

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE  
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA  
RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE CONSTANTINE 3



FACULTE DES SCIENCES DE LA TERRE, DE GEOGRAPHIE  
ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE  
INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME  
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE

N° d'ordre : ...

Série : ... ..

Mémoire de Master 02

Filière : Architecture

Spécialité : Design Urbain

**L'IMPACT DU TRAMWAY DE CONSTANTINE SUR  
L'IMAGE DE LA VILLE**

**A travers l'aménagement des espaces urbains extérieurs**

Dirigé par :

Mme BILEK NORA

Présenté par :

CHETTIH AMINA

Année Universitaire 2018/2019

# SOMMAIRE

Dédicace .....	
Remerciements .....	
Sommaire.....	
Liste des figures .....	

## **CHAPITRE INTODUCTIF PROBLEMATIQUE ET METHODOLOGIE D'APPROCHE**

1-Introduction Générale.....	2
2Problématique.....	3
3- Hypothèse.....	4
4- Objectifs de la recherche .....	4
5- Méthodologie de travail .....	5
6- Structure du mémoire.....	6
7- Motivation de choix.....	7
8-définition des concepts .....	7
1. La ville .....	8
2. L'image de la ville .....	9
3. Transports urbains.....	9
4. L'espaces extérieurs .....	10
5. Aménagement .....	10
6. La mélioration urbaine .....	11

## **PREMIERE PARTIE : APPROCHE THEORIQUE**

Introduction de la première partie .....	14
--	----

### **CHAPITRE 1 : LA VILLE ET LE TRANSPORT**

Introduction .....	16
1- 'histoire de la ville et leur relation avec le transport urbain .....	16
1-1 Définition de transport .....	18.
1-2 La relation avec le transport urbain .....	18
1-3 Le cas du tramway.....	19
2- Déplacement, mobilité et transport dans la ville.....	21
3- Modes de déplacements .....	23

Conclusion .....	24
------------------	----

## **CHAPITRE 2 : L'IMAGE DE LA VILLE ET L'IDENTITE URBAIN**

Introduction .....	26
1- L'évolution de l'image de la ville par le temps.....	26
2- paysage urbain et perception de l'image de la ville .....	28.
3- Elément de repère et l'identité de la ville .....	29
Conclusion .....	30.

## **CHAPITRE 3 : LES ESPACES URBAINS EXTERIEURES**

Introduction .....	32
1- Les rôles et fonctions des espaces urbains extérieurs.....	32
1-1 La structuration de l'espace urbain.....	32
1-2 Un lieu de mixité et de cohésion sociale .....	33
1-3 La mise en scène de la vie urbaine.....	33.
2- Les composants de l'espace urbain extérieur.....	33
a) La circulation urbaine .....	33
b) les rues .....	34.
c) les ruelles.....	34
d) les avenues et boulevards.....	34
e) les trottoirs.....	35
f) les aires de stationnements .....	36.
g) Les espaces verts .....	37
h) Les places publiques.....	38
i) Le mobilier urbain .....	39
j) L'éclairage public.....	40.
k) Signalisations dans l'espace public .....	41
3- Les principaux acteurs de l'espace urbain extérieur .....	42.
3-1 Acteurs économiques .....	42.
3-2 Acteurs politiques .....	42
3-3 Acteurs professionnels de l'espace urbain public .....	43
3-4 Les habitants- usagers- citoyens .....	44
Conclusion .....	44).

## CHAPITRE 4 : ETUDE ANALYTIQUE DESEXEMPLES

Introduction .....	47
1- Les différents types de tramway.....	47
2- Tramway de Nantes.....	47
2-1 Présentation du projet .....	47
2-2 Intervention de transport .....	48
2-3 Le tramway Nantais comme outil d'urbanisme .....	49
3- Roosevelt Island Tramway.....	50
4- Tramway de Barcelone.....	51
5- Tramway de Shanghai.....	53
6- Le projet tramway au Québec.....	54
6-1 Présentation du projet.....	54
6-2 Le choix du tramway pour Québec.....	54
6-3 Le tramway change le visage de la ville de Québec .....	55
6-4 L'impact du tramway de Québec sur les utilisateurs .....	57
7- Le projet tramway nord africaines.....	59
7-1 Présentation .....	59
7-2 Le tramway comme un objet de valorisation de l'espace urbain .....	60
7-3 L'impacts des tramways en Afrique du Nord.....	61
7-4 Le tramway : un objet d'identité affirmé .....	62
Conclusion .....	63.
Synthèse .....	64.
Conclusion de la première partie .....	64.

### DEUXIEME PARTIE :

#### **Etude De Cas : « L'IMPACT DU TRAMWAY DE CONSTANTINE SUR L'IMAGE DE LA VILLE A TRAVERS L'AMENAGEMENT DES ESPACES URBAIN EXTERIEURE. »**

Introduction de la Deuxieme partie .....	66
--	----

## CHAPITRE 5 : LA VILLE DE COSTANTINE ENTRE LE TRANSPORT ET LE DEVELOPPEMENT URBAIN

Introduction .....	68
1- L'évolution de la ville de Constantine : image et identité.....	68

1-1 Histoire de la ville de Constantine .....	68
1-2 Éléments de repère et d'identité de la ville de Constantine.....	69
2- Evolution de la ville Constantine .....	75
2-1 Évolution démographique .....	75
2-2 Évolution spatiale .....	77
2-2-1 Epoque précoloniale .....	77
2-2-2 Epoque coloniale.....	77
2-2-3 Epoque post coloniale .....	78
3- transport urbain à Constantine .....	79
3-1 Données générales sur l'évolution du transport urbain public à Constantine .....	80
3-2 Problème de Constantine liés aux déplacements .....	80
3-3 Les motifs et modes de déplacements à Constantine.....	81
Conclusion .....	84

## **CHAPITRE 6 : L'IMPACT DU TRAMWAY DE CONSTANTINE SUR L'AMENAGEMENT DES ESPACES URBAINS EXTERIEURS**

Introduction .....	86
1- le projet tramway de Constantine .....	86
1-1 Présentation .....	86.
1-1-1 Données générales sur le projet tramway.....	87
1-1-2 Choix de la variante de tracé .....	90
1-2 Évaluation du projet .....	92
1-2-1 Les avantages .....	92
1-2-2 Les réserves .....	93.
1.3 Perspective d'extension .....	93.
1-4 les différents parcours de la trace du tramway de la ville de Constantine .....	94
1-4-1 Avenue boumedous et la rue baraka .....	95
1.4.2 Avenue boumedous: Avec une insertion centrale .....	96
1.4.3 La rue el baraka .....	96
1.4.4 Vers la station ben Abdelmalek .....	70
2- l'impact du tramway de Constantine sur les espaces urbains extérieurs .....	99
2-1 Choix du tronçon à étudier .....	99

2-2 Décomposition du tronçon en plusieurs séquences .....	99.
2-4 L'analyse du tronçon entre la station BEN ABDELMALEK et la Mosquée EL EMIR ABDELKADER .....	101
2-4-1 L'analyse de la première séquence.....	101
2-4-2 L'analyse de la deuxième séquence.....	111
2-4-3 L