressive de séquences particulières, convergeant dans un paysage cohérent et dans des actions de développement économique et touristique souhaitables ?
- Comment assurer le relais de la visibilité et / ou de la lisibilité des abords dans les parcours traversés sur le potentiel paysager et touristique de la ville et son articulation avec les espaces environnants ?

BIBLIOGRAPHIE

- AGDAL, S. (1984). Dynamique et mutation des activités tertiaires dans le quartier péri-central de Casablanca, *Thèse de Doctorat en géographie urbaine*, Université de Poitiers.
- Agence nationale de développement de tourisme, (2009). *Schema directeur d'aménagement touristique de la wilaya de Constantine*.
- Agence Normande de territoire, a. (2002). Les 3èmes Rencontres sur " Paysages et Patrimoine ". *La question des entrées de ville*. Pont-Audemer: Agence Normande de territoire.
- Aggéri, G. (2010). *Inventer les villes natures de demain*. Dijon: Educagri éditions.
- Aidat, A. (2008). Typologie de rapports entre la ville de Constantine et son rhumel-Boumerzoug. *Mémoire pour l'obtention du diplôme de magistère* . Constantine, Univzersité Mentouri Constantine.
- Allain, R. (2004). *Morphologie urbaine. Géographie, aménagement et architecture de la ville*. paris: A colin.
- Ali Khodja, D. (2002). Vingt Trois Ans Déjà ...promenade Dans Constantine Avec Malek Haddad. *Les Cahiers du SLADD, Volume 1, Numéro 1, 87-95*.
- Ali khodja, D. (2011). Promenade Dans La Ville De Constantine à Travers Quelques œuvres Littéraires D'hier Et D'aujourd'hui. *Revue internationale de Traduction Moderne Volume 2, Numéro 3, 84-102*.
- Allioua, M., & Benhassine, N. (2018). Aux abords de la ville de Constantine, l'espace périurbain: pour quelles formes et dynamiques ? . Dans *Actes du colloque international : 'recomposition et développement des espaces périurbains dans le bassin méditerranéen, regards croisée* (pp. 21-36). El Jadida: Laboratoire REDD, Université Chouaib Doukali .
- Arama, Y. (2007). PériI-urbanisation, métropolisation et mondialisation des villes, l'exemple de Constantine. *Thèse de Doctorat d'État*. Constantine, Université Mentouri.
- Aucame. (2008). *Histoire et dynamique urbaine*. agence d'étude d'urbanisme de caen métropole.
- Aucame. (2018). Aménager les entrées de villes et villages, enjeux et outils pour des espaces de transitions . *Entrées de ville et reconquête des franges urbaines* (pp. 1-13). Franche comté: Ministère de la Culture .
- Bakhouch, Z. (2011). *Structures commerciales et dynamique urbaine en algérie: cas de la ville de BIskra*. Editions universitaires europeennes .
- Banzo, M. (2009, Novembre 25). L'espace ouvert pour une nouvelle urbanité. *Dossier d'habilitation à diriger des recherches(HDR)*. Bordeaux, Université Michel de Montaigne, France.

- Barbicon, G., Delbos, G., & Prado, P. (1974). *L'entrée dans la ville: deux situations de croissance urbaine*. Paris: Centre d'ethnologie française, laboratoire associé au C.N.R.S n°52.
- Bayol, J. (1984). *Les archives encyclopédie Algérienne territoire*. Récupéré sur cercle algerianiste: <http://www.cerclealgerianiste.fr>
- Bédruces, D. (2015). le telegramme. Récupéré sur letelegramme: <https://www.letelegramme.fr/finistere/brest/affichage-publicitaire-nouvelle-reglementation-en-vue-28-01-2019-12194874.php>
- Belabed Sahraoui, B. (2007). Politique municipale et pratique urbaine: Constantine au XIXe siècle. *Insaniyat/إنسانيات. Revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales*, 35-36, 109-129.
- Benabbes, S. (2010). *La medina de Constantine, entre usure du temps et imprécision des politiques de réhabilitation; état des lieux et évaluation critique des procédures d'intervention*. Constantine: Dar el houla.
- Benachour, N. (2002). Malek Haddad et le voyage : «Ballade sur 3 notes». *Cahiers de la recherche du SLADD N°01* , 109-115.
- Benachour-Tebbouche, N. (2015). *Constantine et ses écrivains-voyageurs*. Constantine: chihab éditions.
- BENEDER. (2009). Schéma Régional d'Aménagement du Territoire de la région-programme Nord-Est à l'horizon 2025
- Benhassine-Touam, N. (2010). la pratique de la récréation dans les espaces verts interurbains à Constantine, pour une stratégie verte dans un urbanisme de santé et de bien-être. *Thèse de doctorat es sciences en Urbanisme*. Université Mentouri Constantine.
- Benhassine-Touam, N., & Labii, B. (2011). Une stratégie verte dans un urbanisme de santé et de bien-etre à Constantine : une approche methodologique. *Sciences & Technologie. D*, 23-35.
- Benterki, S. (2017). Les entrées de Constantine, Quelle stratégie d'approche ? *Sciences & Technologie D*, 81-93.
- Bergel, P. (2017). L'urbanisme face aux déplacements des citoyens . Université de Caen Basse-Normandie, ESO-Caen.
- Besse, J. M. (2000). La physionomie du paysage, d'Alexandre de Humboldt à Paul Vidal de La Blache. . *Voir la terre, Six essais sur le paysage et la géographie* (pp. 95-114). Arles: entre du paysage.
- Biancarelli, J., Parini, P., & Serradji, C. (1978). *Aménager les campagnes*. Paris: Moniteur.
- Biesse-eichelbrenner, M. (1985). *Constantine, la conquête et le temps des pionniers*. Nice: Editeur à compte d'auteur.
- bons-plans-voyage-ouest-americain. (2018). *bons-plans-voyage-ouest-americain*. Récupéré sur bons-plans-voyage-ouest-americain.

- Bouchareb, A. (2006). Cirta ou le substratum urbain de Constantine, la région, la ville et l'architecture dans l'antiquité (une étude en archéologie urbaine). *Thèse de doctorat état en urbanisme.*, Université Mentouri Constantine, Algérie.
- Boussouf, R. (2003). Constantine: d'une attractive à une ville répulsive. Constantine, Université Mentouri, Laboratoire d'aménagement du territoire.
- Bouzahzah, F. (2015). Dynamique urbaine et nouvelle centralité cas de Biskra -Algérie. *Thèse pour l'obtention du diplôme de doctorat es sciences.* Université des frères mentouri - Constantine.
- Breque, A. (1994). *Cinq propositions pour une théorie du paysage*. Paris: Champ vallon.
- Brouet, F. (2003). Variations sur les limites de la ville. *Travaux de l'Institut Géographique de Reims, vol. 29-30, n°113-114, 45-52.*
- Chaline, C., & Josse, R. (1983). La Dynamique urbaine. *Annales de Géographie*, 712-714.
- Chaline, C. (1981). *Dynamique urbaine*. Rennes: Presse universitaire de Rennes.
- Cherrad, S. E., & Sahraoui, B. (2004). Gouvernance urbaine et réalisation de ville nouvelle. *Les Cahiers du CREAD, Numéro 68-69, 175-184.*
- Carette, M. E. (1850). *Algérie. Dans L'univers, histoire et description de tous les peuples.*, Paris: typographie de firmin didot frères.
- Chivé, J., & Berthier, A. (1937). L'évolution urbaine de Constantine avant la conquête Française. Dans *Constantine son passé son centenaire, recueil des notices et mémoire de la société archéologique de Constantine* (pp. 474-490). Constantine: Braham.
- Collectivitesviabiles. (2013, octobre 24). collectivitesviabiles.org. Récupéré sur collectivitesviabiles: <http://collectivitesviabiles.org/articles/ilots-de-chaleur-urbains.aspx>
- Compain-Murez, B. (2012). Quel avenir pour les entrées de ville ? Vers une gestion responsable du patrimoine. *Patrimoine responsable : Patrimoine menacé ?*. Paris: Carrousel du Louvre.
- Conseil de l'Europe. (2000). *Convention européenne du paysage*. Florence: Conseil de l'Europe.
- Courtin, S. (2014). La périurbanisation en basse-normandie : Basse-Normandie: CESER de Basse-Normandie.
- Cresti, F. (1982). Description et iconographie de la ville d'Alger au XVI^e siècle. *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée, n°34, 1-22.*
- Delavolt reco, T. (2010). Macro-formes linéaire de la ville éclatée. Dans M. Dumont, & H. Emmanuelle, *Les nouvelles périphérie urbaines forme, logique et modèle de la ville contemporaine* (pp. 201-216). Rennes: Press universitaire de renne.
- De Lestrangé, R. (2017). Le paysage comme matrice de la fabrique de la ville, Buenos Aires Genève Bruxelles Transposition(s). *Thèse présentée en vue de l'obtention du*

grade de Docteur en Art de Bâtir et Urbanisme. Louvain la neuve, Université catholique de Louvain, Belgique.

- Desportes, M. (2005). *Paysages en mouvement, transports et perception de l'espace XVIIIe – XXe siècle*. France: Gallimard.
- Devisme, L. (2005). *La ville décentrée, Figure centrales à l'épreuve des dynamiques urbaines*. Paris: L'Harmattan.
- Dormoy, C., Plaud, M., Sébatstien, T., Fondriest, M., & Brillaud, V. (2012). *Définition et méthode d'analyse des entrées de ville dans un contexte post-grenelle*. Normandie Centre: Département Aménagement Durable des Territoires.
- Drouin, P., & Coulaud, N. (1998, Février 20). *Politique de la ville*. Récupéré sur Le moniteur: <https://www.lemoniteur.fr/connexion/>
- Dumont, M., & Emmanuelle, H. (2010). *Les nouvelles périphériques urbaines; forme logique*. Renne: Presse universitaire de Renne.
- Dupont, C. (1994). *La négociation: conduite, théorie et applications*. Paris: Dalloz.
- Édith, R., Pascal, J., & Carron, D. (2018). Aux portes septentrionales de la ville médiévale d'Orléans : un nouveau regard sur la topographie religieuse et funéraire. *journals.openedition*, 153-187.
- Fans de Constantine, c. (2019). *Fans de Constantine*. Récupéré sur <https://www.facebook.com/FansDeConstantine/>.
- Foltete, J.-C. (2006). Paysage et mouvement, De l'écologie aux déplacements urbains : éléments pour une identification des paysages préférentiels. *Mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches Volume 2 : Texte de synthèse*. Franche-Comté, Ecole doctorale « Langage, espace, temps, société »: Université de Franche-Comté.
- Forrester, J. (1979). *Dynamique urbaine*. Paris: Economica.
- Frans, H., & Georg, B. (2014). *Ostsiedlung*. Récupéré sur wikipedia: <https://en.wikipedia.org/wiki/Ostsiedlung>
- Frobert, S. (1999). *Entées de ville: dossier bibliographique*. Lyon: Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.
- Gariépy, M., Lewis, P., Valois, N., & Desjardins, L. (2006). *Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal*. Montréal: Institut d'urbanisme, Faculté de l'aménagement et haire en paysage et en environnement, Université de Montréal.
- Gautier, É. (2016, Aout 4). *bybeton.fr*. Récupéré sur *bybeton.fr*: https://bybeton.fr/grand_format/maitrise-ilots-de-chaleur-urbains-solutions-beton
- Ghanou, D. (2019). *Constantine*.
- George, P. (1989). Les franges urbaines. Les effets marginaux de l'urbanisation. *Espace, populations, sociétés*, 357-364.

- Gilard, S. (2008). *le chemin des touristes*. Récupéré sur Constantine d'hier et d'aujourd'hui: http://www.constantine-hier-aujourd'hui.fr/LaVille/chemin_touristes.htm
- Griffond-Boitier, A. (2004). Le rôle du guide de voyage dans la lisibilité d'un territoire . *Le Globe. Revue genevoise de géographie*, tome 144, 67-84.
- Haddad, M. (1966). Découverte: si Constantine m'était contée, une clé pour Cirta. *Annasr*.
- Hecham- Zehioua, B. (2010). Impacts des projets inscrits à Constantine et évaluation de son image demarque, pour un projet urbain à effet structurant. *Thèse de doctorat es sciences.*, Université Mentouri Constantine.
- Hypergeo. (2004). *hypergeo*. Récupéré sur - www.hypergeo.eu › spip › article55,
- inside-montpellier, f. (2010). *inside-montpellier*. Récupéré sur [inside-montpellier.:](http://inside-montpellier.com/%C3%89tablissement/odyseum/) [https://inside-montpellier.com/%C3%89tablissement/odyseum/](http://inside-montpellier.com/%C3%89tablissement/odyseum/)
- Joleoud, L. (1937). Le ravin de Constantine et les origines de Cirta. Dans *Constantine son passé son centenaire, recueil des notices et mémoire de la société archéologique de Constantine* (pp. 1-17). Constantine: Braham.
- Koffi, K. (2019). Dynamiques urbaines et mobilité quotidienne. *Thèse présentée en vue de l'obtention du grade de docteur*. Paris, École doctorale Organisations, Marché, Institutions (OMI) UNIVERSITÉ PARIS-EST, Paris-Est.
- Lacour, C., Baratra, M., & Leymarie, D. (1981). Croissance urbaine: mobilité et desserte des zones périphériques par les transports collectifs. Paris: Du centre national de la recherche scientifique.
- Lamarre, C. (2006). Les portes de villes à la fin du xviiiè siècle, crise de l'architecture et crise du symbole. Dans F. Michaud-Fréjaville, N. Dauphin, & J.-P. Guilhembet, *ENTRER EN VILLE* (pp. 61-72). Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- Larcher, G. (1998). *La gestion des espaces périurbains*. Paris: Comission des affaires économiques et du plan.
- Lassard, M., & Williams, R. (1997). Constats sur les enjeux, la stratégie d'intervention et les instruments du projet d'entrée de villages et de petites villes. *routes et paysages villageois*, 1-14.
- Lefbever, H. (1967). *Droit à la ville*. Paris: Anthropos.
- Leschi, L. (1937). De la capitale numide à la colonie romaine. Dans *Constantine son passé son centenaire, recueil des notices et mémoire de la société archeologique de Constantine* (pp. 18-38). Constantine: Braham.
- Lessard, M., Williams, R., & St-Jacques, M. (2003). Entrées de ville : sécurité, paysage et identité. Dans P. Poullaouec-Gonidec, S. Paquette, & G. Domonet, *Les temps du paysage*. Montréal: Presses de l'Université de Montréal.
- Louadfe, A. (2019). A.Louadfel Photography. Récupéré sur A.Louadfel Photography: <https://www.facebook.com/A.Louadfel.Photography/>.
- Lynch, K. (1976). *L'image de la cité*. Pais: Bordas.

- Maffliers, C. F. (1996). Synthèse des dossiers sélectionnés dans le cadre du "Palmarès National des Entrées de Villes". Paris.
- Mazzella, S. (1996). L'enracinement urbain : Intégration sociale et dynamiques urbaines Les familles maghrébines du centre ville de Marseille. thèse de doctorat. Marseille, Ecole des hautes études en sciences sociales, France.
- Mercier, E. ((1937). Constantine avant la conquête Française. Dans *Constantine son passé son centenaire, recueil des notices et mémoire de la société archéologique de Constantine* (pp. 41-67). Constantine: Braham.
- Monmarché, M. (1927). *Les guides bleus - Algérie et Tunisie*. Paris: Hachette.
- Nageleise, S. (2011). *Paysages et déplacements, éléments pour une géographie paysanne*. Franche comté: Presses universitaire de Franche comté.
- Naidja, H., & Benidir, F. (2017). L'attractivité territoriale des entrées de ville : Entre vecteur de développement local et support de marketing urbain. Cas de l'entrée sud de Constantine-Zouaghi/Ain El Bey. *Sciences & Technologie D*, 33-48.
- Pagney, F., Espinal, B., & Nicolas, T. (2013). Territoire, territorialité : objets d'étude de la géographie pour une. *Les territoires de l'histoire tome 100, n°378-379*, 13-26.
- Panerai, P., Depaule, J.-c., & Demorgon, M. (2005). *Analyse urbaine*. Marseille: Parenthèses collection Eupalinos.
- panoramio. (2015). panoramio. Récupéré sur <http://www.panoramio.com>
- Paumain, D. (1982). *La dynamique des villes*. Paris: Economica.
- Pinon, P. (1991). *Lire et composer l'espace public*. Paris: STU.
- Polito, P., & Roncaccia, A. (2013). *Entre espace et paysage , pour une approche disciplinaire*. Lausanne: Université de Lausanne.
- Régis, L. (1880). *Constantine voyages et séjours*. paris: calmann lévy, éditeur.
- Rocher, S. (2013). *L'expérience du piéton en entrée de ville : Le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec*. Montréal: Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal.
- Rodier, X., & Saligny, L. (2007). Modélisation des objets urbains pour l'étude des dynamiques urbaines dans la longue durée. *SAGEO*, 2-24.
- Sifi-Berkane, G. (2011). Les entrées de la ville de Constantine et perspectives d'aménagement urbain. *Intervention sur les tissus existant pour une ville durable*, (pp. 2-3). Constantine.
- skyscrapercity. (2018). skyscrapercity. Récupéré sur <http://nsa39.casimages.com/img/2018/04/08/180408053728645515.jpg>
- sociétés, C. i. (2019). *Constantine images et sociétés*. Récupéré sur https://www.facebook.com/constantinimages/photos/?ref=page_internal
- Tricaud, P.-M., Pagès, J.-L., Chanteloup, G., & Martin, S. (2001). *Réhabilitation des entrées de ville, Contribution méthodologique à une réhabilitation des « points*

noirs »du paysage périurbain. Paris: Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France.

Troin, J.-F. (1997). Pays, paysages, paysans d'Algérie [compte-rendu]. *Annales de géographie* 597 , 566-567.

URBACO. (2007). Enjeu majeurs du SCU du grand Constantine. Projet d'aménagement et de développement à l'horizon 2025 de Constantine, ville et métropole renouvelées.

URBACO. (2021). Plan d'aménagement du territoire de la wilaya de Constantine. Tableau de bprd: de suivi et d'actions à entreprendre. Constantine: ANURB.

Vasseur, J.-F. (1997). Désordres urbains et régulation juridique : le paradoxe des "entrées en ville". *Désordres*, pp. 161-181.

WIEL, M. (2002). La mobilité dessine la ville. *Séminaire du Corps des Architectes Conseils*, (pp. 2-9). Tours.

LISTE DES ANNEXES

Annexe A : Le questionnaire de l'enquête

COMMENT UTILISER LE QUESTIONNAIRE ?

Objectif et finalité de la démarche

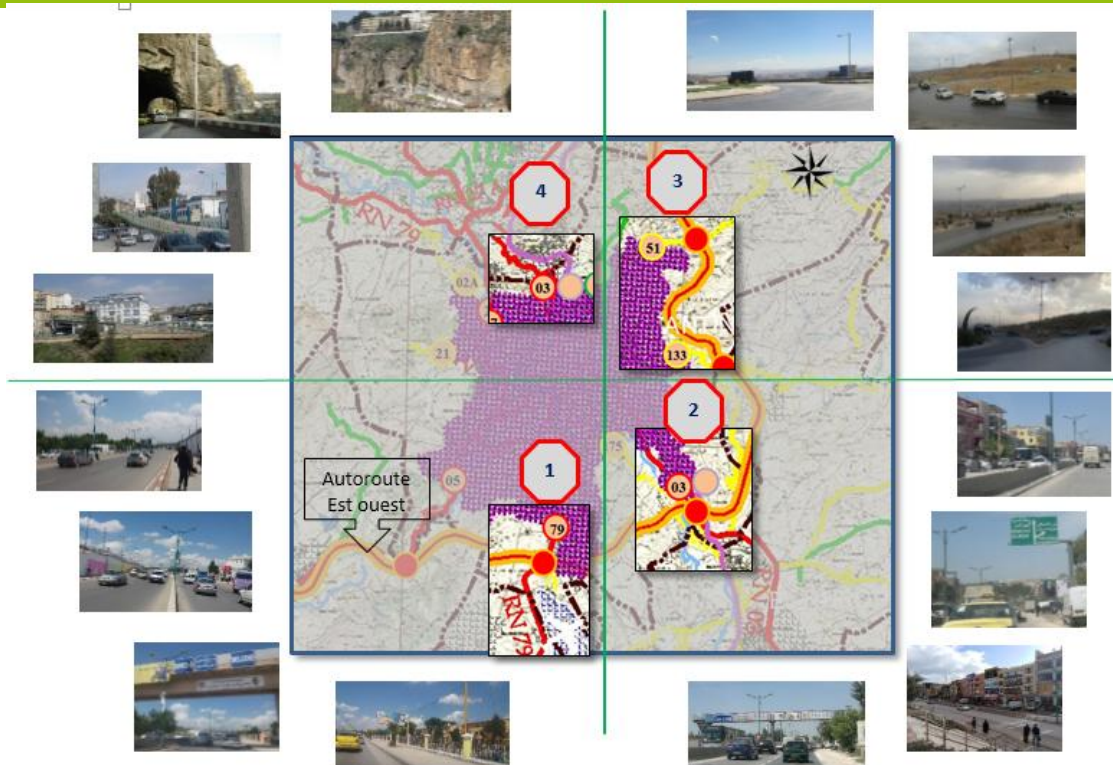
Ce questionnaire s'adresse à tous les personnes qui souhaitent exprimer leur opinion sur les abords de la ville de Constantine et ses entrées. Il est anonyme, facultatif et ne comporte aucune donnée personnelle.

Vous avez le choix de répondre sur l'entrée(s) la (les) plus fréquentée(s) par vous. Dans le cas où l'entrée de la ville ne fait pas partie de votre destination, il suffit de répondre par (non concerné(é)).

Ville de Constantine = agglomération chef-lieu (ACL) de la commune de Constantine.

- L'abord 1 Située au Sud de la ville de Constantine via la route nationale RN79 (Zouaghi).
- L'abord 2 Appelée (ONAMA) et se trouve au Sud-Est de la ville de Constantine vers la route nationale RN 3,
- L'abord 3 qui se trouve au Nord-Est de la ville de Constantine via l'autoroute Est-Ouest, et vers le chemin de wilaya CW51 (Djebel wahch) et le chemin de wilaya CW 133 (El Meridj).
- L'abord 4 Située au Nord de la ville de Constantine via la RN 3, elle mène vers la gare ferroviaire d'El Kantara et le centre historique de Constantine.

Les abords de la ville de Constantine



- Date de remplissage du questionnaire : .../.../.....

1- vous êtes ?

- Homme
 Femme

2- Quel est votre âge ?

- 15-20 ans 20-30 ans 30-40 ans 40-50 ans 50-60 ans +60 ans

3- Vous êtes

- Habitant de la ville de Constantine
 Habitant d'une autre commune de Constantine
 Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)

4- Pour quelles raisons vous êtes-vous adressé à la ville de Constantine ?

- Etude Emploi Commerce Habiter
 Visite Transit (passager) Autres

5- Par quels moyens de transports vous êtes arrivé à la ville de Constantine ?

- Avion Voiture Train
 Bus Taxi service Tramway

6- Par quels moyens de transports déplacez-vous dans la ville de Constantine ?

- A pied Voiture Bus
 Tramway Taxi service Autres

Dimension spatiale

7- Quels sont les signes indiquant le franchissement des abords de la ville de Constantine et ses entrées qui permettent de bien appréhender la limite et le changement d'espace ?

- | | | | | | |
|-----------------------------------|--|--|---|--|--|
| L'abord 1 :
Zouaghi | <input type="checkbox"/> Non concerné(e) | <input type="checkbox"/> Le panneau de signalisation | <input type="checkbox"/> Bâtis/ Non bâtis | <input type="checkbox"/> Forme/ taille/ Aménagement de | <input type="checkbox"/> Circulation lente/ Points noirs |
| L'abord 2 :
Onnama | <input type="checkbox"/> Non concerné(e) | <input type="checkbox"/> Le panneau de signalisation | <input type="checkbox"/> Bâtis/ Non bâtis | <input type="checkbox"/> Forme/ taille/ Aménagement de | <input type="checkbox"/> Circulation lente/ Points noirs |
| L'abord 3 :
Djbl Wahch | <input type="checkbox"/> Non concerné(e) | <input type="checkbox"/> Le panneau de signalisation | <input type="checkbox"/> Bâtis/ Non bâtis | <input type="checkbox"/> Forme/ taille/ Aménagement de | <input type="checkbox"/> Circulation lente/ Points noirs |
| L'abord 4 : | <input type="checkbox"/> Non concerné(e) | <input type="checkbox"/> Le panneau de signalisation | <input type="checkbox"/> Bâtis/ Non bâtis | <input type="checkbox"/> Forme/ taille/ Aménagement de | <input type="checkbox"/> Circulation lente/ Points noirs |

8- Est ce que La transition entre l'espace rural et l'espace urbain de la ville de Constantine est lisible dès ses abords ?

L'abord 1 : Zouaghi	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 2 : Onnama	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 3 : Djbl Wahch	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 4 :	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord

9- L'abord de ville est-il desservi par les transports en commun ?

L'abord 1 : Zouaghi	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 2 : Onnama	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 3 : Djbl Wahch	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 4 :	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord

10- Y a-t-il insécurité routière connue (points noirs) ou ressentie (Circulation lente)?

L'abord 1 : Zouaghi	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 2 : Onnama	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 3 : Djbl Wahch	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 4 :	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord

11- L'aménagement de l'abord est-il en cohérence avec la fonction de la voie ?

L'abord 1 : Zouaghi	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 2 : Onnama	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 3 : Djbl Wahch	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 4 :	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord

Dimension économique

12- Quelles sont les principales fonctions présentes ?

L'abord 1 : Zouaghi	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Habitats	<input type="checkbox"/> Commerce	<input type="checkbox"/> Services et activités	<input type="checkbox"/> Loisirs
L'abord 2 : Onnama	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Habitats	<input type="checkbox"/> Commerce	<input type="checkbox"/> Services et activités	<input type="checkbox"/> Loisirs
L'abord 3 : Djbl Wahch	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Habitats	<input type="checkbox"/> Commerce	<input type="checkbox"/> Services et activités	<input type="checkbox"/> Loisirs
L'abord 4 :	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Habitats	<input type="checkbox"/> Commerce	<input type="checkbox"/> Services et activités	<input type="checkbox"/> Loisirs

13- la localisation de ces fonctions est-elle facilitée pour les usagers ?

L'abord 1 : Zouaghi	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 2 : Onnama	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 3 : Djbl Wahch	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 4 :	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord

L'abord 1 : Non concerné(e) Vieillissante En mutation

L'abord 2 : Non concerné(e) Vieillissante En mutation

L'abord 3 : Non concerné(e) Vieillissante En mutation

L'abord 4 : Non concerné(e) Vieillissante En mutation

15- Existe-t-il une opération d'aménagement maîtrisée ?

L'abord 1 : Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord

L'abord 2 : Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord

L'abord 3 : Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord

L'abord 4 : Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord

16- Les interventions routières utilisées en entrée de ville ont-elles amélioré la sécurité et la fluidité de la circulation ?

L'abord 1 : Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord

L'abord 2 : Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord

L'abord 3 : Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord

L'abord 4 : Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord

17- L'abord de ville est-il éloigné des équipements structurants et des grands projets ?

- L'abord 1 : Zouaghi** Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord
- L'abord 2 : Onnama** Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord
- L'abord 3 : Djbl Wahch** Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord
- L'abord 4 :** Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord
-

18- La présence des équipements structurants et grands projets impacte -t-elle sur le flux et le trafic des entrées de la ville de Constantine ?

- L'abord 1 : Zouaghi** Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord
- L'abord 2 : Onnama** Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord
- L'abord 3 : Djbl Wahch** Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord
- L'abord 4 :** Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord
-

19- Existe-il de commerces informels ?

- L'abord 1 : Zouaghi** Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord
- L'abord 2 : Onnama** Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord
- L'abord 3 : Djbl Wahch** Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord
- L'abord 4 :** Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord

20- Le stationnement est-il sécurisé ?

- L'abord 1 :** Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord
Zouaghi
- L'abord 2 :** Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord
Onnama
- L'abord 3 :** Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord
Djbl Wahch
- L'abord 4 :** Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord

Dimension paysagère identitaire

21- Les abords est-ils situés dans un paysage remarquable, avec la présence d'espaces :

- L'abord 1 :** Non concerné(e) Naturels Agricoles Forestiers Protégés Sensibles
Zouaghi
- L'abord 2 :** Non concerné(e) Naturels Agricoles Forestiers Protégés Sensibles
Onnama
- L'abord 3 :** Non concerné(e) Naturels Agricoles Forestiers Protégés Sensibles
Djbl Wahch
- L'abord 4 :** Non concerné(e) Naturels Agricoles Forestiers Protégés Sensibles

22 L'identité de la ville de Constantine est-elle perceptible dès ses abords ?

- L'abord 1 :** Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord
Zouaghi
- L'abord 2 :** Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord
Onnama
- L'abord 3 :** Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord
Djbl Wahch
- L'abord 4 :** Non concerné(e) Tout à fait d'accord Plutôt d'accord Pas du tout d'accord Plutôt pas d'accord Ni d'accord ni pas d'accord

23- Quels sont les éléments identitaires que vous souhaitez à mettre en valeur aux abords de la ville de Constantine ?

L'abord 1 : Zouaghi	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Patrimoine culturel	<input type="checkbox"/> Patrimoine naturel	<input type="checkbox"/> Patrimoine urbain ou architectural	<input type="checkbox"/> Paysages spécifiques	<input type="checkbox"/> Monuments
L'abord 2 : Onnama	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Patrimoine culturel	<input type="checkbox"/> Patrimoine naturel	<input type="checkbox"/> Patrimoine urbain ou architectural	<input type="checkbox"/> Paysages spécifiques	<input type="checkbox"/> Monuments
L'abord 3 : Djbl Wahch	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Patrimoine culturel	<input type="checkbox"/> Patrimoine naturel	<input type="checkbox"/> Patrimoine urbain ou architectural	<input type="checkbox"/> Paysages spécifiques	<input type="checkbox"/> Monuments
L'abord 4 :	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Patrimoine culturel	<input type="checkbox"/> Patrimoine naturel	<input type="checkbox"/> Patrimoine urbain ou architectural	<input type="checkbox"/> Paysages spécifiques	<input type="checkbox"/> Monuments

24- Quels sont les éléments qui nuisent à l'image de la ville de Constantine ?

L'abord 1 : Zouaghi	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Panneaux publicitaires	<input type="checkbox"/> Eléments de façade	<input type="checkbox"/> Hauteurs de bâti	<input type="checkbox"/> Paysage dégradé	<input type="checkbox"/> Pollution
L'abord 2 : Onnama	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Panneaux publicitaires	<input type="checkbox"/> Eléments de façade	<input type="checkbox"/> Hauteurs de bâti	<input type="checkbox"/> Paysage dégradé	<input type="checkbox"/> Pollution
L'abord 3 : Djbl Wahch	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Panneaux publicitaires	<input type="checkbox"/> Eléments de façade	<input type="checkbox"/> Hauteurs de bâti	<input type="checkbox"/> Paysage dégradé	<input type="checkbox"/> Pollution
L'abord 4 :	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Panneaux publicitaires	<input type="checkbox"/> Eléments de façade	<input type="checkbox"/> Hauteurs de bâti	<input type="checkbox"/> Paysage dégradé	<input type="checkbox"/> Pollution

Dimension environnementale

25- La Trame verte (espace vert, écran végétal, ensemble naturel) est-elle présente et respectée sur le territoire ?

L'abord 1 : Zouaghi	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 2 : Onnama	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 3 : Djbl Wahch	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 4 :	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord

26- La Trame bleue (cours d'eau, fleuve, lacs) est-elle présente et respectée sur le territoire ?

L'abord 1 : Zouaghi	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 2 : Onnama	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 3 : Djbl Wahch	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 4 :	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord

27- La prolifération de l'affichage publicitaire augmente les problèmes de pollution visuelle en créant un environnement incohérent

L'abord 1 : Zouaghi	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 2 : Onnama	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 3 : Djbl Wahch	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord
L'abord 4 :	<input type="checkbox"/> Non concerné(e)	<input type="checkbox"/> Tout à fait d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt d'accord	<input type="checkbox"/> Pas du tout d'accord	<input type="checkbox"/> Plutôt pas d'accord	<input type="checkbox"/> Ni d'accord ni pas d'accord

استبيان حول ضواحي مدينة قسنطينة ومداخلها كيف تستخدم الاستبيان؟

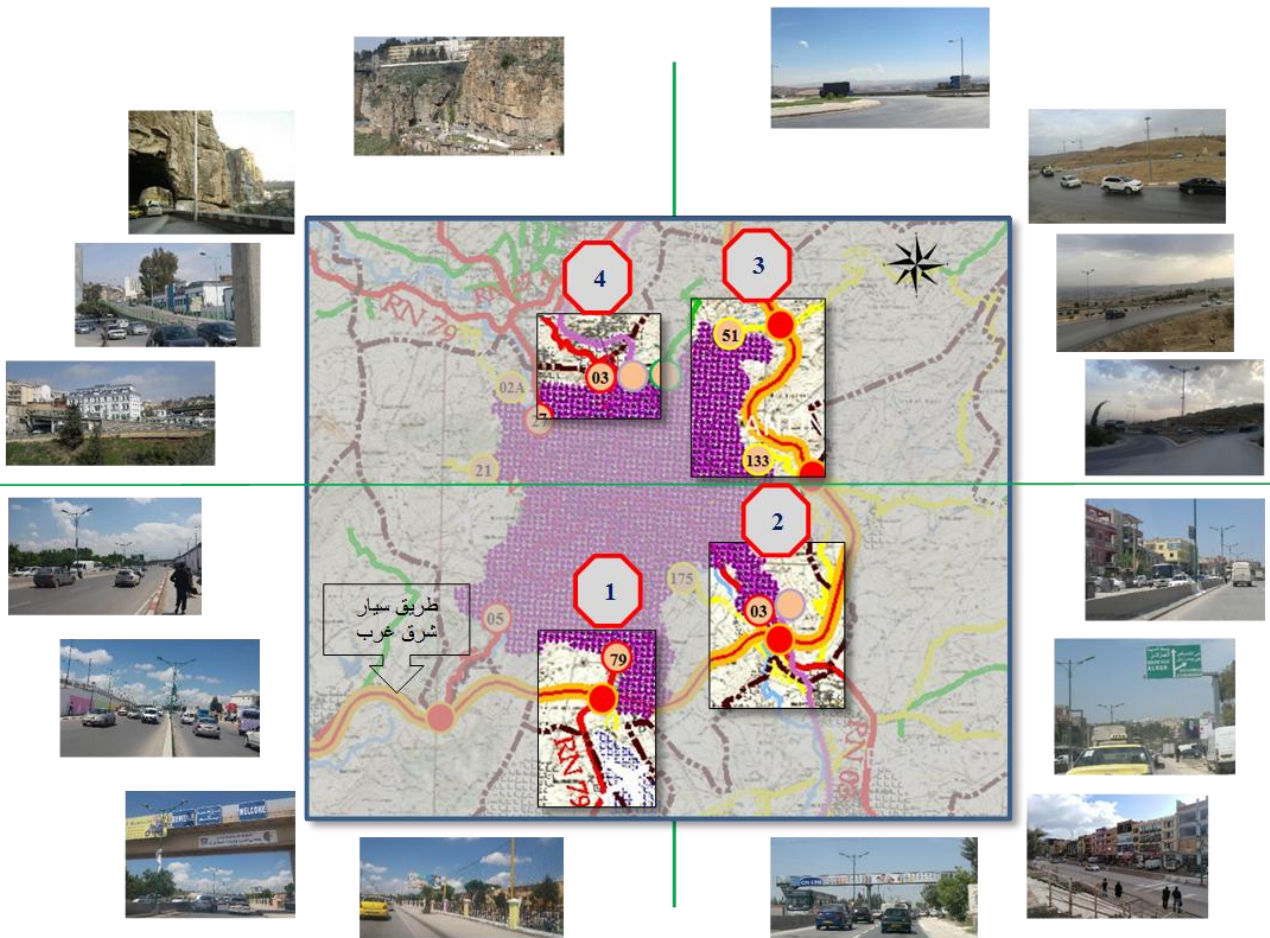
الهدف والغرض من المنهجية

هذا الاستبيان موجه لأي شخص يريد الادلاء برأيه حول ضواحي مدينة قسنطينة ومداخلها، هو مجهول الهوية واختياري ولا يحتوي على أي بيانات شخصية. يمكن الاجابة على المدخل او المداخل الأكثر ترددًا من طرفكم (من بين المداخل الاربعة المخصصة لهذا الاستبيان. في حالة ان مدخل المدينة ليس من وجهتكم يكفي فقط الاجابة ب (غير معني)

مدينة قسنطينة = بلدية قسنطينة الرئيسية

- الضاحية الأولى: تقع جنوب مدينة قسنطينة عبر الطريق الوطني RN79 (زواغي)
- الضاحية الثانية: المسمى (ONAMA) الواقعة جنوب شرق مدينة قسنطينة باتجاه الطريق الوطني رقم 3 RN
- الضاحية الثالثة: تقع شمال شرق مدينة قسنطينة عبر الطريق السريع شرق-غرب، وباتجاه مسار الولاية CW51 (جبل وحش) ومسار الولاية CW 133 (المريج)
- الضحية الرابعة: تقع شمال مدينة قسنطينة عبر الطريق السريع RN 3، ويؤدي إلى محطة سكة حديدية القنطرة ووسط مدينة قسنطينة.(الكورنيش)

ضواحي مدينة قسنطينة



- تاريخ ملئ الاستبيان ::/...../.....

1- هل انت؟

رجل امرأة

2-العمر؟

20-15 سنة 40-30 سنة 60-50 سنة
30-20 سنة 50-40 سنة اكثر من 60 سنة

3- هل انت؟

مقيم في مدينة قسنطينة مقيم في بلدية أخرى في قسنطينة زائر (مقيم في ولاية او بلد اخر)

4- ما هو سبب قدومكم لمدينة قسنطينة؟

عمل اقامة تجارة تسوق زيارة عابر غير ذلك

5- بأي وسيلة تنقل وصلتم لمدينة قسنطينة؟

سيارة قطار حافلة سيارة اجرة ترامواي مشيا على الاقدام

6- بأي وسيلة نقل يمكنكم التنقل داخل مدينة قسنطينة؟

سيارة مشيا على الاقدام قطار حافلة سيارة اجرة ترامواي غير ذلك

بعد مجالي

7- ما هي العلامات التي تدل على عبور ضواحي مدينة قسنطينة ومداخلها التي تجعل من الممكن فهم حدود وتغير المكان بوضوح؟

الضاحية:1 زواغي	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> لافتة طريق	<input type="checkbox"/> مبني غير مبني	<input type="checkbox"/> شكل احجم اتهيئة الطريق	<input type="checkbox"/> حركة بطيئة نقاط سوداء
الضاحية:2 لوناما	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> لافتة طريق	<input type="checkbox"/> مبني غير مبني	<input type="checkbox"/> شكل احجم اتهيئة الطريق	<input type="checkbox"/> حركة بطيئة نقاط سوداء
الضاحية:3 جبل الوحش	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> لافتة طريق	<input type="checkbox"/> مبني غير مبني	<input type="checkbox"/> شكل احجم اتهيئة الطريق	<input type="checkbox"/> حركة بطيئة نقاط سوداء
الضاحية:4	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> لافتة طريق	<input type="checkbox"/> مبني غير مبني	<input type="checkbox"/> شكل احجم اتهيئة الطريق	<input type="checkbox"/> حركة بطيئة نقاط سوداء

8- هل يمكن التمييز بين الحيز او المكان ذو الطابع الريفي والحضري ابتداء من ضواحي مدينة قسنطينة؟

الضاحية:1 زواغي	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية:2 لوناما	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية:3 جبل الوحش	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية:4	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض

9- هل ضواحي المدينة مزودة بوسائل النقل العمومي؟

الضاحية:1 زواغي	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية:2 لوناما	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية:3 جبل الوحش	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية:4	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض

10- هل توجد نقاط سوداء معروفة او محسوسة (حركة مرور بطيئة)؟

الضاحية:1 زواغي	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية:2 لوناما	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية:3 جبل الوحش	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية:4	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض

11- هل تهيئة ضواحي المدينة متوافق مع الطريق؟

الضاحية:1 زواغي	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية:2 لوناما	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية:3 جبل الوحش	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية:4	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض

بعد اقتصادي

12- ما هي الوظائف الرئيسية الموجودة؟

- الضاحية:1 غير معني(ة) مساكن تجارة خدمات و نشاطات ترفيه
- الضاحية:2 غير معني(ة) مساكن تجارة خدمات و نشاطات ترفيه
- الضاحية:3 غير معني(ة) مساكن تجارة خدمات و نشاطات ترفيه
- الضاحية:4 غير معني(ة) مساكن تجارة خدمات و نشاطات ترفيه

13- هل موقع هذه الوظائف سهل بالنسبة للمستخدمين؟

- الضاحية:1 غير معني(ة) موافق تماما موافق الى حد ما غير موافق تماما غير موافق الى حد ما لا موافق ولا رافض
- الضاحية:2 غير معني(ة) موافق تماما موافق الى حد ما غير موافق تماما غير موافق الى حد ما لا موافق ولا رافض
- الضاحية:3 غير معني(ة) موافق تماما موافق الى حد ما غير موافق تماما غير موافق الى حد ما لا موافق ولا رافض
- الضاحية:4 غير معني(ة) موافق تماما موافق الى حد ما غير موافق تماما غير موافق الى حد ما لا موافق ولا رافض

14- هل منطقة النشاط الحالية:

- الضاحية:1 غير معني(ة) في تحول قديمة
- الضاحية:2 غير معني(ة) في تحول قديمة
- الضاحية:3 غير معني(ة) في تحول قديمة
- الضاحية:4 غير معني(ة) في تحول قديمة

15- هل هناك عملية تهيئة مضبوطة؟

- المدخل:1 غير معني(ة) موافق تماما موافق الى حد ما غير موافق تماما غير موافق الى حد ما لا موافق ولا رافض
- المدخل:2 غير معني(ة) موافق تماما موافق الى حد ما غير موافق تماما غير موافق الى حد ما لا موافق ولا رافض
- المدخل:3 غير معني(ة) موافق تماما موافق الى حد ما غير موافق تماما غير موافق الى حد ما لا موافق ولا رافض
- المدخل:4 غير معني(ة) موافق تماما موافق الى حد ما غير موافق تماما غير موافق الى حد ما لا موافق ولا رافض

16- هل التدخلات المستخدمة في الطرق عند مدخل المدينة حسنت من سلامة وتدفق حركة المرور؟

المدخل: 1 زواغي	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
المدخل: 2 لوناما	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
المدخل: 3 جبل الوحش	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
المدخل: 4 الكورنيش	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض

17- هل مدخل المدينة بعيد عن مرافق مهمة والمنشآت والمشاريع الكبرى؟

المدخل: 1 زواغي	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
المدخل: 2 لوناما	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
المدخل: 3 جبل الوحش	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
المدخل: 4 الكورنيش	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض

18- هل وجود مرافق مهمة والمشاريع الكبرى يؤثر على تدفق وحركة السير عند مداخل مدينة قسنطينة؟

الضاحية: 1 زواغي	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية: 2 لوناما	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية: 3 جبل الوحش	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية: 4	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض

19- هل توجد تجارة فوضوية؟

الضاحية:1	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية:2	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية:3	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية:4	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض

20- هل وقوف وتوقف السيارات آمن؟

الضاحية:1	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية:2	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية:3	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض
الضاحية:4	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض

بعد منظر و هوية

21- هل ضواحي المدينة تقع في مناظر ملفتة مع وجود مساحات:

الضاحية:1	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> طبيعية	<input type="checkbox"/> زراعية	<input type="checkbox"/> غابية	<input type="checkbox"/> محمية	<input type="checkbox"/> حساسة
الضاحية:2	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> طبيعية	<input type="checkbox"/> زراعية	<input type="checkbox"/> غابية	<input type="checkbox"/> محمية	<input type="checkbox"/> حساسة
الضاحية:3	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> طبيعية	<input type="checkbox"/> زراعية	<input type="checkbox"/> غابية	<input type="checkbox"/> محمية	<input type="checkbox"/> حساسة
الضاحية:4	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	<input type="checkbox"/> طبيعية	<input type="checkbox"/> زراعية	<input type="checkbox"/> غابية	<input type="checkbox"/> محمية	<input type="checkbox"/> حساسة

22- هل تشعر بهوية مدينة قسنطينة بدءاً من ضواحيها؟

- | | | | | | | |
|-----------|--------------------------------------|---------------------------------------|--|---|--|--|
| الضاحية:1 | <input type="checkbox"/> غير معني(ة) | <input type="checkbox"/> موافق تماماً | <input type="checkbox"/> موافق الى حد ما | <input type="checkbox"/> غير موافق تماماً | <input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما | <input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض |
| الضاحية:2 | <input type="checkbox"/> غير معني(ة) | <input type="checkbox"/> موافق تماماً | <input type="checkbox"/> موافق الى حد ما | <input type="checkbox"/> غير موافق تماماً | <input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما | <input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض |
| الضاحية:3 | <input type="checkbox"/> غير معني(ة) | <input type="checkbox"/> موافق تماماً | <input type="checkbox"/> موافق الى حد ما | <input type="checkbox"/> غير موافق تماماً | <input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما | <input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض |
| الضاحية:4 | <input type="checkbox"/> غير معني(ة) | <input type="checkbox"/> موافق تماماً | <input type="checkbox"/> موافق الى حد ما | <input type="checkbox"/> غير موافق تماماً | <input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما | <input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض |

23- ما هي عناصر الهوية التي تريد إبرازها عند ضواحي مدينة قسنطينة؟

- | | | | | | | |
|-----------|--------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|---|-------------------------------------|--------------------------------|
| الضاحية:1 | <input type="checkbox"/> غير معني(ة) | <input type="checkbox"/> تراث ثقافي | <input type="checkbox"/> تراث طبيعي | <input type="checkbox"/> تراث عمراي او معماري | <input type="checkbox"/> مناظر خاصة | <input type="checkbox"/> معالم |
| الضاحية:2 | <input type="checkbox"/> غير معني(ة) | <input type="checkbox"/> تراث ثقافي | <input type="checkbox"/> تراث طبيعي | <input type="checkbox"/> تراث عمراي او معماري | <input type="checkbox"/> مناظر خاصة | <input type="checkbox"/> معالم |
| الضاحية:3 | <input type="checkbox"/> غير معني(ة) | <input type="checkbox"/> تراث ثقافي | <input type="checkbox"/> تراث طبيعي | <input type="checkbox"/> تراث عمراي او معماري | <input type="checkbox"/> مناظر خاصة | <input type="checkbox"/> معالم |
| الضاحية:4 | <input type="checkbox"/> غير معني(ة) | <input type="checkbox"/> تراث ثقافي | <input type="checkbox"/> تراث طبيعي | <input type="checkbox"/> تراث عمراي او معماري | <input type="checkbox"/> مناظر خاصة | <input type="checkbox"/> معالم |

24- ما هي العناصر التي تضر بصورة مدينة قسنطينة؟

- | | | | | | | |
|-----------|--------------------------------------|-----------------------------------|---|--|-------------------------------|--------------------------------------|
| الضاحية:1 | <input type="checkbox"/> غير معني(ة) | <input type="checkbox"/> علو مبنى | <input type="checkbox"/> لافتات اشهارية | <input type="checkbox"/> مناظر متدهورة | <input type="checkbox"/> تلوث | <input type="checkbox"/> عناصر واجهة |
| الضاحية:2 | <input type="checkbox"/> غير معني(ة) | <input type="checkbox"/> علو مبنى | <input type="checkbox"/> لافتات اشهارية | <input type="checkbox"/> مناظر متدهورة | <input type="checkbox"/> تلوث | <input type="checkbox"/> عناصر واجهة |
| الضاحية:3 | <input type="checkbox"/> غير معني(ة) | <input type="checkbox"/> علو مبنى | <input type="checkbox"/> لافتات اشهارية | <input type="checkbox"/> مناظر متدهورة | <input type="checkbox"/> تلوث | <input type="checkbox"/> عناصر واجهة |
| الضاحية:4 | <input type="checkbox"/> غير معني(ة) | <input type="checkbox"/> علو مبنى | <input type="checkbox"/> لافتات اشهارية | <input type="checkbox"/> مناظر متدهورة | <input type="checkbox"/> تلوث | <input type="checkbox"/> عناصر واجهة |

بعد بيئي

25- هل الشبكة الخضراء (المساحات الخضراء، غطاء نباتي، مجموعة الطبيعية) موجودة ومحترمة في المكان

<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	1: الضاحية: زواغي
<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	2: الضاحية: لونا ما
<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	3: الضاحية: جبل الوحش
<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	4: الضاحية:

26- هل الشبكة الزرقاء (الجدول والأتهار والبحيرات) موجودة ومحترمة في المكان؟

<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	1: الضاحية: زواغي
<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	2: الضاحية: لونا ما
<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	3: الضاحية: جبل الوحش
<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	4: الضاحية:

27- انتشار الإعلانات واللوحات الإشهارية يزيد من مشاكل التلوث البصري بحيث يخلق بيئة غير متناسقة

<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	1: الضاحية: زواغي
<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	2: الضاحية: لونا ما
<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	3: الضاحية: جبل الوحش
<input type="checkbox"/> لا موافق ولا رافض	<input type="checkbox"/> غير موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> غير موافق تماما	<input type="checkbox"/> موافق الى حد ما	<input type="checkbox"/> موافق تماما	<input type="checkbox"/> غير معني(ة)	4: الضاحية:

Annexe B : La grille d'analyse des entrées de ville

La grille est structurée sur la base de cinq schémas avec un questionnement qui permet de traiter les thématiques qualifiant une entrée de ville :

- un espace de transition : la perception d'un changement
- une image de la ville : un espace à mettre en valeur
- une interface : un espace porteur d'enjeux multiples
- une partie intégrante de la ville : un espace mixte, relié au reste de la ville
- un territoire de projet : de la prospective au projet

Le diagnostic

Les données du diagnostic sont disponibles sur la « base communale »³⁹ ou par recherche auprès des services concernés. Ils seront détaillés pour chaque thématique afin de disposer du plus grand nombre d'éléments pour définir les enjeux du territoire.

Les enjeux, les actions et leviers d'action

Ces deux colonnes sont d'emblée complétées suivant les enjeux des politiques publiques, la législation, les savoirs de base et recommandations qui sont précisés dans la première partie de ce document ; elles seront mises à jour régulièrement en concordance avec l'évolution de la réglementation et des règles de l'art. Au vu du diagnostic, les informations collectées se concluront dans un tableau définissant les atouts, faiblesses et opportunités, menaces afin de cerner les principaux enjeux et les objectifs qu'il conviendra de hiérarchiser spécifiquement dans la fiche de formalisation en recherchant les leviers d'actions et les actions inhérents pour déboucher sur des propositions. Les actions et leviers d'action, qui permettront d'étayer les arguments, seront une aide à l'élaboration du discours de l'État que doit porter la DDT auprès des collectivités territoriales.

	Diagnostic	Enjeux	Actions et leviers d'action
Un espace de transition : la perception d'un changement		<i>Perception visuelle, la limite doit être perçue clairement, sans avoir besoin de lire le panneau, sécurité routière</i>	
<ul style="list-style-type: none">• Quels sont les signes indiquant le franchissement de la limite de l'agglomération qui permettent de bien appréhender le changement d'espace ? <i>ex. Le panneau d'agglomération est-il bien positionné et accompagné de signes urbains tels que rétrécissement de la chaussée, bâti continu, carrefour, présence de mobilier urbain... ?</i>			

<ul style="list-style-type: none"> • Y a-t-il insécurité routière connue (points noirs) ou ressentie ? 			
<ul style="list-style-type: none"> • L'aménagement de l'entrée est-il en adéquation avec la fonction de la voie ? 			

Une image de la ville : un espace à mettre en valeur		Qualité urbaine, architecturale et paysagère	
<ul style="list-style-type: none"> • L'identité de la ville est-elle perceptible dès l'entrée ? • Quels sont les éléments identitaires à mettre en valeur ? <i>ex. éléments de patrimoine culturel, bâti ou naturel à préserver et valoriser (haies, cours d'eau, murets, boisement, vues ou perspectives, spécificités)</i> 			
<ul style="list-style-type: none"> • Quels sont les éléments qui nuisent à l'image de la ville ? <i>ex. éléments de façade, hauteurs de bâti, paysage dégradé, friches, espaces en déshérence, etc.</i> 			
<ul style="list-style-type: none"> • La commune applique-t-elle une réglementation pour les enseignes, pré-enseignes et publicité ? 			
<ul style="list-style-type: none"> • Comment est géré l'effet de façade, notamment en termes de sélection des entreprises, sur quels axes de perception privilégiés, fait-il sens au regard de l'image recherchée par la ville et la zone ? 			

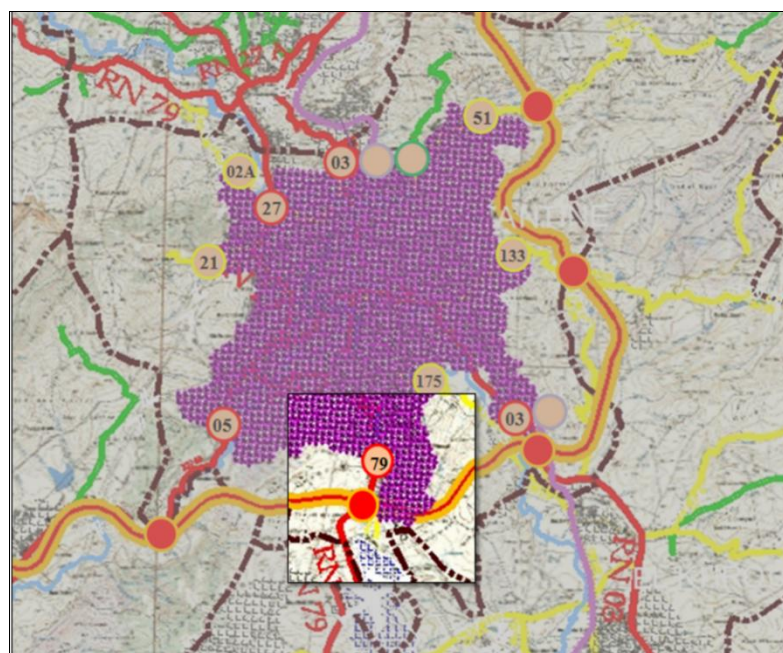
Une interface : un espace porteur d'enjeux multiples		Gérer les interfaces « ville-campagne »	
<ul style="list-style-type: none"> • Quelles sont les formes urbaines (bâti dense/lâche/ouvert/fermé, typologie...) ? Sont-elles équilibrées? • Y a-t-il une progression de la densité du bâti le long de la voie depuis l'entrée jusqu'au centre-ville ? • Y a-t-il des dents creuses, friches ? • Les opérations d'aménagement sont-elles intégrées dans le tissu urbain (ex. lotissement) ? 			
<ul style="list-style-type: none"> • Comment la rencontre entre milieux naturels/agricoles et urbains est-elle traitée ? 			
<ul style="list-style-type: none"> • L'entrée est-elle située dans un paysage remarquable, avec la présence d'espaces naturels, agricoles, forestiers, sensibles, protégés ? 			

<ul style="list-style-type: none"> La Trame verte et bleue est-elle présente et respectée sur le territoire ? 			
Une partie intégrante de la ville : un espace mixte, relié au reste de la ville		<i>Mixité, échelles, connexions, liaisons douces</i>	
Diversité des fonctions <ul style="list-style-type: none"> Quelles sont les principales fonctions présentes (habitat/activités/commerces/équipements/services) ? Leur localisation est-elle facilitée pour les usagers ? Est-ce un espace mixte ou à vocation dominante ? Le foncier est-il utilisé de manière rationnelle ? La zone d'activité existante est-elle vieillissante, en mutation ? Existe-t-il des services au bénéfice des entreprises ou de leurs employés (restauration d'entreprise, crèches...) permettant de limiter les besoins en déplacement ? Existe-t-il une opération d'aménagement maîtrisée ? 			
Espaces publics et connexions avec le reste de la ville <ul style="list-style-type: none"> L'organisation du stationnement est-elle pertinente dans une logique de transfert modal ? Y a-t-il un parking-relais, un parking pour covoiturage, une aire de stationnement pour les vélos en 			
<ul style="list-style-type: none"> entrée ? Les accès riverains sont-ils sécurisés ? La desserte de la zone se fait-elle par un accès unique ou par des accès individuels ? L'organisation de la logistique est-elle optimisée (accès logistiques différents de ceux des riverains, des usagers, prise en compte des nuisances sur les zones d'habitat...) ? Liens avec quartiers voisins : la voie engendre-t-elle une coupure urbaine ? Y a-t-il des échanges transversaux ? L'entrée de ville est-elle très éloignée du centre ? L'entrée de ville est-elle desservie par les transports en commun (suivant quels fréquence et créneaux horaires) ? Les piétons et cyclistes sont-ils pris en compte de manière efficace (ex. accès aux commerces) ? Le sont-ils depuis les arrêts de TC ? Les espaces publics sont-ils accessibles au sens de la loi handicap (11 février 2005) ? Les espaces sportifs et de loisirs sont-ils reliés à l'habitat par un cheminement ? 			

Un territoire de projet : de la prospective au projet		<i>Acteurs, gouvernance, stratégies</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Quels sont les grands projets supra-communaux pouvant impacter le territoire ? • Quels sont les projets d'aménagement de la commune sur son territoire ? • Quels sont les projets de la commune sur cette entrée de ville et leur progressivité ? • Quelles sont les démarches partenariales engagées et/ou projetées ? 			
<ul style="list-style-type: none"> • Une stratégie foncière est-elle mise en place ? 			
<ul style="list-style-type: none"> • Une réflexion globale a-t-elle été menée sur les entrées de villes de la commune et supra-communales (passé/présent/devenir) ? • Des évaluations des projets sont-elles prévues (socio-économiques, environnementales, risques, bruit...) ? 			
<ul style="list-style-type: none"> • Quelle est l'intégration des espaces existants dans la stratégie globale de la commune ? 			
<ul style="list-style-type: none"> • Quelle est la stratégie de développement commercial? (ex. Reconquête des centre-villes ou bien renforcement du péri-urbain) • Quel type d'entreprises souhaite-t-on accueillir et parmi celles-ci quelle proportion serait souhaitable au sein du tissu urbain existant ? • Comment gère-t-on efficacement le risque de commercialisation (phasage de l'aménagement et modalités de gestion des espaces naturels et agricoles pendant la phase transitoire, suivant quelle réversibilité ?) ? • Quelles marges de manœuvre pour la collectivité en matière de stratégie foncière, quelles réserves pour des équipements collectifs ? • La zone peut-elle contribuer à l'amélioration de l'organisation logistique du territoire (ex. mise en place d'une plate-forme logistique de proximité pour la livraison des marchandises en ville) ? 			

Annexe C : Enquête à travers le comptage des flux. Source : auteure, 2021

Heures	Entrants la ville de Constantine	Sortants la ville de Constantine	Observations
07h-10h			
10h-12h			
12h-15h			
15h-17h			
Total			

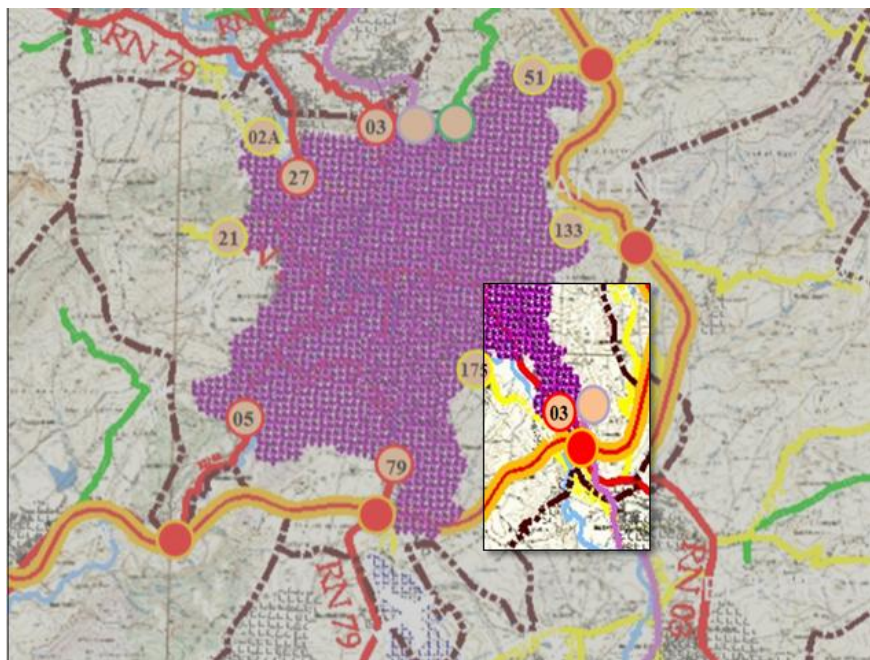


Fiche technique de l'entrée 1

- **Nom : Zouaghi**
- **Type de la voie : Route nationale N79**
- **Longueur : 1,10Km**
- **Occupation : Habitats collectifs et individuels**
- **Fonctionnement/ activité majeur : loisir / Habitation**
- **Etat : Bon**
- **Signalisations routières : suffisantes**
- **Point de Comptage stratégique : la passerelle à 200 m de l'intersection**
- **Matériel :**
- **Type de trafic : Mouvement / Transit / Local**

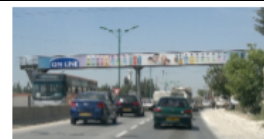


Heures	Entrants de la ville de Constantine	Sortants de la ville de Constantine	Observations
07h-10h			
10h-12h			
12h-15h			
15h-17h			
Total			

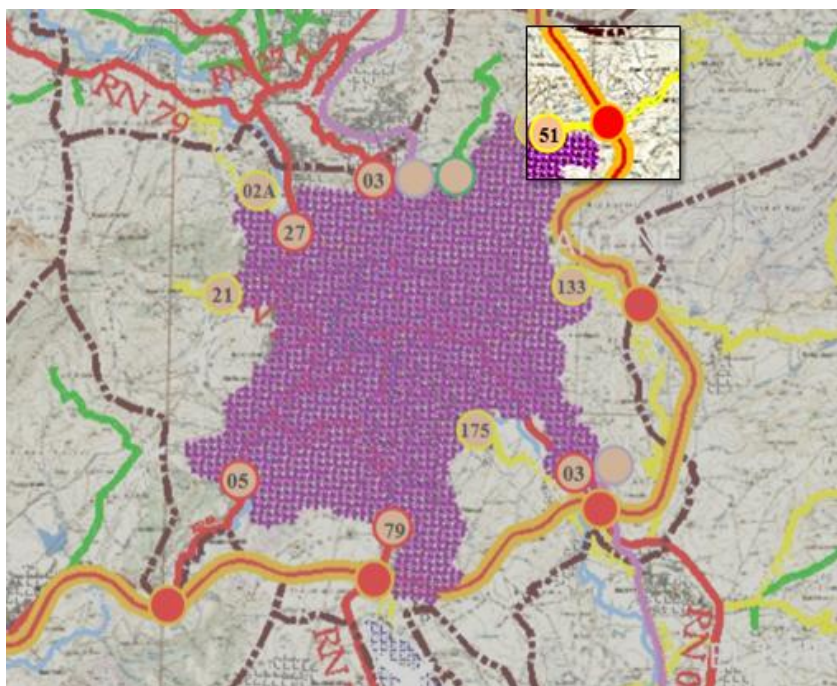


Fiche technique de l'entrée 2

- **Nom : Onnama**
- **Type de la voie : Route nationale N03**
- **Longueur : 1,65 Km**
- **Occupation : Habitats Individuels**
- **Fonctionnement/ activité majeur : Commerce / Habitation**
- **Etat : Bon**
- **Signalisations routières : suffisantes**
- **Point de Comptage stratégique : à 565 m du lycée Mostafa Benboulaïd, ou à 250m de l'intersection Boumerzoug**
- **Matériel :**
- **Type de trafic : Mouvement / Transit / Local**



Heures	Entrants la ville de Constantine	Sortants la ville de Constantine	Observations
07h-10h			
10h-12h			
12h-15h			
15h-17h			
Total			

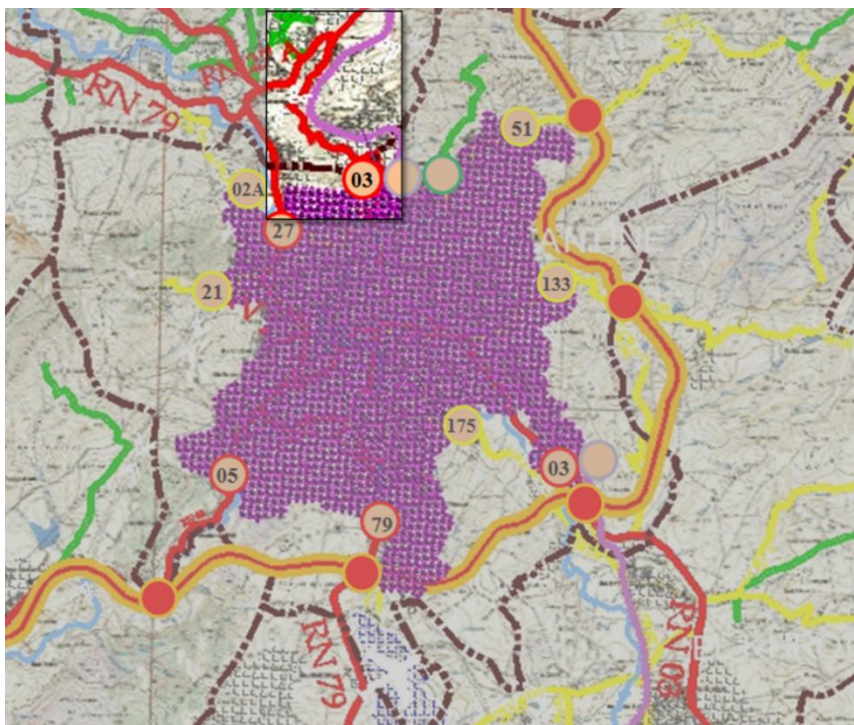


Fiche technique de l'entrée 3

- Nom : Djebel Wahch
- Type de la voie : Autoroute/ bretelle ver chemin de wilaya W51
- Longueur : 3,7 Km
- Occupation : Patrimoine naturel /Habitat Individuel
- Fonctionnement/ activité majeur : Transit/ Loisir / Habitation
- Etat : Bon
- Signalisations routières : suffisantes
- Point de Comptage stratégique : à 440 m du l'hôpital
- Matériel :
- Type de trafic : / Transit / Local



Heures	Entrants la ville de Constantine	Sortants la ville de Constantine	Observations
07h-10h			
10h-12h			
12h-15h			
15h-17h			
Total			



Fiche technique de l'entrée 4

- Nom : Corniche / Beb El Kantara
- Type de la voie : Route nationale N03
- Longueur : 1,75 Km
- Occupation : Patrimoine naturel et culturel
- Fonctionnement/ activité majeur : loisir, panorama
- Etat : Bon/ Moyen
- Signalisations routières : moyen
- Point de Comptage stratégique : à 38 m du Pont el Kantara
- Matériel :
- Type de trafic : Mouvement / Transit / Local



Annexe D : Enquête de l'image de la destination de Constantine

Eléments d'enquête (questionnaire)	Eléments de réponse wilaya de Constantine	Eléments de réponse wilaya d'Annaba	Eléments de réponse wilaya d'Alger	Eléments de réponse wilaya d'Oran
1-Nombre de personnes ayant déjà visité Constantine	.	70 % des participants au sondage ont déjà visité la wilaya de Constantine	45 % des participants au sondage ont déjà visité la wilaya de Constantine.	20 % des participants au sondage ont déjà visité la wilaya de Constantine
2-A l'évocation de Constantine et sa région cela fait penser la plupart des participants	-aux ponts -à la mosquée EMIR ABDELKADER -à la vieille ville -Essouika -à la culture et l'histoire.	-aux ponts -à L'université -au souk -à La vieille ville -à la Forêt Djebel el ouahch -aux Beys -au Mausolée de Massinissa	-Les ponts -L'université sciences islamique -La musique Maalouf -La mosquée émir Abdelkader -Le savoir-faire artisanal constantinois -L'art culinaire constantinois.	- Les ponts L'université sciences islamique La mosquée émir Abdelkader La casbah Les traditions constantinoises.
3-Les raisons d'aller faire du tourisme à Constantine :	-Faire des achats en tous genres. -Découvrir l'art culinaire et produits du terroir ; -Découvrir la culture et l'histoire ; -Visiter l'ancienne ville.	-la Découverte et connaissance de l'histoire -Faire des achats au souk -Gouter à l'art culinaire et produits du terroir.	La Découverte et connaissance de l'histoire -Faire des achats divers -Gouter à l'art culinaire et produits du terroir.	Ponts L'université sciences islamique La mosquée émir Abdelkader La casbah Les traditions constantinoises.
4-Les sites touristiques que connaissent les participants ou dont ils ont entendu parler		-Les ponts -La vieille ville ; -Mausolée de Massinissa ; -Djebel el ouahch.	- Les ponts - Essouika -La mosquée Emir Abdelkader - Djebel el ouahch.	-Les ponts -La vieille ville -La mosquée émir Abdelkader.

Source : schéma directeur d'aménagement touristique de la wilaya de Constantine, SDATW, 2012.

Annexe E : Description des environs de Constantine par Malek Haddad

7. Constantine: Tout autour de la ville

(Article paru dans le journal
Annasr le 13-1-66)

Malek HADDAD

La haute falaise de Sidi M'Cid culmine à 785 mètres d'altitude. Le panorama magnifique domine la vallée du Hamma. Au Sud-Ouest, s'élève la masse puissante du Chettaba la plus caractéristique des hauteurs qui entourent Constantine; Une statue de Notre-Dame de la Paix a été érigée à l'extrémité de l'éperon rocheux, à proximité du fort. On accède à ce site magnifique par une route montant en lacets à travers les pins.

Grottes des ours

Cette grotte mesure 60 mètres de large en moyenne. Elle est située à la hauteur du deuxième tunnel de la voie ferrée de Constantine à Skikda. Elle servait alors et sert encore d'écurie pour les troupeaux. Elle fut réoccupée dès l'époque romaine et le squelette qui y fut trouvé date probablement de cette époque.

Grotte du mouflon

Cette grotte se trouve non loin de celle des ours et dans la même paroi rocheuse. Elle mesure en moyenne cinq à six mètres de long et contient des formations stalagmitiques.

Djebel Ouach (8 Km.)

Au moyen d'un barrage, on forma un bassin de 150 mètres de diamètre et de trois à quatre mètres de profondeur et en 1856 on fit planter des arbres d'essences variées. Plus tard on creusa d'autres bassins. L'altitude (918 m.) bien plus élevée qu'à Constantine en fait un endroit frais même en plein été. Le massif de Djebel Ouach culmine à 1.221 mètres.

La Souma du Khroub (20 Km.)

Ce curieux monument est situé au sommet d'une colline à 4 Km. à l'est du Khroub. C'est un tombeau d'architecture gréco-punique (III^e - II^e siècles av. J.C.) qui a été fouillé par le service des monuments historiques. Les objets mis au jour sont conservés au musée de Constantine. De la Souma, vue magnifique vers Constantine et la Vallée du Rhumel. A proximité, vers le nord, gravures rupestres du Kef Fenteria.

Le Chettaba

Ce vaste massif s'étend de Constantine à Oued Athménia. Au nord de ce village sont les ruines du centre romain de Phua. La grotte d'Ez Zemra, sur le versant sud, porte des inscriptions, gravées ou peintes couvrant les parois de cette grotte qui était un lieu saint. La maison forestière du Chettaba s'élève dans un site remarquable. A la lisière sud de la forêt, une colline porte les ruines du Castellum Arsalitanum.

Le village de Rouffach a été fondé après 1870 par des Alsaciens-Lorrains. Il est dominé par les ruines du Castellum Elephantum. A deux kilomètres au sud le village des Beni Ziad, au pied de Djebel Zouaoui, est bâti sur les ruines du Castellum Mastarense.

Salah Bey (8 Km.)

Là était la maison de campagne de Salah Bey (1771-1792) bâtie sur l'emplacement d'une ville romaine. La vue de Constantine y est tout à fait remarquable. Il y a à Salah Bey une source thermale déjà utilisée à l'époque romaine.

Tiddis (20 Km.)

Cirta était environnée d'une couronne de villages fortifiés qui protégeaient son territoire contre les incursions des montagnards ; c'étaient les Casteila. L'un d'eux, Tiddis a déjà été assez largement fouillé pour donner une idée de la vie dans ces moyennes agglomérations.

Tiddis occupe une pittoresque position fortifiée à l'entrée des gorges du Khreneg. La ressemblance avec le site de Constantine avait incité la population à lui donner le nom de Ksentina El Kdima (le vieux Constantine.)

Une route récente permet de s'y rendre après un parcours de 28 kilomètres à partir de Constantine. Un dernier virage met brusquement le visiteur face à la sauvage montagne, dominée par une masse rocheuse. Les quartiers mis déjà à jour font une tache d'ocre vif au milieu des vertes touffes d'asphodèles.

La voie romaine en lacets donne accès aux différentes terrasses qui rassemblent les édifices, dont certains sont taillés dans le rocher. Les ruines se repèrent sur plus de quarante hectares. On peut les diviser en trois groupes : le premier occupant le plateau, le second, le versant oriental, le troisième le pied de la falaise;

Le plateau est divisé en deux parties par un mur qui, partant du point le plus élevé (Ras El Dar) suit une direction Nord-Sud. La partie orientale du plateau a seule été construite. Appuyé contre les roches mêmes du Ras El Dar, un sanctuaire indique que l'acropole avait un rôle religieux autant qu'une destination militaire.

Un nombre considérable de citernes assuraient l'alimentation en eau, à défaut de sources. De plus grands réservoirs alimentaient des thermes de montagnes. Partout la falaise a été taillée et une inscription du milieu du III^e siècle célèbre ce travail.

Les principaux édifices exhumés occupent le versant oriental. Une porte imposante couverte d'un arc et jadis munie de vantaux, donne accès à l'intérieur de la ville. Une rue dallée conduit à une première petite place qui desservait le marché. La terrasse supérieure porte un petit forum sur lequel s'ouvrent trois salles qui n'ont entre elles aucune communication, mais qui toutes trois ont leurs entrées tournées vers l'est.

La petite cité semble avoir abrité de nombreuses communautés religieuses; On connaît déjà un sanctuaire de Mithra, un temple de Vesta, un sanctuaire des Cereres, tandis que le haut lieu semble avoir été consacré à de vieilles divinités africaines remplacées par Saturne à l'époque romaine.

Un important quartier de potiers a été découvert tel qu'il existait au moyen âge;

Parmi les centaines d'inscriptions mises au jour, il y a lieu de donner une place de choix à celle qui rappelle la carrière de Q. Lollius Urbicus, né près de Tiddis, qui devint préfet de Rome au II^e siècle. Cet enfant du pays, devenu un des principaux personnages de l'empire est un bel exemple de réussite personnelle et de promotion officielle.

Le tombeau de Lollius

A quatre kilomètres au nord de Tiddis au lieu dit El Heri, se dresse un monument circulaire. C'est le soubassement du mausolée élevé à ses parents par Lollius Urbicus. Le soubassement à 10 mètres de diamètre et 5 mètres de hauteur. Il porte des inscriptions rappelant sa construction.

Il y a, à cet endroit un petit village où on accède par un chemin qui, sur la route de la Corniche allant au Hamma, prend naissance près de l'embranchement de Sidi M'Cid. On voit à Bkira un dolmen bien conservé et des inscriptions latines marquant les limites d'un « *domaine de Salluste* ».

Ain El Bey (15 Km.)

Un pénitencier aujourd'hui désaffecté avait été construit sur un emplacement riche en vestiges romains. On a trouvé à cet endroit une mosaïque des fûts de colonne et des inscriptions et une fontaine de construction antique. Là passait la route de Cirta à Lambèse.

L'aérodrome d'Ain El Bey

Cet aérodrome est situé à 10 kilomètres de Constantine, l'infrastructure commencée en septembre 1957 a été terminée en juin 1959. Les dimensions de la piste orientée Nord-Ouest-Sud-Est sont de 2.400 mètres de longueur sur 45 mètres de largeur. La longueur est suffisante pour les « *caravelles* ». Les installations civiles comprennent : l'aérogare ou bloc de trafic constitué par un bâtiment à ossature métallique de 2.700 m² ; le bloc des moyens généraux ; le bloc technique abritant les services de la météorologie et ceux de la navigation aérienne.

Entre ces bâtiments ont été aménagés des parkings, des voies de circulation routière, des plates-formes.

Annexe F : Répartition des routes nationales par commune

Commune	RN	Linéaire (km)	Trafic moyen (V/J)
Constantine	RN3	71,9	26771
	RN 5	33,2	46479
	RN 27	29,6	38077
	RN 79	58,6	45363
	CT. sud	2,9	76821
	CT. Massinissa	4	3 700
	Total	200,2	237211
Zighoud Youcef	RN 3	15,94	16730
El khroub	RN3	9	25065
	RN 20	1,5	18 536
	RN 79	14	3 500
	Total	24,5	47101
Hamma Bouziane	RN3	7	16320
	RN 27	10	22034
	RN 27A	2,2	27426
	RN 79	5,35	10 534
	Total	24,55	76314
Ibn Ziad	RN 5	5,5	27038
	RN 79	23,85	5437
	Total	29,35	32475
Ain Abid	RN 20	19,34	7500
Beni Hamidene	RN 27	11	6017
Didouche Mourad	RN 3	9,9	64900
MessoudBoudjriou	/	/	/
Ain Smara	RN 5	12	51186
Ouledrahmoune	RN 3	20,5	14219
	RN 10	7,4	9565
	RN 20	18,5	6750
	RN 79	2 ,2	5437
	Total	45,15	35971
Ben Badis	/	0	/
Total	06	246,53	858674

Source : Direction des travaux publics de la wilaya de Constantine, 2016.

Annexe G : Répartitions des chemins de wilaya dans Constantine

Chemins de wilaya	Longueur Km	Liaison communes	Etat	Trafic Moyen V/Jour
CW 2A	5,3 km	Constantine	Moyen	300 V/J
CW 21	4,4 km	Constantine	Bon	632 V/J
CW 24	1,2 km	Constantine	Moyen	9185 V/J
CW 51	16,4 km	Constantine, El Khroub	Moyen	1162 V/J
CW 133	38,7 km	Constantine, El Khroub, AinAbid	Moyen	800 V/J
CW 151	7,8 km	Constantine	Bon	50 V/J
CW 175	12,5 km	Constantine, El Khroub	Bon	3600 V/J
CW 6	10 km	Zighou Youcef	Moyen	200 V/J
CW 9	24 km	Zighou Youcef, Beni Hamidene	Moyen	744 V/J
CW 14	11,3 km	El Khroub, Ibn Badis	Moyen	382 V/J
CW 18	3,2 km	El Khroub	Bon	6216 V/J
CW 101	24,12 km	El Khroub, Ain Smara	Bon	12824 V/J
CW 131	10,7 km	El Khroub, Ain Smara	Moyen	339 V/J
CW 4	18,2 km	Ibn Ziad	Moyen	522 V/J
CW 11	10 km	Ibn Ziad	Moyen	-
CW 134	15,2 km	Ibn Ziad	Moyen	500 V/J
CW 144	9,1 km	Ibn Ziad, MessoudBoujariou	Moyen	200 V/J
CW 7	10 km	Ain Abid	Moyen	830 V/J
CW 15	5 km	Ain Abid	Moyen	-
CW 8	16 km	Beni Hamidene, Didouche Mourad	Bon	1751 V/J
CW 10	21 km	Beni Hamidene, Didouche Mourad	Moyen	150 V/J
CW 1	12 km	MessoudBoujariou	Bon	-
CW 102	15,5 km	MessoudBoujariou	Bon	1070 V/J
CW 13	10 km	OuelRahmoune	Moyen	700 V/J
CW 5	10,4 km	Ibn Badis	Bon	1238 V/J
CW 16	22 km	Ibn Badis	Bon	2240 V/J
CW 27	27,5 km	Ibn Badis	Bon	4792 V/J

Source : Direction des travaux publics de la wilaya de Constantine, 2008, 2016.

Mise en forme : auteure, 2021.

Annexe H : Évolution du nombre de voyageurs du transport aérien, ferroviaire et routier.

Transport aérien				Transport ferroviaire				Transport routier (Bus)			
Type de réseau	Nombre de voyageur par Année			Type de ligne	Nombre de voyageur par Année				Commune de Constantine	Nombre de ligne en :	
	2015	2016	2017		2013	2014	2015	2016		2013	2017
Réseau National	381.209	453.576	424.685	Banlieue	139.295	166.964	163.532	124.445	Inter wilaya	47	34
Réseau International	474.030	662.839	625.152	Régionale	372.888	385.034	390.107	374.844	intercommunale	3	5
				G. Lignes	35.933	46.515	31.304	29.703	urbaines	44	48
									rurales	10	1
Total	855.239	1.116.415	1.049.837	Total	548.116	598.513	584.943	528.992	Nombre de passagers	2.818.194	4.188.351

Source : aéroport de Constantine. SNTF de Constantine. Direction de transport de Constantine, 2017.
Mise en forme : auteure, 2017.

Annexe I : Résultats de l'enquête.

Tableau 1 : répartition de l'échantillonnage par sexe et par tranche d'âge (question 1, question 2)

Catégorie d'âge	Femme	Homme	Total général
15-20 ans		18	18
20-30 ans	18	33	51
30-40 ans	45	15	60
40-50 ans	15	27	42
50-60 ans	6	12	18
+ 60 ans	9	15	24
Total général	93	120	213

Tableau 2 : répartition de l'échantillonnage par catégorie (question 3)

Catégorie de la population enquêtée	Nombre d'Horodateur
Habitant d'une autre commune de Constantine	57
Habitant de la ville de Constantine	90
Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	66
Total général	213

Tableau 3 : les raisons pour fréquenter la ville de Constantine (question 4)

Étiquettes de lignes	Hab commune de Constantine	Hab de la ville de Constantine	Visiteur	Total général	Total général
Autres		3	6	9	4%
Emploi		9	9	18	8%
Emploi, Habiter, shopping/ Commerce		6		6	3%
Emploi, Habiter, shopping/ Commerce, Visite		3		3	1%
Emploi, shopping/ Commerce	9		3	12	6%
Emploi, shopping/, Visite	9			9	4%
Etude	6	9	12	27	13%
Etude , Emploi , Habiter , shopping/ Commerce	6			6	3%
Etude, Emploi, Habiter, shopping/ Commerce, Visite		6		6	3%
Etude, Emploi, shopping/ Commerce	3			3	1%
Etude, Habiter		3		3	1%
Etude, Habiter, shopping/ Commerce		3		3	1%
Etude , Habiter , shopping/ Commerce , Visite		3		3	1%
Etude, shopping/ Commerce	3			3	1%
Etude, shopping/ Commerce, Visite			3	3	1%
Etude, shopping/ Commerce, Visite, Autres	6			6	3%
Etude , shopping/ Commerce , Visite , Transit (passager)			3	3	1%
Etude, Visite			6	6	3%
Habiter		33		33	15%
Habiter, shopping/ Commerce		12		12	6%
shopping/ Commerce			3	3	1%
shopping/ Commerce, Visite	12		3	15	7%
Transit (passager)			9	9	4%
Visite	3		6	9	4%

Visite, Transit (passager)			3	3	1%
Total général	57	90	66	213	100%

Tableau 4 : moyens de transports pour arriver à la ville de Constantine (question 5)

Moyen de transport	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général	Total général
Avion			3	3	1%
Bus		6	6	12	6%
Bus, Taxi service	6	6		12	6%
Bus, Taxi service, Tramway			3	3	1%
Bus, Tramway, à pied	3			3	1%
Taxi service		3		3	1%
Taxi service, Tramway	3	3		6	3%
Train, Bus		3		3	1%
Train, Bus, Taxi service, Tramway	3			3	1%
Voiture	36	15	33	84	39%
Voiture, à pied	3			3	1%
Voiture, Bus			6	6	3%
Voiture, Bus, Taxi service		9	15	24	11%
Voiture, Bus, Taxi service, à pied	3			3	1%
Voiture, Bus, Taxi service, Tramway	9			9	4%
Voiture, Bus, Taxi service, Tramway, à pied	9			9	4%
Voiture, Bus, Tramway, à pied	3			3	1%
Voiture, Taxi service		6		6	3%
Voiture, Taxi service, Tramway	3	6		9	4%
Voiture, Train, Bus	6			6	3%
Voiture, Tramway, à pied	3			3	1%
Total général	90	57	66	213	100%

Tableau 5 : moyens de transports pour déplacer dans la ville de Constantine (question 6)

Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général	Total général
à pied	3		3	6	3%
à pied, Bus, Tramway	3	3		6	3%
à pied, Taxi service		6		6	3%
à pied, Taxi service, Bus, Tramway	6		3	9	4%
à pied, Taxi service, Bus, Tramway, Autres	3			3	1%
à pied, Taxi service Tramway	3	3		6	3%
Bus حافلة, Tramway		6		6	3%
Taxi service, Bus		3		3	1%
Taxi service, Bus, Tramway		3	3	6	3%
Taxi service, Tramway		3		3	1%
Tramway			6	6	3%
Voiture	9	6	27	42	20%
Voiture, à pied	9	3		12	6%
Voiture, à pied, Bus	3			3	1%
Voiture, à pied, Bus, Tramway	3		3	6	3%
Voiture, à pied, Taxi service, Bus	6			6	3%
Voiture, à pied, Taxi service, Bus, Tramway	24	3	3	30	14%
Voiture, à pied, Taxi service, Tramway	3			3	1%
Voiture, à pied, Tramway	6	6		12	6%
Voiture, Bus, Tramway			3	3	1%
Voiture, Taxi service		3		3	1%
Voiture, Taxi service, Bus			9	9	4%
Voiture, Taxi service, Bus ة, Tramway	6		3	9	4%
Voitur ة, Taxi service, Tramway	3	9		12	6%
Voiture, Tramway			3	3	1%
Total général	90	57	66	213	100%

Tableau 6 : les signes indiquant le franchissement des abords de la ville de Constantine et ses entrées qui permettent de bien appréhender la limite et le changement d'espace (question 7)

Abord 1 Zouaghi					
signes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général	Total général2
Bâti/ Non bâti			9	9	4,23%
Bâti/ Non bâti, Circulation lente /Points noirs			3	3	1,41%
Circulation lente /Points noirs	27		6	33	15,49%
Forme /taille/ Aménagement de la voie	9	12		21	9,86%
Forme /taille/ Aménagement de la voie, Circulation lente /Points noirs	15	6		21	9,86%
Le panneau de signalisation	12		21	33	15,49%
Le panneau de signalisation, Bâti/ Non bâti	6	3	3	12	5,63%
Le panneau de signalisation, Bâti/ Non bâti, Circulation lente /Points noirs	3		3	6	2,82%
Le panneau de signalisation, Bâti/ Non bâti, Forme /taille/ Aménagement de la voie, Circulation lente /Points noirs	3	6		9	4,23%
Le panneau de signalisation, Circulation lente /Points noirs		12	3	15	7,04%
Le panneau de signalisation, Forme /taille/ Aménagement de la voie		3	6	9	4,23%
Le panneau de signalisation, Forme /taille/ Aménagement de la voie, Circulation lente /Points noirs	3			3	1,41%
Non concerné(e)	12	15	12	39	18,31%
Total général	90	57	66	213	100,00%

Abord 2 Onnama					
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général	Total général2
Bâtis/ Non bâtis	15	12	13	40	18,77%
Bâtis/ Non bâtis, Circulation lente /Points noirs-	6	6		12	5,63%
Bâtis/ Non bâtis, Forme /taille/ Aménagement de la voie	12	6	3	21	9,86%
Bâtis/ Non bâtis, Forme /taille/ Aménagement de la voie, Circulation lente /Points noirs			3	3	1,41%
Circulation lente /Points noirs	18	9		27	12,68%
Forme /taille/ Aménagement de la voie	3		3	6	2,82%
Le panneau de signalisation	18	3	14	35	16,43%
Le panneau de signalisation, Bâtis/ Non bâtis	6			6	2,82%
Le panneau de signalisation, Circulation lente /Points noirs		6	3	9	4,23%
Non concerné(e)	12	15	27	54	25,35%
Total général	90	57	66	213	100,00%
Abord 3 Djebel Ouahche					
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général	Total général
Bâtis/ Non bâtis	18	3	3	24	11,27%
Bâtis/ Non bâtis, Circulation lente /Points noirs		3		3	1,41%
Bâtis/ Non bâtis, Forme /taille/ Aménagement de la voie	9	9		18	8,45%
Circulation lente /Points noirs	12			12	5,63%
Forme /taille/ Aménagement de la voie	3	3	3	9	4,23%
Le panneau de signalisation	21	9	33	63	29,57%
Le panneau de signalisation, Bâtis/ Non bâtis		6	9	15	7,04%
Le panneau de signalisation, Bâtis/ Non bâtis, Forme /taille/ Aménagement de la voie	6			6	2,82%

Le panneau de signalisation, Bâti/ Non bâti, Forme /taille/ Aménagement de la voie, Circulation lente /Points noirs		6		6	2,82%
Le panneau de signalisation, Forme /taille/ Aménagement de la voie		3	3	6	2,82%
Non concerné(e)	21	15	15	51	23,94%
Total général	90	57	66	213	100,00%
Abord 4					
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général	Total général2
Bâti/ Non bâti	12	3	9	24	11,27%
Bâti/ Non bâti, Circulation lente /Points noirs		6	3	9	4,23%
Bâti/ Non bâti, Forme /taille/ Aménagement de la voie		3		3	1,41%
Bâti/ Non bâti, Forme /taille/ Aménagement de la voie, Circulation lente /Points noirs	3	3		6	2,82%
Circulation lente /Points noirs	18	6	21	45	21,13%
Forme /taille/ Aménagement de la voie	12	3		15	7,04%
Le panneau de signalisation	18	3	9	30	14,08%
Le panneau de signalisation, Bâti/ Non bâti	3			3	1,41%
Le panneau de signalisation, Circulation lente /Points noirs			3	3	1,41%
Le panneau de signalisation, Forme /taille/ Aménagement de la voie		3		3	1,41%
Le panneau de signalisation, Forme /taille/ Aménagement de la voie, Circulation lente /Points noirs		3		3	1,41%
Non concerné€	24	24	21	69	32,39%
Total général	90	57	66	213	100,00%

Tableau 7 : La transition entre l'espace rural et l'espace urbain de la ville de Constantine est lisible dès les entrées de la ville de Constantine (question 8)

Abord 1 Zouaghi				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord				
Pas du tout d'accord	12	3		15
Plutôt d'accord	18	9	15	42
Tout à fait d'accord	48	30	36	114
Non concerné(e)	12	15	15	42
Total général	90	57	66	213
Abord 2 Onnama				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6			6
Plutôt pas d'accord		3		3
Pas du tout d'accord	21	15	24	60
Plutôt d'accord	18	15	3	36
Tout à fait d'accord	30	9	3	42
Non concerné(e)	15	15	36	66
Total général	90	57	66	213
Abord 3 Djebel Ouahche				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6			6
Plutôt pas d'accord ¹	9	3		12
Pas du tout d'accord		3		3
Plutôt d'accord	6	3		9

Tout à fait d'accord	51	33	48	132
Non concerné(e)	18	15	18	51
Total général	90	57	66	213
Abord 4				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord				
Plutôt pas d'accord	3			3
Pas du tout d'accord			3	3
Plutôt d'accord	24	9	6	39
Tout à fait d'accord	51	24	36	111
Non concerné(e)	12	24	21	57
Total général	90	57	66	213

Tableau 8 : L'entrée de ville est-elle desservie par les transports en commun (question 9)

Abord 1 Zouaghi				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord				
Pas du tout d'accord	6			6
Plutôt d'accord	12	3	9	24
Tout à fait d'accord	66	39	42	147
Non concerné(e)	6	15	15	36
Total général	90	57	66	213

Abord 2 Onnama				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	3			3
Plutôt pas d'accord	12			12
Pas du tout d'accord	3	3		6
Plutôt d'accord	42	27	18	87
Tout à fait d'accord	15	12	18	45
Non concerné(e)	15	15	30	60
Total général	90	57	66	213
Abord 3 Djebel Ouahche				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	9			9
Plutôt pas d'accord ¹	6	3	3	12
Pas du tout d'accord	18	15	15	48
Plutôt d'accord	21	15	15	51
Tout à fait d'accord	21	9	18	48
Non concerné(e)	15	15	15	45
Total général	90	57	66	213
Abord 4				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord				
Plutôt pas d'accord	6		3	9
Pas du tout d'accord	9			9
Plutôt d'accord	30	12	21	63
Tout à fait d'accord	33	21	21	75
Non concerné(e)	12	24	21	57
Total général	90	57	66	213

Tableau 9 : Y a-t-il des points noirs connues ou ressenties (Circulation lente) (question 10)

Abord 1 Zouaghi				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6			6
Pas du tout d'accord	15			15
Plutôt d'accord	9		3	12
Tout à fait d'accord	21	12	18	51
Non concerné(e)	33	30	30	93
Total général	90	57	66	213
Abord 2 Onnama				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord				
Plutôt pas d'accord	6	3	3	12
Pas du tout d'accord	6	3	3	12
Plutôt d'accord	45	24	27	96
Tout à fait d'accord	21	15		36
Non concerné(e)	12	12	33	57
Total général	90	57	66	213
Abord 3 Djebel Ouahche				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord				
Plutôt pas d'accord ¹	9	3	3	15
Pas du tout d'accord	18	9	15	42
Plutôt d'accord	30	18	24	72
Tout à fait d'accord	15	9	9	33

Non concerné(e)	18	18	15	51
Total général	90	57	66	213
Abord 4				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord			3	3
Plutôt pas d'accord	48	27	12	87
Pas du tout d'accord	9		6	15
Plutôt d'accord	18	6	21	45
Tout à fait d'accord	15	24	24	63
Non concerné(e)			3	3
Total général	90	57	66	213

Tableau 10 : L'aménagement de l'entrée de ville est-il en cohérence avec la voie (question 11)

Abord 1 Zouaghi				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord				
Pas du tout d'accord	9	3	3	15
Plutôt d'accord	9		3	12
Tout à fait d'accord	18	21	27	66
Non concerné(e)	48	18	18	84
Total général	90	57	66	213

Abord 2 Onnama				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	15			15
Plutôt pas d'accord	9	3	3	15
Pas du tout d'accord	15	21	18	54
Plutôt d'accord	27	18	15	60
Tout à fait d'accord	12		3	15
Non concerné(e)	12	15	27	54
Total général	90	57	66	213
Abord 3 Djebel Ouahche				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6			6
Plutôt pas d'accord	9	6	6	21
Pas du tout d'accord	6	9	9	24
Plutôt d'accord	36	18	27	81
Tout à fait d'accord	18	9	9	36
Non concerné(e)	15	15	15	45
Total général	90	57	66	213
Abord 4				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6		3	9
Plutôt pas d'accord	15	3	9	27
Pas du tout d'accord	3	3	6	12
Plutôt d'accord	36	9	21	66
Tout à fait d'accord	18	12	3	33
Non concerné(e)	12	30	24	66
Total général	90	57	66	213

Tableau 11 : Les principales fonctions présentes (question 12)

Abord 1 Zouaghi				
	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Habitats	33	9	9	51
Habitats, Loisirs	9	3	3	15
Habitats, Services et activités	15	6	3	24
Habitats, Services et activités, Loisirs	9	12	12	33
Habitats ,commerce	6			6
Habitats commerce, Services et activités, Loisirs	3	3	12	18
Loisirs	3			3
Services et activités			3	3
Services et activités, Loisirs		3	3	6
commerce	6		6	12
commerce, Services et activités ,Loisirs		6		6
Non concerné(e)	6	15	15	36
Total général	90	57	66	213
Abord 2 Onnama				
	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays))	Total général
Habitats			3	3
Habitats ,commerce	33	18	18	69
Habitats ,commerce, Services et activités	9	9	3	21
Loisirs	6			6
commerce	30	9	9	48
commerce, Services et activités		6		6

Non concerné(e)	12	15	33	60
Total général	90	57	66	213
Abord 3 Djebel Ouahche				
	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Habitats	42	15	27	84
Habitats, Loisirs	9	3	15	27
Habitats, Services et activités		6		6
Habitats ,commerce	9	6		15
Habitats ,commerce, Loisirs		3		3
Habitats ,commerce, Services et activités			6	6
Loisirs	3	9	3	15
commerce	9			9
Non concerné(e)	18	15	15	48
Total général	90	57	66	213
Abord 4				
	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays))	Total général
Habitats	33		9	42
Habitats, Services et activités		3	3	6
Habitats commerce			3	3
Habitats commerce, Services et activités, Loisirs		3	6	9
Loisirs		3		3
Services et activités	18	18	9	45
Services et activités, Loisirs	6	3	3	12
commerce			3	3
commerce, Services et activités	3	3	3	9
commerce, Services et activités ,Loisirs			3	3
Non concerné(e)	30	24	24	78
Total général	90	57	66	213

Tableau 12 : la localisation de ces fonctions est-elle facilitée pour les usagers (question 13)

Abord 1 Zouaghi				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord				
Pas du tout d'accord			3	3
Plutôt d'accord	6			6
Tout à fait d'accord	42	18	15	75
Non concerné(e)	39	24	33	96
Total général	90	57	66	213
Abord 2 Onnama				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	3			3
Plutôt pas d'accord	6		3	9
Pas du tout d'accord	6		3	9
Plutôt d'accord	33	18	12	63
Tout à fait d'accord	30	24	21	75
Non concerné(e)	12	15	27	54
Total général	90	57	66	213
Abord 3 Djebel Ouahche				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	9			9
Plutôt pas d'accord	3	3	3	9
Pas du tout d'accord	6	12	6	24
Plutôt d'accord	45	6	21	72

Tout à fait d'accord	9	21	18	48
Non concerné(e)	18	15	18	51
Total général	90	57	66	213
Abord 4				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	9			9
Plutôt pas d'accord			6	6
Pas du tout d'accord	6	6		12
Plutôt d'accord	39	9	9	57
Tout à fait d'accord	15	18	27	60
Non concerné(e)	21	24	24	69
Total général	90	57	66	213

Tableau 13 : La zone d'activité existante est-elle (question 14)

Abord 1 Zouaghi				
	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays))	Total général
en mutation	63	24	39	126
vieillissante	15	6	6	27
Non concerné(e)	12	27	21	60
Total général	90	57	66	213

Abord 2 Onnama				
	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
en mutation	69	33	39	141
vieillissante	9	3		12
Non concerné(e)	12	21	27	60
Total général	90	57	66	213
Abord 3 Djbel Ouahche				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays))	Total général
en mutation	39	33	33	105
vieillissante	27	9	6	42
Non concerné(e)	24	15	27	66
Total général	90	57	66	213
Abord 4				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
en mutation	6		6	12
vieillissante	63	33	33	129
Non concerné(e)	21	24	27	72
Total général	90	57	66	213

Tableau 14 : Existe-t-il une opération d'aménagement maîtrisé (question 15)

Abord 1 Zouaghi				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Plutôt pas d'accord	9	6	6	21
Pas du tout d'accord	15		6	21
Plutôt d'accord	45	24	30	99
Tout à fait d'accord	15	12	3	30
Non concerné(e)	6	15	21	42
Total général	90	57	66	213
Abord 2 Onnama				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord		3		3
Plutôt pas d'accord	21	6	3	30
Pas du tout d'accord	21	12	6	39
Plutôt d'accord	18	15	36	69
Tout à fait d'accord	9	6		15
Non concerné(e)	21	15	21	57
Total général	90	57	66	213
Abord 3 Djebel Ouahche				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6			6
Plutôt pas d'accord	15	3	6	24
Pas du tout d'accord	33	27	24	84
Plutôt d'accord	15	12	6	33
Tout à fait d'accord	6			6
Non concerné(e)	15	15	30	60
Total général	90	57	66	213

Abord 4				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6			6
Plutôt pas d'accord	12	3	6	21
Pas du tout d'accord	18	6	24	48
Plutôt d'accord	27	15	12	54
Tout à fait d'accord	9	3		12
Non concerné(e)	18	30	24	72
Total général	90	57	66	213

Tableau 15 : Les interventions routières utilisées à l'entrée de la ville ont-elles amélioré la sécurité et la fluidité de la circulation (question 16)

Abord 1 Zouaghi				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6			6
Plutôt pas d'accord	9	6		15
Pas du tout d'accord	15	15	9	39
Plutôt d'accord	33	12	27	72
Tout à fait d'accord	9	9	9	27
Non concerné(e)	18	15	21	54
Total général	90	57	66	213

Abord 2 Onnama				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6			6
Plutôt pas d'accord	9	6		15
Pas du tout d'accord	15	15	9	39
Plutôt d'accord	33	12	27	72
Tout à fait d'accord	9	9	9	27
Non concerné(e)	18	15	21	54
Total général	90	57	66	213
Abord 3 Djebel Ouahche				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6			6
Plutôt pas d'accord	9	6		15
Pas du tout d'accord	15	15	9	39
Plutôt d'accord	33	12	27	72
Tout à fait d'accord	9	9	9	27
Non concerné(e)	18	15	21	54
Total général	90	57	66	213
Abord 4				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6			6
Plutôt pas d'accord	6	3	3	12
Pas du tout d'accord	15	9	9	33
Plutôt d'accord	24	12	18	54
Tout à fait d'accord	12	9	15	36
Non concerné(e)	27	24	21	72
Total général	90	57	66	213

Tableau 16 : L'entrée de ville est-elle éloignée des équipements structurants et des grands projets (question 17)

Abord 1 Zouaghi				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6		3	9
Pas du tout d'accord	12		9	21
Plutôt d'accord	24	33	24	81
Tout à fait d'accord	30	9	6	45
Non concerné(e)	6		9	15
Total général	90	57	66	213
Abord 2 Onnama				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	15	6	15	36
Plutôt pas d'accord	3	9	6	18
Pas du tout d'accord	36	24	12	72
Plutôt d'accord	18	3	6	27
Tout à fait d'accord	18	15	27	60
Non concerné(e)	15	6	15	36
Total général	90	57	66	213
Abord 3 Djebel Ouahche				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	3	6	6	15
Plutôt pas d'accord	6	9		15
Pas du tout d'accord	39	18	30	87
Plutôt d'accord	24	9	15	48
Tout à fait d'accord	18	15	15	48
Non concerné(e)	3	6	6	15
Total général	90	57	66	213

Abord 4				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	15	3	6	24
Plutôt pas d'accord	15	27	24	66
Pas du tout d'accord	30	3	3	36
Plutôt d'accord	15		9	24
Tout à fait d'accord	15	24	24	63
Non concerné(e)	15	3	6	24
Total général	90	57	66	213

Tableau 17 : La présence des équipements structurants et grands projets impacte -t-elle sur le flux et le trafic des entrées de la ville de Constantine (question 18)

Abord 1 Zouaghi				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord			3	3
Pas du tout d'accord	6		3	9
Plutôt d'accord	15			15
Tout à fait d'accord	30	9	9	48
Non concerné(e)	36	33	36	105
Total général	90	57	66	213

Abord 2 Onnama				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6			6
Plutôt pas d'accord	3			3
Pas du tout d'accord	12	6		18
Plutôt d'accord	30	12	24	66
Tout à fait d'accord	27	24	15	66
Non concerné(e)	12	15	27	54
Total général	90	57	66	213
Entrée 3 Djebel Ouahche				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6		3	9
Plutôt pas d'accord ¹				
Pas du tout d'accord	24	6	6	36
Plutôt d'accord	21	15	24	60
Tout à fait d'accord	15	21	18	54
Non concerné(e)	24	15	15	54
Total général	90	57	66	213
Abord 4				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord			3	3
Plutôt pas d'accord				
Pas du tout d'accord	6			6
Plutôt d'accord	27	6	9	42
Tout à fait d'accord	36	27	36	99
Non concerné(e)	21	24	18	63
Total général	90	57	66	213

Tableau 18 : Existe-il des commerces informels (question 19)

Abord 1 Zouaghi				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6		3	9
Pas du tout d'accord	15	21	9	45
Plutôt d'accord	30	12	15	57
Tout à fait d'accord	12	9	15	36
Non concerné(e)	18		9	27
Total général	90	57	66	213
Abord 2 Onnama				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6			6
Plutôt pas d'accord	6	15	27	21
Pas du tout d'accord	3		3	6
Plutôt d'accord	12	15	24	51
Tout à fait d'accord	51	12		75
Non concerné(e)	12	15	12	54
Total général	90	57	66	213
Abord 3 Djebel Ouahche				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	9	9	6	24
Plutôt pas d'accord	12	6	12	30
Pas du tout d'accord	30	24	24	78
Plutôt d'accord	24	3	9	36
Tout à fait d'accord	15	15	15	45
Non concerné(e)	9	9	6	24
Total général	90	57	66	213

Abord 4				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6			6
Plutôt pas d'accord	12	9		21
Pas du tout d'accord	21	21	27	69
Plutôt d'accord	9	3	12	24
Tout à fait d'accord	15		9	24
Non concerné(e)	27	24	18	69
Total général	90	57	66	213

Tableau 19 : Le stationnement est-il sécurisé (question 20)

Abord 1 Zouaghi				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6			6
Pas du tout d'accord	3	15	3	21
Plutôt d'accord	18	9	12	39
Tout à fait d'accord	33	9	24	66
Non concerné(e)	27	6	6	39
Total général	90	57	66	213

Abord 2 Onnama				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord				
Plutôt pas d'accord	9	15	3	27
Pas du tout d'accord	21	9	12	42
Plutôt d'accord	33	12	18	63
Tout à fait d'accord	15	6		21
Non concerné(e)	12	15	33	60
Total général	90	57	66	213
Abord 3 Djebel Ouahche				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord				
Plutôt pas d'accord ¹	6		3	9
Pas du tout d'accord	33	27	27	87
Plutôt d'accord	21	9	12	42
Tout à fait d'accord	3	3	3	9
Non concerné(e)	27	18	21	66
Total général	90	57	66	213
Abord 4				
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord				
Plutôt pas d'accord	12	6	3	21
Pas du tout d'accord	33	15	24	72
Plutôt d'accord	18	9	15	42
Tout à fait d'accord	6	3		9
Non concerné(e)	21	24	24	69
Total général	90	57	66	213

Tableau 20 : L'entrée de ville est-elle située dans un paysage remarquable, avec la présence d'espaces (question 21)

Abord 1 Zouaghi				
	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Agricoles	33	12	21	66
Agricoles, Sensibles	6	3	3	12
Naturels	21	3	18	42
Naturels, Agricoles	6	12	6	24
Naturels, Sensibles		3		3
Naturels	3			3
Sensibles	3	3		6
Non concerné(e)	18	21	18	57
Total général	90	57	66	213
Abord 2 Onnama				
	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays))	Total général
Agricoles	42	42	30	114
Naturels	12		3	15
Naturels, Agricoles	6		3	9
Protégés	6			6
Sensibles	6			6
Non concerné(e)	18	15	30	63
Total général	90	57	66	213

Abord 4				
	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays))	Total général
Agricoles			6	6
Forestiers	6			6
Naturels	36		15	51
Naturels, Agricoles, Forestiers	6			6
Naturels, Forestiers		3		3
Naturels, Protégés		3		3
Naturels, Protégés, Sensibles	3	9	6	18
Naturels, Sensibles	6	9	9	24
Naturels	3			3
Protégés	3	3		6
Protégés, Sensibles	6		6	12
Sensibles	6	6		12
Non concerné(e)	15	24	24	63
Total général	90	57	66	213

Tableau 21 : L'identité de la ville de Constantine est-elle perceptible dès ses abords (question 22)

Abord 1 Zouaghi				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6			6
Plutôt pas d'accord	6	6	12	24
Pas du tout d'accord	9	6	12	27
Plutôt d'accord	51	24	15	90
Tout à fait d'accord	9	6	9	24
Non concerné(e)	9	15	18	42
Total général	90	57	66	213

Abord 2 Onnama				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord				
Plutôt pas d'accord	18			18
Pas du tout d'accord	39	36	24	99
Plutôt d'accord	12		6	18
Tout à fait d'accord	3	6	6	15
Non concerné(e)	18	15	30	63
Total général	90	57	66	213
Abord 3 Djebel Ouahche				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord		3		3
Plutôt pas d'accord ¹	15	12	12	39
Pas du tout d'accord	30	15	21	66
Plutôt d'accord	18	6	12	36
Tout à fait d'accord	12	6	6	24
Non concerné(e)	15	15	15	45
Total général	90	57	66	213

Abord 4				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord				
Plutôt pas d'accord				
Pas du tout d'accord			3	3
Plutôt d'accord	9	6	18	33
Tout à fait d'accord	69	27	24	120
Non concerné(e)	12	24	21	57
Total général	90	57	66	213

Tableau 22: Quels sont les éléments identitaires que vous souhaitez à mettre en valeur aux entrées de la ville de Constantine (question 23)

Abord 1 Zouaghi				
	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Monuments		6		6
Non concerné(e)	3	21	15	39
Patrimoine culturel	21	3	15	39
Patrimoine culturel, Monuments	3	6	3	12
Patrimoine culturel, Patrimoine naturel	3			3
Patrimoine culturel, Patrimoine naturel, Monuments	3			3
Patrimoine culturel, Patrimoine naturel, Patrimoine urbain ou architectural			6	6
Patrimoine culturel, Patrimoine naturel, Patrimoine urbain ou architectural, Paysages spécifiques, Monuments	6			6

Patrimoine culturel, Patrimoine naturel, Paysages spécifiques	3			3
Patrimoine culturel, Patrimoine urbain ou architectural	21		6	27
Patrimoine culturel, Patrimoine urbain ou architectural, Monuments			9	9
Patrimoine culturel, Patrimoine urbain ou architectural, Paysages spécifiques, Monuments		3		3
Patrimoine culturel, Paysages spécifiques	3			3
Patrimoine naturel	3			3
Patrimoine naturel, Patrimoine urbain ou architectural		6		6
Patrimoine naturel, Patrimoine urbain ou architectural, Monuments		6		6
Patrimoine naturel, Patrimoine urbain ou architectural, Paysages spécifiques	6			6
Patrimoine urbain ou architectural	6	3	6	15
Patrimoine urbain ou architectural, Monuments	3	3	3	9
Patrimoine urbain ou architectural, Paysages spécifiques	6			6
Paysages spécifiques			3	3
Total général	90	57	66	213
Abord 2 Onnama				
	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Monuments	3			3
Non concerné(e)	12	27	27	66
Patrimoine culturel	9			9
Patrimoine culturel, Monuments			3	3
Patrimoine culturel, Patrimoine naturel, Patrimoine urbain ou architectural	6			6
Patrimoine culturel, Patrimoine naturel, Paysages spécifiques	3			3
Patrimoine culturel, Patrimoine urbain ou architectural		12		12

Patrimoine culturel, Patrimoine urbain ou architectural, Monuments	12	6	12	30
Patrimoine naturel	30	3	6	39
Patrimoine naturel, Paysages spécifiques			3	3
Patrimoine urbain ou architectural	6	3	6	15
Patrimoine urbain ou architectural, Monuments	3		6	9
Patrimoine urbain ou architectural, Paysages spécifiques		3	3	6
Paysages spécifiques	6	3		9
Total général	90	57	66	213
Abord 3 Djebel Ouahche				
	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays))	Total général
Monuments	3			3
Non concerné(e)	18	15	15	48
Patrimoine culturel	6			6
Patrimoine culturel, Patrimoine naturel		3		3
Patrimoine culturel, Patrimoine naturel, Patrimoine urbain ou architectural		3		3
Patrimoine culturel, Patrimoine naturel, Patrimoine urbain ou architectural, Paysages spécifiques	6			6
Patrimoine culturel, Patrimoine naturel, Paysages spécifiques	6			6
Patrimoine culturel, Patrimoine urbain ou architectural			3	3
Patrimoine culturel, Patrimoine urbain ou architectural, Monuments			3	3
Patrimoine culturel, Patrimoine urbain ou architectural, Paysages spécifiques, Monuments	3		6	9
Patrimoine culturel, Paysages spécifique, Monuments			3	3
Patrimoine naturel	12	12		24
Patrimoine naturel, Monuments	3			3
Patrimoine naturel, Patrimoine urbain ou architectural		3		3

Patrimoine naturel, Patrimoine urbain ou architectural, Paysages spécifiques	6		3	9
Patrimoine naturel, Paysages spécifiques	9	12	9	30
Patrimoine naturel, Paysages spécifiques, Monuments		3		3
Patrimoine naturel	3			3
Patrimoine urbain ou architectural	6	3	9	18
Patrimoine urbain ou architectural, Monuments	3	3		6
Patrimoine urbain ou architectural, Paysages spécifiques	6		6	12
Patrimoine urbain ou architectural, Paysages spécifiques, Monuments			3	3
Paysages spécifiques			3	3
Paysages spécifiques, Monuments			3	3
Total général	90	57	66	213
Abord 4				
	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Monuments	6		6	12
Non concerné(e)	12	24	18	54
Patrimoine culturel	12	3	9	24
Patrimoine culturel, Monuments	6	3		9
Patrimoine culturel, Patrimoine naturel			3	3
Patrimoine culturel, Patrimoine naturel, Patrimoine urbain ou architectural	3			3
Patrimoine culturel, Patrimoine naturel, Patrimoine urbain ou architectural, Paysages spécifiques	3	3		6
Patrimoine culturel, Patrimoine naturel, Patrimoine urbain ou architectural, Paysages spécifiques, Monuments	15		3	18
Patrimoine culturel, Patrimoine naturel, Paysages spécifiques	3	3	6	12
Patrimoine culturel, Patrimoine naturel, Paysages spécifiques, Monuments		3		3

Patrimoine culturel, Patrimoine urbain ou architectural	3			3
Patrimoine culturel, Patrimoine urbain ou architectural, Monuments	6		6	12
Patrimoine culturel, Paysages spécifiques, Monuments		3		3
Patrimoine naturel	3		3	6
Patrimoine naturel, Monuments		3		3
Patrimoine naturel, Patrimoine urbain ou architectural, Paysages spécifiques	3			3
Patrimoine naturel, Patrimoine urbain ou architectural, spécifiques, Monuments		6		6
Patrimoine naturel, Paysages spécifiques		3	6	9
Patrimoine naturel, Paysages spécifiques, Monuments		3		3
Patrimoine naturel, Paysages spécifiques, Monuments	3			3
Patrimoine urbain ou architectural	6		6	12
Patrimoine urbain ou architectural, Monuments	6			6
Total général	90	57	66	213

Tableau 23 : Quels sont les éléments qui nuisent à l'image de la ville de Constantine (question 24)

Abord 1 Zouaghi					
	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général	Total général
dégradé Paysage	3		3	6	3%
dégradé Paysage, Pollution	9		3	12	6%
dégradé Paysage, Pollution, éléments de façade	6			6	3%
éléments de façade	6			6	3%
Hauteurs de bâti	3			3	1%
Hauteurs de bâti, dégradé Paysage			3	3	1%

Hauteurs de bâti, panneaux publicitaires	9	6	3	18	8%
Hauteurs de bâti, panneaux publicitaires, dégradé Paysage, Pollution		3		3	1%
Hauteurs de bâti, panneaux publicitaires, éléments de façade	3			3	1%
Pollution	3	3	3	9	4%
panneaux publicitaires	9	9	9	27	13%
panneaux publicitaires, dégradé Paysage		3		3	1%
panneaux publicitaires, dégradé Paysage, éléments de façade			3	3	1%
panneaux publicitaires, dégradé Paysage,	9	6	12	27	13%
panneaux publicitaires, dégradé Paysage, Pollution, éléments de façade	6			6	3%
panneaux publicitaires, éléments de façade		9		9	4%
panneaux publicitaires, Pollution	6	3	12	21	10%
panneaux publicitaires, Pollution, éléments de façade	3			3	1%
Non concerné€	15	15	15	45	21%
Total général	90	57	66	213	100%
Abord 2 Onnama					
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général	Total général
dégradé Paysage	3			3	1%
dégradé Paysage, Pollution	9	6	9	24	11%
éléments de façade	6			6	3%
Hauteurs de bâti	3		6	9	4%
Hauteurs de bâti, dégradé Paysage, Pollution	3			3	1%
Hauteurs de bâti, dégradé Paysage, Pollution, éléments de façade	3			3	1%

Hauteurs de bâti, éléments de façade	3			3	1%
Hauteurs de bâti, Pollution	3		3	6	3%
Hauteurs de bâti, Pollution, éléments de façade			6	6	3%
Hauteurs de bâti, panneaux publicitaires			3	3	1%
Hauteurs de bâti, panneaux publicitaires, dégradé Paysage, éléments de façade ^s			3	3	1%
Hauteurs de bâti, panneaux publicitaires, dégradé Paysage, Pollution	3			3	1%
Hauteurs de bâti, panneaux publicitaires, dégradé Paysage, Pollution, éléments de façade			3	3	1%
Hauteurs de bâti, panneaux publicitaires, éléments de façade			3	3	1%
Hauteurs de bâti panneaux publicitaires, Pollution, éléments de façade		3	6	9	4%
Pollution	6	3	3	12	6%
Pollution, éléments de façade		6	3	9	4%
panneaux publicitaires	9			9	4%
panneaux publicitaires, dégradé Paysage, éléments de façade	6			6	3%
panneaux publicitaires, dégradé Paysage, Pollution	6		3	9	4%
panneaux publicitaires, dégradé Paysage, Pollution, éléments de façade	6			6	3%
panneaux publicitaires, éléments de façade	3			3	1%
panneaux publicitaires, Pollution, éléments de façade		12		12	6%
Non concerné(e)	18	15	27	60	28%
Total général	90	57	66	213	100%
Abord 3 Djbel Ouahche					
Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général	Total général
éléments de façade	3	6	3	12	6%
Hauteurs de bâti	3	6		9	4%

Hauteurs de bâti, dégradé Paysage	6		3	9	4%
Hauteurs de bâti, éléments de façade	3			3	1%
Hauteurs de bâti, Pollution		6	3	9	4%
Hauteurs de bâti, Pollution, éléments de façade	3			3	1%
Hauteurs de bâti, panneaux publicitaires			3	3	1%
Hauteurs de bâti panneaux publicitaires, dégradé Paysage, éléments de façade	3			3	1%
Hauteurs de bâti panneaux publicitaires, Pollution			3	3	1%
Pollution	3	3	6	12	6%
Pollution, éléments de façade		6		6	3%
Paysage dégradé	6	3	12	21	10%
Paysage dégradé, éléments de façade			3	3	1%
Paysage dégradé, Pollution	6	6	15	27	13%
Paysage dégradé, Pollution, éléments de façade	18	3		21	10%
panneaux publicitaires	3			3	1%
panneaux publicitaires, dégradé Paysage		3		3	1%
panneaux publicitaires, dégradé Paysage, éléments de façade	3			3	1%
Non concernée	30	15	15	60	28%
Total général	90	57	66	213	100%

Abord 4

Étiquettes de lignes	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général	Total général
dégradé Paysage	3		3	6	3%
dégradé Paysage, éléments de façade	3		3	6	3%
dégradé Paysage, Pollution	21	12	12	45	21%
dégradé Paysage, Pollution, éléments de façade	6			6	3%

éléments de façade	6		3	9	4%
Hauteurs de bâti panneaux publicitaires	3			3	1%
Pollution	9	15	18	42	20%
panneaux publicitaires	6			6	3%
panneaux publicitaires, dégradé Paysage	3	3		6	3%
panneaux publicitaires, dégradé Paysage, Pollution		3		3	1%
panneaux publicitaires, Pollution			9	9	4%
Non concerné	30	24	18	72	34%
Total général	90	57	66	213	100%

Tableau 24: La Trame verte (espace vert, écran végétal, ensemble naturel) est-elle présente et respectée dans l'endroit (question 25)

Abord 1 Zouaghi				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord				
Pas du tout d'accord	21	3	6	30
Plutôt d'accord	3	9	12	24
Tout à fait d'accord	48	24	18	90
Non concerné(e)	15	6	15	36
Total général	90	57	66	213

Abord 2 Onnama				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord				
Plutôt pas d'accord	12	9	9	30
Pas du tout d'accord	33	24	9	66
Plutôt d'accord	24	6	21	51
Tout à fait d'accord	3	3		6
Non concerné(e)	18	15	27	60
Total général	90	57	66	213
Abord 3 Djebel Ouahche				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord				
Plutôt pas d'accord	45	24	18	87
Pas du tout d'accord	6		12	18
Plutôt d'accord	15	15	15	45
Tout à fait d'accord	6	3	6	15
Non concerné(e)	18	15	15	48
Total général	90	57	66	213

Abord 4				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord				
Plutôt pas d'accord		9	15	24
Pas du tout d'accord	15	3	12	30
Plutôt d'accord	45	18	21	84
Tout à fait d'accord	15	3		18
Non concerné(e)	15	24	18	57
Total général	90	57	66	213

Tableau 25: La Trame bleue (cours d'eau, fleuve, lacs) est-elle présente et respectée dans l'endroit (question 26)

Entrée1 Zouaghi				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6		6	12
Pas du tout d'accord	15	3	9	27
Plutôt d'accord	21	15	18	54
Tout à fait d'accord	18	18	15	51
Non concerné(e)	15		3	18
Total général	90	57	66	213

Abord 2 Onnama				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	9			9
Plutôt pas d'accord	15	3	3	21
Pas du tout d'accord	36	30	27	93
Plutôt d'accord	9	9	9	27
Tout à fait d'accord				
Non concerné(e)	21	15	27	63
Total général	90	57	66	213
Abord 3 Djebel Ouahche				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord			3	3
Plutôt pas d'accord ¹	12	3	9	24
Pas du tout d'accord	15	27	27	69
Plutôt d'accord	24	12	9	45
Tout à fait d'accord	15		3	18
Non concerné(e)	24	15	15	54
Total général	90	57	66	213

Abord 4				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord			3	3
Plutôt pas d'accord	3		9	12
Pas du tout d'accord	15	15	21	51
Plutôt d'accord	33	18	12	63
Tout à fait d'accord	12		3	15
Non concerné(e)	27	24	18	69
Total général	90	57	66	213

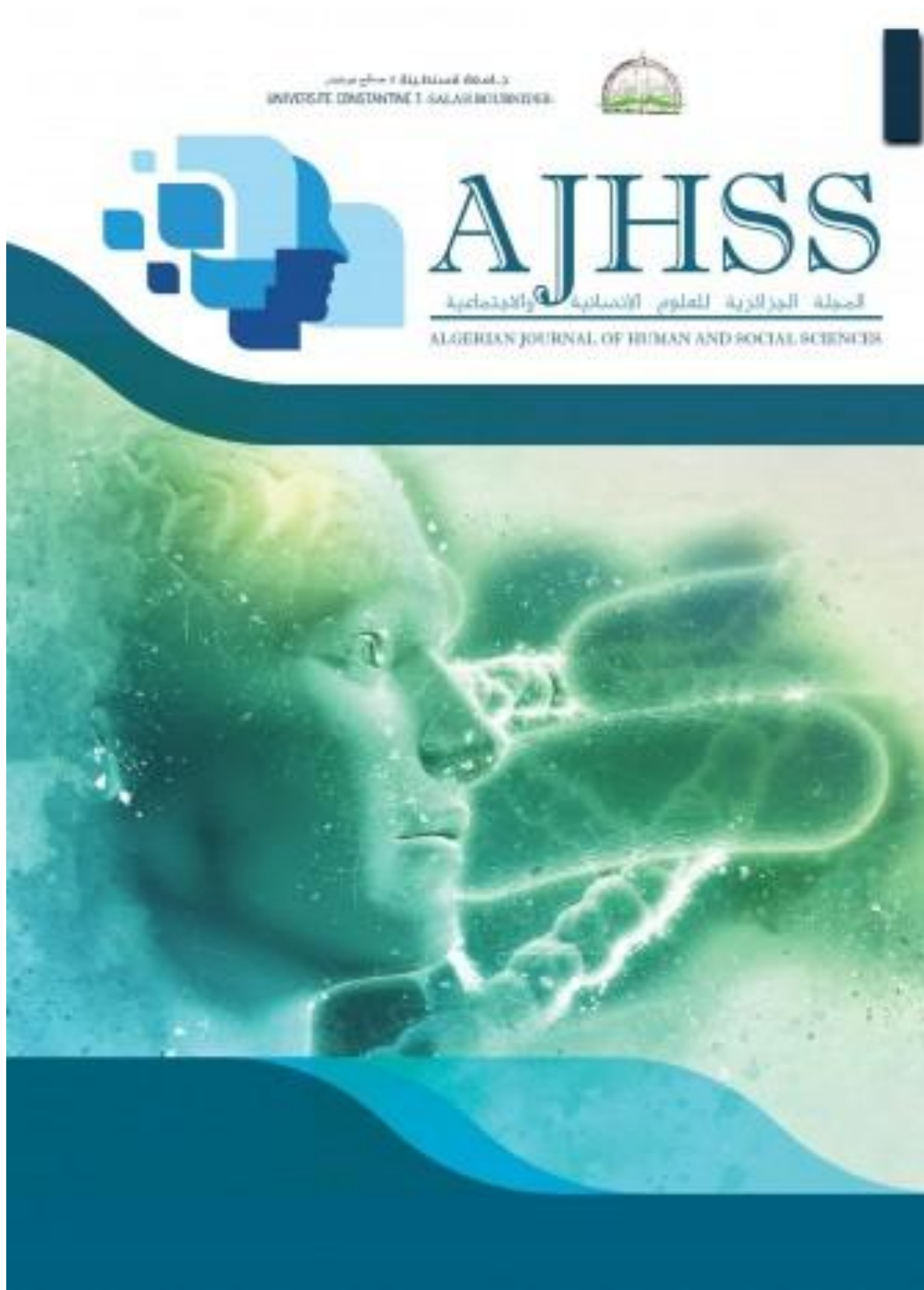
Tableau 26: La prolifération de l'affichage publicitaire augmente les problèmes de pollution visuelle en créant un environnement incohérent (question 27)

Abord 1 Zouaghi				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	6			6
Pas du tout d'accord	24	12	6	42
Plutôt d'accord	24	30	21	75
Tout à fait d'accord	33		24	57
Non concerné(e)	3	15	15	33
Total général	90	57	66	213

Abord 2 Onnama				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord	21	9		30
Plutôt pas d'accord	3			3
Pas du tout d'accord	18	12	9	39
Plutôt d'accord	33	21	30	
Tout à fait d'accord	15	15	27	57
Non concerné(e)	21	9		30
Total général	90	57	66	213
Abord 3 Djebel Ouahche				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord		6		6
Plutôt pas d'accord	24	3	9	36
Pas du tout d'accord	3		6	9
Plutôt d'accord	21	30	21	72
Tout à fait d'accord	18	3	15	36
Non concerné(e)	24	15	15	54
Total général	90	57	66	213

Abord 4				
Echelle Likert	Habitant de la ville de Constantine	Habitant d'une autre commune de Constantine	Visiteur (Habitant d'une autre wilaya/ Pays)	Total général
Ni d'accord ni pas d'accord		6		6
Plutôt pas d'accord	15	3	9	27
Pas du tout d'accord	15	3		18
Plutôt d'accord	9	12	12	33
Tout à fait d'accord	30	9	27	66
Non concerné(e)	21	24	18	63
Total général	90	57	66	213

Annexe J : L'article scientifique publié



Impacts de la dynamique urbaine sur les abords de la ville de Constantine

Impacts of urban dynamics on the out skirts of the city of Constantine

ALLIOUA Meriem^{1*}

¹Université Constantine 3-Salah Boubnider, Algérie,
meriem.allioua@univ-constantine3.dz

Date de soumission : 25/05/2021 Date d'acceptation:08/06/2021 Date de publication : 10/06/2021

.....

Résumé :

Aux abords de la ville de Constantine, se dessinent différents paysages et espaces jouant des rôles économique, social ou paysager. L'urbanisation dans un processus d'attraction et de diffusion, et la construction des voies mécaniques impactent les abords de la ville et ses entrées paraissent flous. Dans cet article, nous essayons de chercher l'effet de la dynamique urbaine sur les abords de la ville de Constantine où nous nous intéressons à la réalité physique et paysagère de ses entrées, apercevoir leurs évolutions dans une démarche spatiotemporelle afin de saisir le rôle et l'originalité de chacune dans le fonctionnement de la ville.

Mots clés : Abords ; dynamique urbaine ; entrées de ville ; Constantine ; paysage.

Abstract :

On the outskirts of Constantine city, different landscapes and spaces are emerging that play economic, social or landscape roles. The urbanization in a process of attraction and diffusion and the construction of mechanical roads affect the outskirts of the city and its entrances seem blurred. In this article, we try to seek the effect of urban dynamics on the outskirts of the city of Constantine where we are interested in the physical and landscape reality of its entrances, seeing their evolutions in spatiotemporal approach in order to understand the role and originality of each in the functioning of the city.

Keywords: Surroundings, Urban dynamics
City entrances, Constantine, Landscape.

*Auteur correspondant.

1. Introduction

D'une part, l'aspect social et l'expansion urbaine sont considérés comme le vecteur fondamental de la complexité des lieux qui stimulent la perception de l'espace, notamment celui qui s'étend entre les marges de la ville et ses frontières dans un mouvement d'extension sans précédent.

D'autre part, les déplacements sont perçus comme une possibilité d'ouverture sur le monde. Notons aussi, que les pratiques modales évoluent et prennent de l'importance de par les infrastructures qui se multiplient, ce qui fait émerger de nouveaux espaces et des lieux dédiés aux déplacements et à la transition par routes, autoroutes, gares ou aéroports.

A cet effet, l'étalement de la tache urbaine incite à la constitution d'une ville sans réelles frontières avec la campagne. De ce processus d'urbanisation naît de nouveaux modes de vie qui sont, entre autres, des facteurs engendrant de nouvelles pratiques d'appropriation de l'espace ; types d'habitats, friches urbaines et paysages des abords de la ville. Ces abords de ville, derrière les images stéréotypées qui les dissimulent, sont des espaces relativement ambigus. Ils sont définis partiellement et partialement très proches de la notion d'entrée de la ville. Celle-ci est vue comme porteuse de significations polysémiques : *« ce sont de véritables portes d'entrée qui contribuent à 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 »*¹. Ainsi, faut-il les examiner comme étant *« un développement, le long d'une infrastructure routière, qui connaît des problèmes d'image liés à l'hétérogénéité de l'espace ? »*² Ce sont les éléments qui composent les entrées de ville qu'il convient de traiter. Ces derniers interpellent plusieurs thématiques (internes/externes), elles sont toutes liées aux questions urbaines.

Capitale du Nord-est algérien, Constantine est caractérisée par un développement urbain dynamique. Elle est considérée comme un centre d'activité complexe où de nouvelles pratiques périurbaines se juxtaposent, autour desquels nous constatons un abandon, du désordre, une confusion, agressifs pour l'utilisateur, l'habitant ou le visiteur. Nous distinguons aussi, une nette disjonction entre le paysage dense pittoresque et ordonné du centre faisant son identité, et celui diffus et chaotique de sa périphérie. Notre angle d'attaque animant le sujet serait ce questionnement : quels sont les effets de la dynamique urbaine sur les abords de la ville de Constantine ? Qu'en est-il des entrées de la ville récente ? Pour quels apports paysager et économique ?

L'objectif principal consiste à discerner le rôle des abords de cette ville dans la dynamique urbaine à travers ses entrées afin de saisir l'originalité de chacune. Plus précisément, nous cherchons à examiner l'image de la ville de Constantine à travers ses abords, ainsi, nous testons l'hypothèse suivante ; aux abords de la ville de Constantine, ses entrées et les effets économique et paysager identitaire sont suscités par la dynamique urbaine. Au-delà, nous mettons en exergue les relations d'interdépendance liant les concepts de l'hypothèse : '*dynamique urbaine*' et ('*abord de la ville*' contenant '*entrée de ville*' comme sous-concept).

2. Méthodes et matériels

Pour répondre à la problématique et atteindre nos objectifs, notre méthodologie associe plusieurs démarches : un état des savoirs par une approche théorique à travers les concepts-outils dans une analyse conceptuelle. Cette démarche permettra de mettre dans un cadre conventionnel les concepts utilisés (*abord/entrée de ville* et *dynamique urbaine*) afin de croiser, ensuite mesurer les données fondamentales avec les données empiriques. Nous avons exploité aussi des recherches exploratoires ayant abordé la ville de Constantine (observation indirecte). En plus de la méthode d'enquête et l'interview destinée aux responsables de différentes directions de la wilaya de Constantine, le support cartographique est de base pour cette étude.

Notre méthode est analytique et descriptive, elle consiste à décrire les caractéristiques du champ d'investigation pour mieux appréhender les différentes réalités qui s'y trouvent. Et par la confrontation des situations différentes, elle est également comparative. Enfin, nos résultats sont établis et discutés après la triangulation³ entre l'ensemble des éléments de la méthodologie.

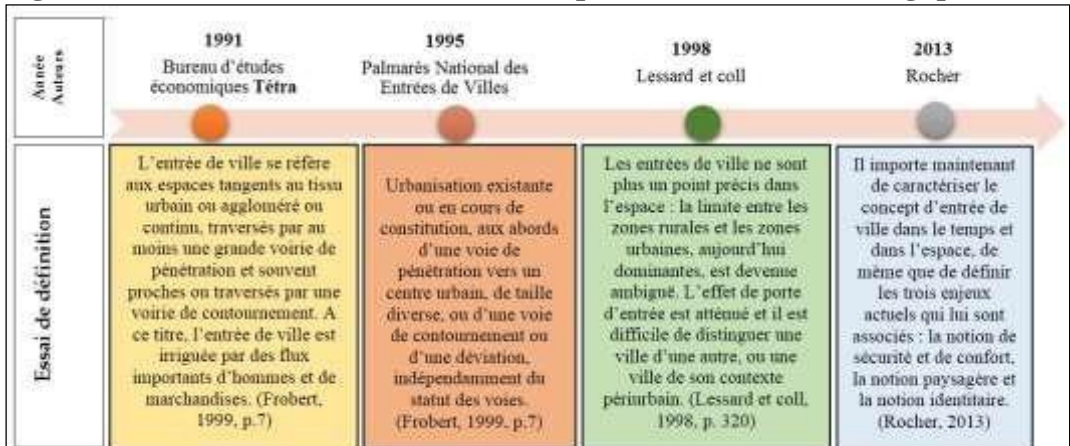
3. Cadre conceptuel : abord, entrée de ville et dynamique urbaine

Abord et entrée de ville sont deux notions étroitement rapprochées ; et même souvent similaires ; elles inspirent plusieurs thématiques (périurbanisation, étalement urbain, franges et limites de ville), elles amènent à entendre la réflexion sur des débats plus larges et interpellent différents acteurs de la ville.

En lexicographie l'abord désigne l'accès, l'arrivée, le lieu par où l'on arrive. Ce mot nous fait penser à l'expression « au premier abord » qui indique a priori, au premier coup d'œil ou au premier regard, ces équivalents stipulent que l'abord de ville peut se définir comme un accès et une introduction à la ville. C'est

dans cette optique que nous avons choisi d'aborder l'abord de ville via la question de l'entrée de ville. Cette approche semble particulièrement riche par la triangulation des deux concepts qui se croisent tellement pour que l'un éclaire l'autre et vice versa. A cet effet, l'entrée de ville est maintenant vue comme porteuse de significations multiples (Fig.1).

Fig. 1 :Entrée de ville : évolution du concept dans un axe chronologique.



Source : Berque Augustin, (1991)⁴, Frobert Stéphanie (1999),⁵ Lessard Claude et coll (1998),⁶ Rocher Stéphanie (2013)⁷ + traitement des auteurs, 2018.

Explicitement, la notion '*abord de ville*' est fondue dans le moule de '*entrée*' de ville, d'agglomération, de village ou de bourg, ce sont d'abord des espaces géographiques occupant une situation périphérique qui indique la transition du rural vers l'urbain ou l'inverse. Ils sont délimités de part et d'autre par des voies de pénétration qui font le lien entre plusieurs agglomérations, villes et quartiers. Souvent, ils ont un caractère monofonctionnel qui attire les activités économiques, commerciales et industrielles provoquant l'étalement urbain. Au-delà, les effets sur les abords de la ville indiquent des dimensions spatiales, économiques, environnementales, paysagères et identitaires.

L'évolution des concepts *abord* et *entrée de ville* dans une démarche diachronique ainsi que spatiotemporelle, qui est traduite par les populations mouvantes qui font le lien entre plusieurs agglomérations, villes et quartiers, nous oriente vers l'exploration du concept '*dynamique urbaine*'.

En géographie humaine, la notion '*dynamique*' implique une idée de changement et non pas un simple déplacement.⁸ Cette identité a été représentée par Challine, en évoquant que « *les transformations des villes dépendent la fois de*

facteurs exogènes, dont les courants migratoires traduisent bien importance, et une dynamique interne exprimée notamment par la mobilité résidentielle et par des changements progressifs dans l'occupation sociale d'espace intra-urbain. »⁹.

Quant à la notion de dynamique urbaine, elle est tributaire de trois ensembles, puisque : « *les associations entre les trois ensembles (fonction, espace et temps) caractérisent chacune une interaction (fonction-espace, fonction-temps, espace-temps ou encore fonction-espace-temps) à laquelle est associée un ou plusieurs thèmes de l'étude des dynamiques urbaines dans la longue durée* »¹⁰. Là, la clarification de cette notion complexe, qui s'octroie le statut de concept, est renforcée par sa liaison à l'espace et au temps, deux dimensions indissociables, étroitement liées aux dimensions, économique, sociale et paysagère qui sont exprimées dans la fonction que peut assurer une dynamique urbaine.

Ainsi, la dynamique urbaine se renvoie aux déplacements des individus sur l'espace dans lequel l'homme vit, habite, bouge, travail et circule. Ces mouvements conduisent bien à s'interroger sur la relation homme, fonction et espace et leur interaction avec le système urbain. Ce dernier participe largement à l'élaboration de nouveaux déplacements qui offrent un nouveau regard sur les territoires en favorisant l'extension des villes et le désenclavement des bandes périurbaines. Ceci dit que la dynamique urbaine a des dimensions temporelle, spatiale, fonctionnelle et sociale.

4. Cadrage spatial

Le choix de notre champ d'investigation, est étayé par des cas tangibles ayant un impact sur la dynamique urbaine de la ville de Constantine, basé surtout sur les critères d'accessibilité, de visibilité, de flux, de poly fonctionnalité des espaces, d'images et de la qualité du paysage.

Constantine, capitale de l'Est algérien, est un centre de consommation et un lieu de production de biens, de services et d'emplois. Ces activités déterminent une série de relations de la ville avec son hinterland et avec les autres villes de la région, voire même avec celles du territoire national. Ainsi, elle a toujours connu d'importants flux de populations originaires de différentes régions suscitant un intense exode rural. Ce rythme fort du développement urbain, a engendré une explosion anarchique du bâti en milieu périurbain. Ce qui fait que les entrées de la ville sont toujours en extension, conséquence fondamentale de l'évolution des modes de vie, qui ont généré des implantations non contrôlées.

Constantine se caractérise aussi par la diversification de ses entrées (Cf. Fig.6). Sur la base de leurs échelles, formes et fonctionnements, le choix d'accéder à la ville est multiple : par l'aéroport, l'autoroute Est-ouest et ses bretelles pénétrantes vers les routes nationales RN3, RN79 et RN05, aussi vers les chemins de wilaya CW51, CW133, CW175. La RN3 du côté nord et la RN27 du côté ouest, le chemin de fer à travers la gare ferroviaire, les chemins de wilaya et les chemins communaux. Cependant, les entrées de la ville de Constantine qui répondent aux critères précités dans la définition du cadrage spatial sont :

- **L'entrée 1** : au Sud via la route nationale RN79 (Zouaghi), elle mène vers l'aéroport international de Constantine Mohamed Boudiaf.
- **L'entrée 2** : au Sud-est via l'autoroute Est-Ouest vers la route nationale RN3 appelée (ONAMA).
- **L'entrée 3** : au Nord-est via l'autoroute Est-ouest et vers le chemin de wilaya CW51 (Djebel wahch), le chemin de wilaya CW 133 (El Meridj).
- **L'entrée 4** au Nord via la RN 3, tronçon Constantine vers la commune de (Hamma Bouzianne) y compris la zone urbaine (Bekira), elle mène vers la gare ferroviaire d'El Kantara.

Pour plus d'investigation, nous mettons en exergue les entrées de la ville à travers les grandes étapes de leur évolution dans l'espace et le temps. Celles-ci dessinent sans cesse les abords et les formes périurbaines de cette ville millénaire.

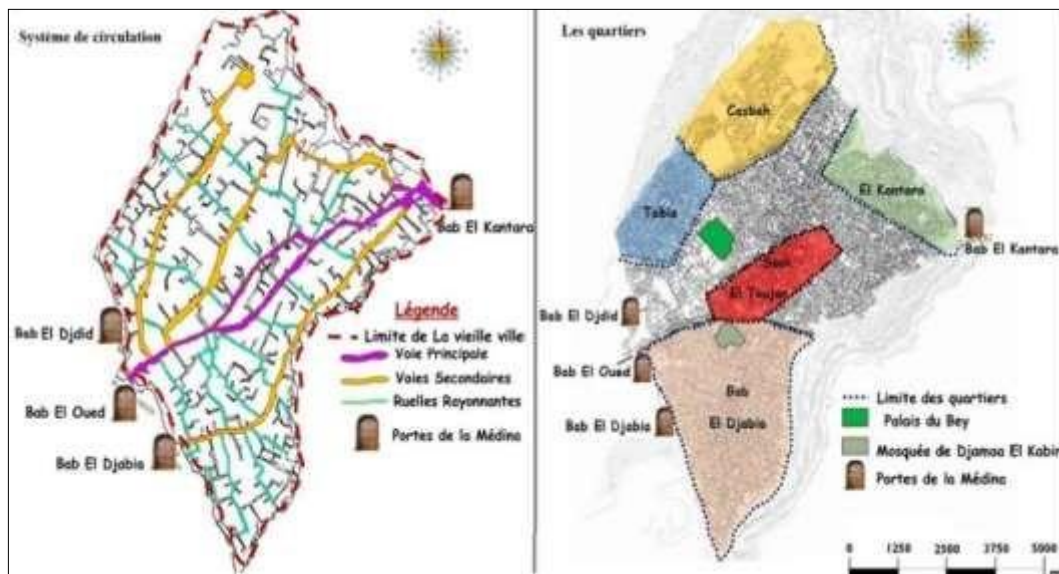
5. Les entrées de la ville Constantine : une approche diachronique

Initialement, avant 1837 : au niveau du rocher (noyau central), l'accès à la ville ottomane se faisait à travers quatre portes (Fig.2) Bab el Djadid, Bab el Oued et Bab el Djabia à l'ouest, le pont et Bab el Kantara au nord.

La ville était donc protégée par un mur d'enceinte et subdivisée en quatre quartiers résidentiels, situés aux quatre angles et un espace à caractère commercial et artisanal situé au centre.¹¹ Les rues qui reliaient les portes au centre étaient étroites, sinueuses et menaient vers des impasses.

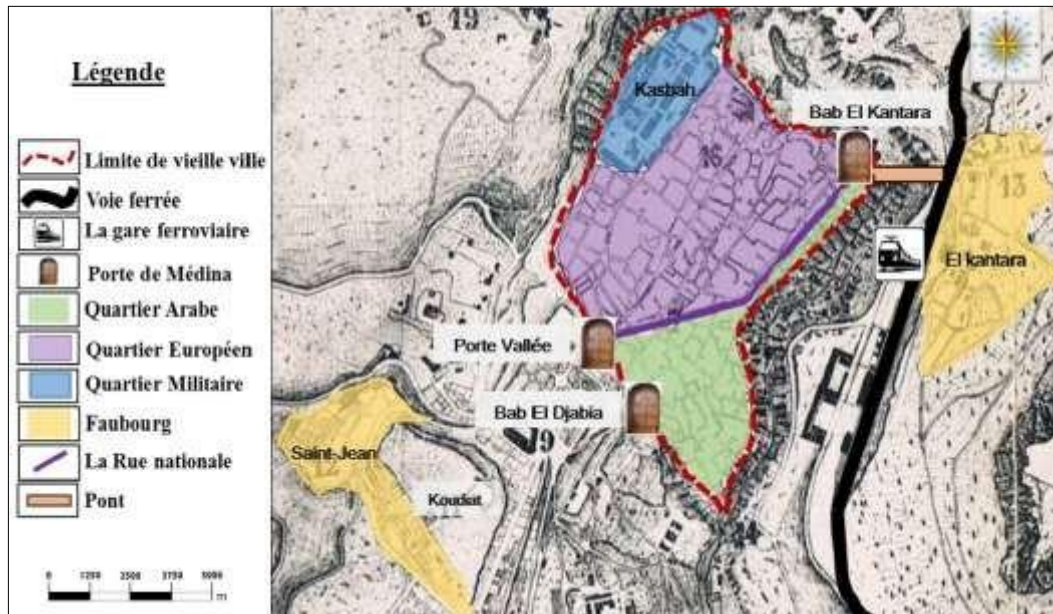
Durant la période 1837-1873, après la prise de Constantine, la ville a connu des modifications qui ont réécrit l'organisation sociale, économique et sa dynamique urbaine (Fig.3).

Fig. 2. Les entrées de la ville de Constantine avant 1837.



Source : Mercier E., 1937, Le Plan de sauvegarde des Secteurs Sauvegardés de la vieille ville de Constantine, 2010. Mise en forme : auteurs, 2015.

Fig.3 : Les entrées de la ville de Constantine en 1873.



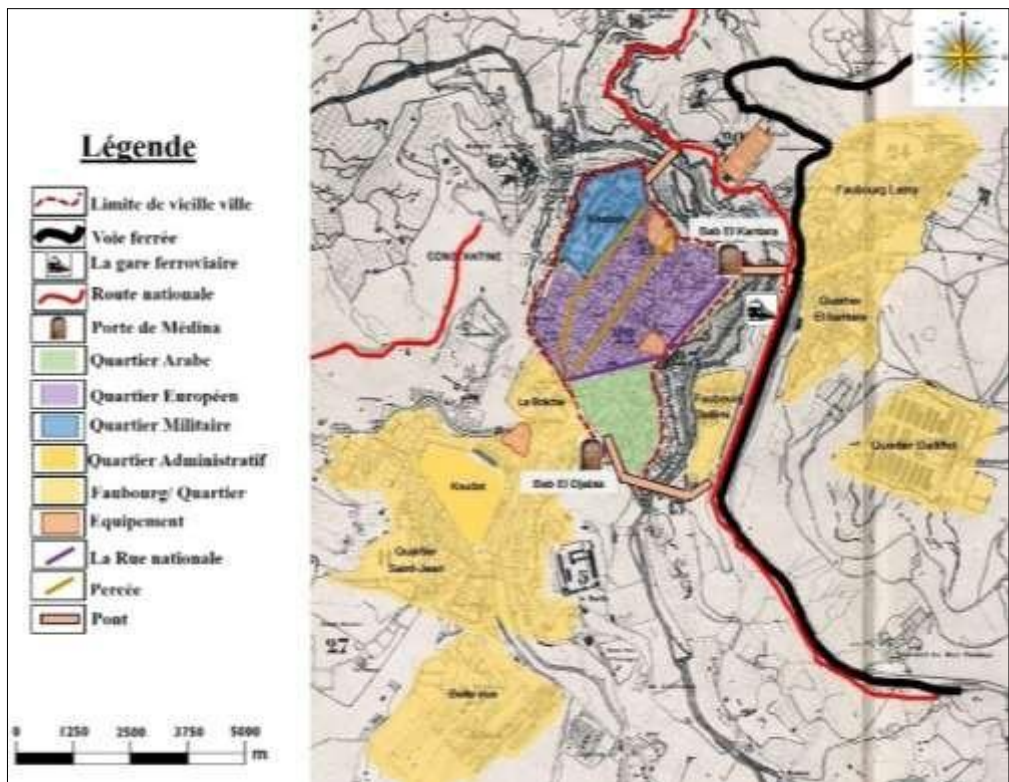
Source : Mercier Ernest, 1937. Mise en forme : auteurs, 2018.

Il y a eu la démolition des deux portes de Bab el Oued et Bab el Djedid et la construction de la porte Vallée, la percée de la rue nationale (baptisée Ben M'hidi actuellement) séparait le quartier européen du quartier arabe et reliait la Brèche avec le pont et la porte de Bab el kantara.¹² Cette période connaissait aussi l'établissement du chemin de fer et l'inauguration de la gare el kantara.¹³

Donc, l'accès à la ville se faisait uniquement à travers les trois portes (Bab el Kantra, Bab el Djabia et la porte Vallée), menant respectivement vers la rue nationale, le pont El kantara et la gare ferroviaire. En cette période, saint jean et El Kantara, étaient les seuls faubourgs qui existaient.

La période allant de 1873 à 1919 : la ville a connu la suppression de la porte vallée, le tracé des percées avec de larges voies droites et la réalisation de différents équipements (hôpital, quartier administratif, palais de justice, théâtre, la mairie, la poste, places et placettes...(Fig.4).

Fig.4 : Les entrées de la ville de Constantine en 1919.

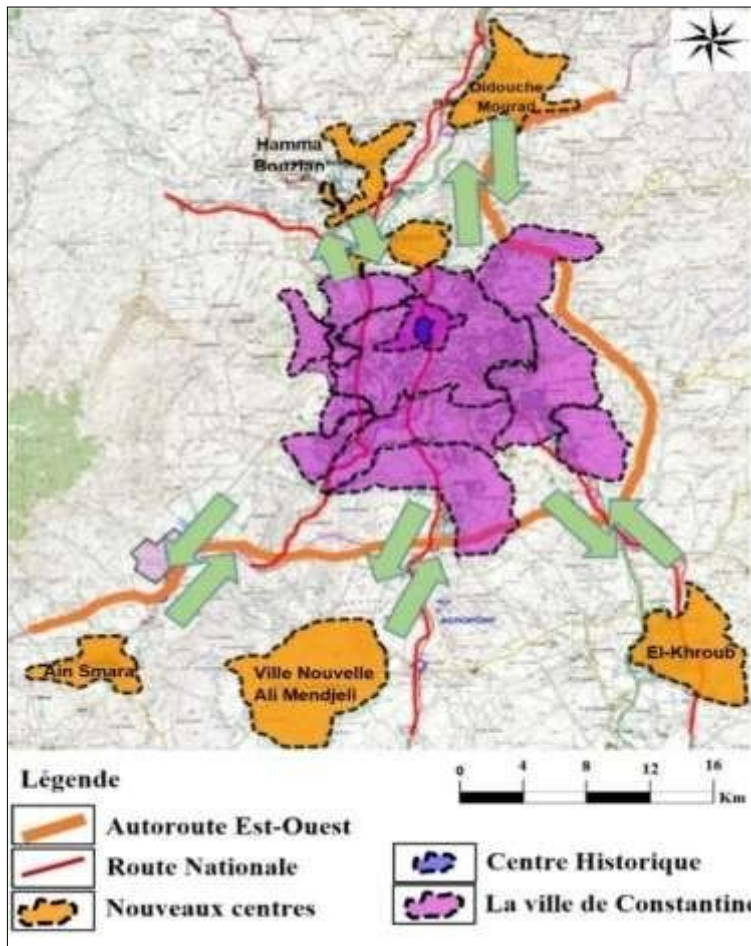


Source : Mercier E., 1937. Mise en forme : auteurs, 2018.

Ainsi, les ponts construits avaient relié le rocher aux autres quartiers au Nord, Nord-est, à l'Est et au Sud « *le 'rocher', par la multiplication des ponts, finit par cesser de jouer son rôle séparatiste* »¹⁴ surtout avec la construction des routes nationales RN3 et RN5 reliant Constantine à d'autres villes à l'échelle nationale.¹⁵ Pour cette raison l'accès à la ville se faisait à travers deux portes, les ponts, la gare ferroviaire, les rues nationales RN3 et RN5.

Après l'indépendance et sous l'effet de l'exode rural, la ville a grandi en tache d'huile. Elle a connu des extensions dans ses parties Nord-est et Sud-ouest, puis vers ses petits centres limitrophes (El-Khroub, Hamma Bouzian, Ain-Smara et Didouche Mourad), ensuite, avec la naissance des villes nouvelles : Massinissa et notamment Ali Mendjeli comme nouveau pôle sur le plateau d'Ain El Bey, Constantine s'étale éternellement¹⁶ (Fig. 5).

Fig.5 : Schéma représentatif de la ville de Constantine et de ses abords



Source : PDAU Groupement Constantine, 2010. Mise en forme : auteurs, 2015.

Ces nouvelles aires périurbaines apparaissent comme aspect de l'étalement urbain faisant une dynamique conventionnelle entre le centre et sa périphérie. Les voies mécaniques créés ont ouvert le territoire à l'urbanisation et ont facilité les déplacements et l'intensification des flux vers et hors la ville. Accélérée avec le mouvement des déplacements et la mobilité résidentielle, l'urbanisation incite à la fragmentation et à la dispersion des espaces (développement monofonctionnel) où les abords de la ville de Constantine se dissipent, deviennent flous et indéfinis. Ce qui fait dissimuler ses entrées dans le tas d'une ville anarchique et encombrée.

6. Résultats et discussion

Sur une série de résultats, les principaux sont discutés selon la forme, la dimension et la fonction des entrées de la ville de Constantine.

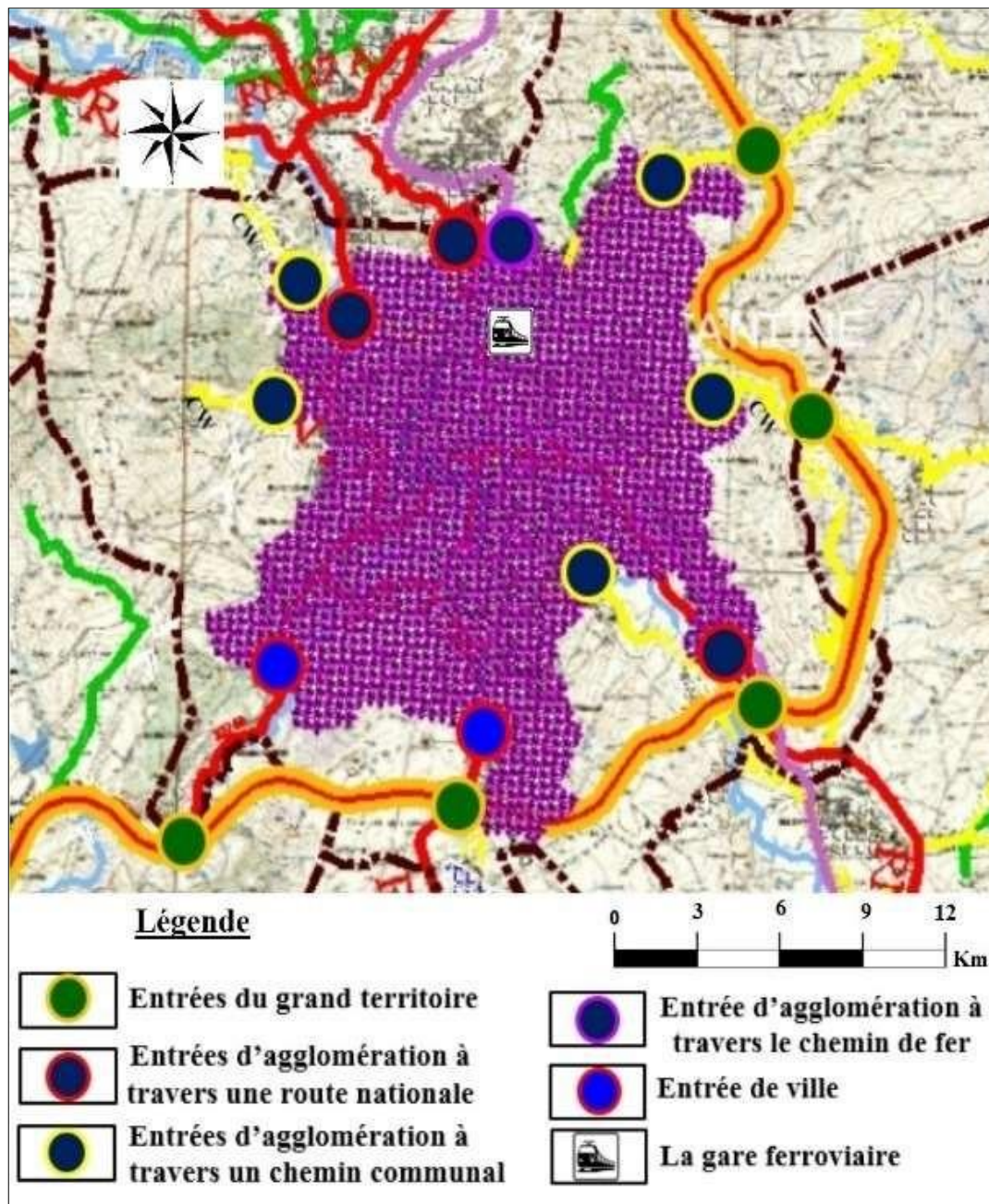
6.1 Forme

Nous avons classé les entrées de cette ville selon leurs tailles et les éléments qui composent l'espace sur trois échelles (Fig.6) :

- **Entrée du grand territoire** : ce type de séquence, marque l'approche vers l'aire urbaine. Ainsi, le cours de parcours met en valeur les terroirs locaux, agricoles, naturels et urbains par des ouvertures des cônes de vues et des perspectives sur les éléments structurants du grand paysage (relief, agriculture et certains éléments ponctuels, tels que l'alignement d'arbres, villages perchés) et l'exposition des richesses agro-naturelles faisant l'attractivité économique du territoire.¹⁷ Ce type d'entrées, caractérise celle située à l'autoroute Est-ouest.
- **Entrée d'agglomération** : elle matérialise la transition des espaces dominés par les composantes naturelles agricoles vers des espaces à dominance urbaine. Cette transition s'opère suivant une logique de renforcement de la densité des indices urbains. En faisant office de premier contact avec l'espace urbain, l'entrée d'agglomération marque ainsi les premières images dans la découverte de la ville.¹⁸ Elle concerne les axes importants permettant de pénétrer le territoire, ce qui comprend aux routes nationales RN3, RN27, au chemin de fer et à l'aéroport.
- **Entrée de ville** : Elle est restreinte aux axes qui assurent la liaison entre les portes d'agglomérations et les centres villes. Au niveau de cet espace, nous constatons que le traitement paysager se renforce en termes de qualité, au fur et à mesure de la proximité du centre. Cela se traduit par le passage d'une masse urbaine à un paysage citadin impliquant une baisse de la vitesse et la contestation du tout-automobile. En termes de paysage la densité bâtie franchit un seuil

supplémentaire par rapport à l'entrée d'agglomération à l'instar des routes nationales RN79 (Zouaghi), RN27, RN05 (Boussouf) et la gare ferroviaire.

Fig. 6 : Typologie des entrées de la ville de Constantine.



Source : PAW, 2012, carte des infrastructures. Mise en forme : auteurs, 2016.

6.2. Forme, dimensions et fonctions

Face à l'étalement urbain, le réseau routier joue un rôle déterminant dans la fonctionnalité et le développement de l'urbanisation.

- **Dimension économique et spatiale :** Les entrées de la ville de Constantine sur les grands axes routiers, sont sollicitées par des espaces industriels et commerciaux qui s'interpénètrent dans un aspect incohérent, notamment l'entrée² (ONAMA). Le développement de ces espaces commerciaux dépend des endroits plus fréquentés dont le trafic intense (34423 véhicules de 07h à 17h, avec 20293 entrants et 14130 sortants), attire et regroupe toutes les populations. Cette situation joue un rôle économique important dans la dynamique de la ville. Mais, spatialement, ce développement linéaire a fait pousser des habitations du type individuel construites anarchiquement perdant la cohérence urbaine et bouleversant les pratiques d'occupation de l'espace (dimension spatiale).

Aussi, l'impact économique aux abords de la ville de Constantine, est avéré à l'entrée¹ via la RN79 (Zouaghi) par l'implantation d'une série de projets brandissant des enjeux de rayonnement, d'image de marque et d'attractivité par des espaces de culture et de loisirs ; l'université conçue par l'architecte Oscar Niemeyer, une salle de spectacle Zénith et des espaces de détente. Ces derniers contribuent au renforcement de l'attractivité locale et métropolitaine des franges de la ville. De plus, ils ont pour objectif d'assurer le développement économique et de renforcer son positionnement à l'échelle nationale et internationale.

Nous notons au niveau de l'entrée de la ville de Constantine via la RN79, un trafic journalier important de population interne et externe. Surtout que c'est le seul chemin qui mène vers l'aéroport comme accès (aérien principal de Constantine) l'entrée principale de Constantine. Cela est exprimé dans le (tab. 1) où le nombre des voyageurs qui pratiquent la RN79 vers l'aéroport est élevé à (1.049837 passagers en 2017) par rapport aux autres modes de transport.

Au-delà, l'agglomération chef-lieu de Constantine a connu un glissement du centre depuis la ville mère, vers un nouveau centre au niveau de (Zouaghi) qui s'inscrit à l'entrée sud de la ville. Ce qui mène les autorités locales à réfléchir sur la question de l'identité dans les actions de l'embellissement et de l'aménagement des entrées de cette ville, en prenant en considération les vestiges du passé, les formes et les composantes patrimoniales via les monuments historiques qui la caractérisent, notamment au niveau de l'entrées 1 où sécurité, confort, paysage et identité gagnent en qualité.

Tab. 1 : Trafic des voyageurs/types d'entrées de la ville de Constantine.

Transport aérien				Transport ferroviaire				Transport routier (Bus)			
Type de réseau	Nombre de voyageur /Année			Type de ligne	Nombre de voyageur / Année				Commune de Constantine	Nombre de ligne en :	
	2015	2016	2017		2013	2014	2015	2016		2013	2017
Réseau National	381.209	453.576	424.685	Banlieue	139.295	166.964	163.532	124.445	Inter wilaya	47	34
Réseau International	474.030	662.839	625.152	Régional	372.888	385.034	390.107	374.844	Inter-communal	3	5
				G.Lignes	35.933	46.515	31.304	29.703	urbain	44	48
									rural	10	1
Total	855.239	1.116.415	1.049.837	Total	548.116	598.513	584.943	528.992	Passagers	2.818.194	4.188.351

Sources : Aéroport de Constantine. SNTF Constantine. Direction transport de Constantine, 2017.

- **Dimension environnementale** : Elle est établie au niveau de l'autoroute Est-ouest à travers l'entrée 3 (Djebel wahch) et l'entrée Est (El Meridj). Le site représente un paysage naturel et agricole par excellence : les forêts, les montagnes, les lacs naturels, les fermes et les champs de blé. Cette richesse a donné la création des parcs de loisirs au niveau de la forêt de (Djebel wahch) et la forêt de (El Meridj) jouant un rôle important en tant qu'espaces naturels de loisirs, et d'oxygénation non seulement pour les habitants de la ville mais aussi pour ceux venant des autres communes avoisinantes de Constantine et de l'extérieur.

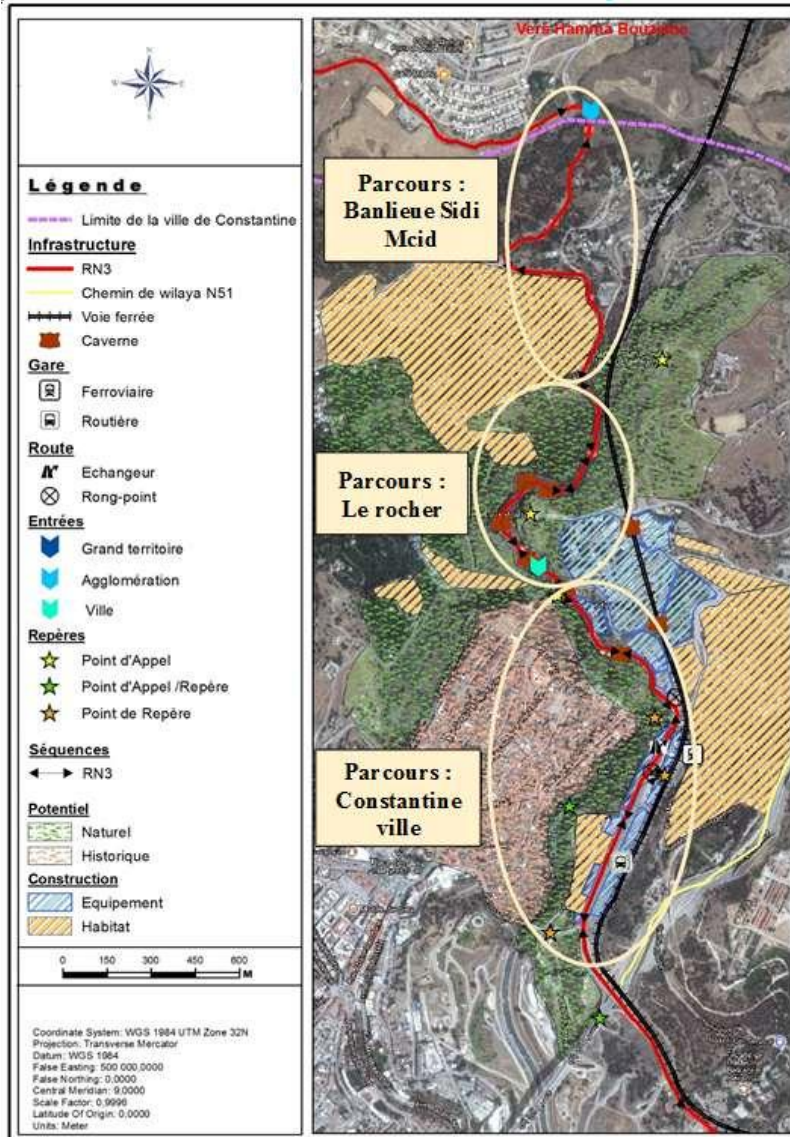
L'entrée au niveau de ces deux sites, décongestionne la surcharge et l'accès vers la ville de Constantine. Elle permet de faire vivre des zones parfois abandonnées par les activités rurales traditionnelles. D'un autre côté, l'étalement urbain prend la forme d'un éparpillement anarchique de l'habitat au détriment des terrains maraichers. Assimilé à la périurbanisation, il gâche les paysages naturels et gaspille des terres agricoles à grande rentabilité économique.¹⁹

- **Dimension paysagère et identitaire** : Parmi toutes les entrées précitées, l'entrée 4 traditionnelle de la ville de Constantine située au Nord, venant d'El Hamma en passant par (Bekira) via la RN3 reste permanente. Elle est importante par son identité historique et ces vues pittoresques et panoramiques (rocher, gorges, vallée du Rhumel, pont suspendu, pont des chutes, monument aux morts, jardins du bey). Cette spécificité du site, attire les touristes pour découvrir « *une beauté unique au monde* »²⁰ de cette ville merveilleuse.

Sur la base de la méthode de Kevin Lunch ; identifiant les éléments combinés pour la lisibilité et l'imaginabilité ; ainsi l'image que l'on se fait du paysage urbain est forgée par des sentiments ou des besoins pratiques

différents²¹ ; aussi, en référence à l'étude de Philippe Panneri, J.-C. Depaule et M. Demorgon ; opérationnalisation de l'approche des séquences visuelles et comment l'utilisation accrue de la voiture change la façon de percevoir le paysage urbain ;²² et la démarche 'townscape' de Pierre Pinon par la lecture pittoresque qui vise à mettre en correspondance des formes caractéristiques et les modes d'appréhension²³ ; nous avons décomposé le site où se situe l'entrée 4 en parcours puis en séquences (Fig.7).

Fig.7 : Entrée 4 de Constantine, analyse séquentielle et pittoresque.



Source : Photos Fév.2017, Traitement des auteurs par Arc-Gis 2017, Aout 2017

L'étude du paysage à partir de cette entrée, permet la représentation spatiale, naturelle et culturelle du site en le décomposant en plusieurs éléments afin d'identifier leur interdépendance.

L'analyse séquentielle du site, permet l'identification des éléments qui compose le paysage urbain et leurs formes changeantes à travers le temps et l'espace. Entre la nature et l'urbain culturel, le site est tellement oblique ou vertical, qu'il permet diverses vues imprenables sur des parties de la ville.

La perception visuelle de Sidi M'cid vers la ville de Constantine(Fig.7.a), permet de découvrir un vaste panorama, qui renvoie à un arrière-fond, englobant le rocher et la vallée du Rhumel. Ces derniers, constituent les faits naturels qui ont participé à la marque de l'identité de la ville de Constantine et qui étaient à l'origine de sa création, son inscription dans le territoire et son allure de citadelle.

Fig. 7.a : Parcours : banlieue de Sidi M'cid.



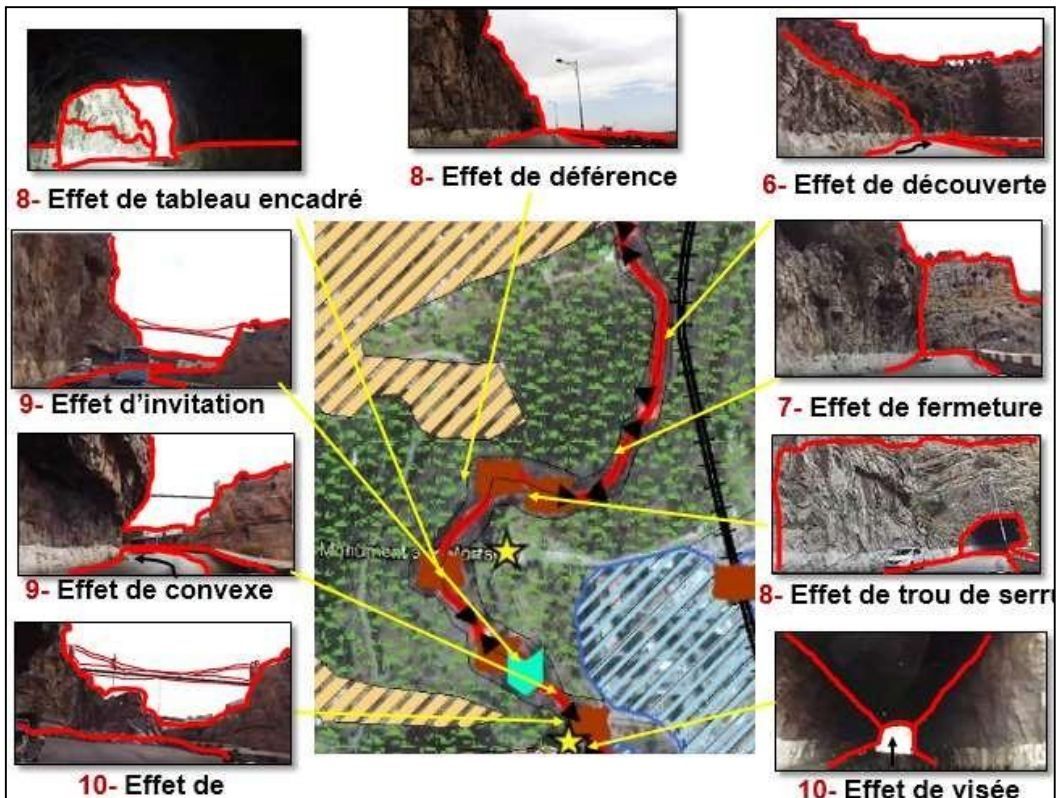
Source : Traitement: auteurs, 2017

Le passage à travers le parcours du rocher (Fig.7.b) constitue la principale source de curiosités naturelles, traduit par l'effet de découverte, l'effet de tableau encadré, l'effet d'invitation, l'effet de fermeture et l'effet de visée. De plus, les effets de convexité, de déférence, de mise en valeur et de trou de serrure, marquant la longue période de laquelle ont été projetées et transformées les activités humaines sur le site.

Par contre le parcours Constantine ville(Fig.7.c) représente le paysage urbain culturel. Ce dernier se caractérise par une double identité ; celle de la ville précoloniale et la ville coloniale.

Les effets de déférence, de choix, de coulisse et les points d'appel et de repère confirment cette identité et interprètent les relations existant entre l'individu, la société et le territoire. « Le paysage est le produit des interactions, des combinaisons entre un ensemble de conditions et de contraintes naturelles (géologique, morphologique, botanique,) et un ensemble de réalité humaines, économiques, sociales et culturelles. Ce sont des interactions qui dans le temps et dans l'espace, rendent compte des mutations aperçues dans les paysages visibles». ²⁴

Fig. 7.b : Parcours : le rocher.



Source : Traitement: auteurs, 2017

Fig. 7.c : Parcours : Constantine ville.



Source : Traitement : auteurs, 2017

En ce qui concerne, l'entrée de la ville à travers la gare ferroviaire, elle apporte un supplément d'intérêt à tout ce qu'il faut découvrir, elle est l'occasion de découverte spatiale, d'une nouvelle perception engendrant de nouveaux paysages originaux, animés sous le regard des voyageurs (Fig.8).

Fig.8 : L'entrée de la ville de Constantine via la gare ferroviaire.



Source : Phots auteurs Février 2017 et Amine photographe.

7. Conclusion

A ce stade, nous confirmons notre hypothèse : la dynamique urbaine aux abords de la ville de Constantine suscite des effets multiples non seulement sur son environnement et paysages mais aussi sur son économie qui est tributaire des entrées favorisant son désenclavement et facilitant l'accessibilité.

D'un côté, la dynamique urbaine impacte positivement sur les abords de la ville de Constantine par le biais de ses entrées qui se sont inscrites à travers de grandes étapes en évolution dans l'espace et dans le temps. Par la diversité des entrées qui font une harmonie d'ensemble (formes, fonctions, modes de déplacements et dimensions), l'effet est doublement positif tant sur le plan économique que paysager. Dès qu'il y a paysage, il y a un angle de vue du perceuteur au sens propre et figuré, ce que révèlent les résultats de l'analyse pittoresque sur l'entrée 4 traditionnelle via la RN3 de par la dimension paysagère et identitaire exprimant une accessibilité urbaine d'un ensemble toujours homogène et lisible qui fait la particularité de la ville depuis l'époque ottomane. L'analyse séquentielle de cette entrée permanente, nous a permis l'identification des éléments qui composent le paysage naturel et urbain culturel et surtout de mieux comprendre la dimension identitaire de la sensibilité aux paysages et de son expression significative aux caractéristiques symboliques et communicatives.

D'un autre côté, hormis l'entrée 4 via la RN3, les entrées de la ville de Constantine, sont englouties par l'étalement urbain. Ce dernier est une forme autonome, extérieur à la ville, en même temps, il est partie intégrante de son fonctionnement. En évoluant, en mouvement urbain hasardeux, il produit une rurbanité, et une croissance urbaine perpétuelle qui impacte négativement sur le cadre de vie environnemental ainsi que sur la qualité du paysage, surtout que la dynamique de la ville de Constantine est tributaire de son image et de son identité depuis ses abords.

8. Références bibliographiques

- ¹ Desjardins Ludwing, Gariépy M, Lewis Paul, Valois Nicole (2006), Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal, MTQ, collection "études et recherches en transport", Université de Montréal Québec, ministre de transport, Canada
- ² Dubois-Taine Grégoire (1990), Les Boulevards urbains contribution à une politique de la ville, Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, Paris.
- ³ Benhassine-Touam N., et Labii B. (2011), Une stratégie verte dans un urbanisme de santé et de bien-être à Constantine : une approche méthodologique, Sciences & Technologie D, université Mentouri Constantine-Algérie, N°33, pp.23-35.
- ⁴ Berque Augustin, (1991), La transition paysagère comme hypothèse de projection pour l'avenir de la nature. Maitres et protecteur de la nature, Champ vallocoll, milieux, 217-237
- ⁵ Frobert Stéphanie (1999), Entrées de ville : dossier bibliographique, Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), Lyon, France.
- ⁶ Lessard Claude et coll. (1998), Concepts d'aménagement d'entrée d'agglomération en vue d'une amélioration de la sécurité routière et leurs qualités passagères, rapport préliminaire Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, pour le Ministère des Transports du Québec, Service de l'aménagement des infrastructures et de l'environnement, Canada.
- ⁷ Rocher Stéphanie (2013), L'expérience du piéton en entrée de ville : Le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec, Programme de maîtrise en urbanisme ROCS19528705, Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, Canada.,
- ⁸ Hyper géo, (2004) www.hypergeo.eu > spip > article55,
- ⁹ Chaline Claude, (1983), La Dynamique urbaine, annales de Géographie, p. 712
- ¹⁰ Rodier Xavier, Saligny Laure,(2007), Modélisation des objets urbains pour l'étude des dynamiques urbaines dans la longue durée, Réseau Information Spatiale et Archéologie, université-tours, France.
- ¹¹ Mercier Ernest (1937), Constantine avant la conquête Française, Constantine son passé son centenaire, recueil des notices et mémoire de la société archéologique de Constantine, vol LXIV, Braham, Constantine, Algérie. p.43.
- ¹² Ibid., p.50.
- 280
- ¹³ Biesse-eichelbrenner Michèle (1985), Constantine, la conquête et le temps des pionniers. Editeur à compte d'auteur, Nice, France p. 72.

¹⁴Chivé Jean et Berthier A (1937), L'évolution urbaine de Constantine avant la conquête Française, Constantine son passé son centenaire, recueil des notices et mémoire de la société archéologique de Constantine, vol LXIV, Braham, Constantine, Algérie. p. 481

¹⁵ Biesse-eichelbrenner, (1985), Op.cit. p. 81

¹⁶ Plan Directeur d'Aménagement Urbain (2010), PDAU, Groupement de Constantine.

¹⁷ Clerc Yann (2013), Les entrées de ville et d'agglomération ou l'adolescence d'un espace urbain, mémoire de master II urbanisme et aménagement durable option design urbain, Université Aix en Provence, France.

¹⁸Idid.

¹⁹ Allioua Meriem et Benhassine Nassira, (2018) Aux abords de la ville de Constantine, l'espace périurbain: pour quelles formes et dynamiques ? Actes du colloque international : 'recomposition et développement des espaces périurbains dans le bassin méditerranéen regards croisés' Laboratoire (REDD) Université El Jadida, Maroc. oct.29-31 2015. Volume II, PP:21-36

²⁰ Biesse-eichelbrenner Michèle (1985), op.cit.

²¹ Lynch Kevin. (1969), L'image de la cité, Dunod. Paris.

²² Panerai Philipe, DepauleJean-charles, et Demorgon Marcelle, (2005). Analyse urbaine. Marseille : Parenthèses collection Eupalinos, France.

²³ Pinon Pierre, (1991). Lire et composer l'espace public. Paris : STU75015, France.

²⁴ Besse Jean Michel, (2000), La physionomie du paysage, d'Alexandre de Humboldt à Paul Vidal de La Blache. Voir la terre, Six essais sur le paysage et la géographie, Arles, Actes Sud/ENSP centre du paysage, 95-114.



Nom et Prénom : Meriem ALLIOUA
Titre : Les Abords de la Ville dans la Dynamique Urbaine - Cas de Constantine
Thèse en vue de l'Obtention du Diplôme de Doctorat de 3ème Cycle
Option : Faits Urbains et Dynamique des Villes

Résumé

La ville comme armature urbaine vivante, elle est inscrite dans un environnement avec lequel elle communique et évolue, au fil du temps, elle change et se transforme.

Au fur et à mesure, la mobilité et le déplacement constituent parmi les composants de base et clés de la vie urbaine, qui collaborent à l'organisation et aux développements spatiaux, temporels et socio-économiques des villes. Ces dernières et à cause de leur évolution, leur extension et leur dynamique urbaine, elles se trouvent captives par de nouvelles formes et de nouveaux modes de vie conditionnant à leur tour la transformation progressive de l'espace géographique qui retrace continuellement les abords de villes et leurs entrées, donnant ainsi de suite l'essor de nouvelles formes et modes originaux.

Constantine cette ville millénaire et face à ces faits urbains, particulièrement à la mobilité transitionnelle entre le centre de la ville et sa périphérie, a enjambé ses anciens remparts, au-delà du Rocher. La communication entre la ville et ses espaces environnants que ce soit proches ou lointains, engendre de nombreuses et de nouvelles infrastructures assurant les liens entre ses entités.

Aujourd'hui, ce desservant des sites périurbains, ouvre l'opportunité d'extension, d'urbanisation et de nouvelles pratiques d'appropriations de l'espace, d'où les abords et les limites de la ville voire invisibles et illisibles et même impossible à les déterminer.

À travers cette recherche, nous essayons d'examiner l'impact des faits urbains et de dynamique urbaine sur les abords de la ville de Constantine, où nous nous intéressons à la réalité spatiale, économique, environnementale, paysagère et identitaire de ces espaces. Plus formellement, nous cherchons à examiner la visibilité et la lisibilité de la ville de Constantine à travers ses abords. Les méthodes adoptées sont l'approche théorique à travers l'analyse du contenu, l'approche comparative à travers l'étude des modèles, la méthode d'enquête par l'observation, l'interview et le questionnaire et enfin, l'analyse séquentielle et pittoresque.

Mots-clés : Constantine, abords, dynamique urbaine, faits urbains, forme, fonction, paysage, visibilité.

Directrice de thèse : Pr. Nassira BENHASSINE- TOUAM -Université de Constantine 3

Année Universitaire : 2021-2022

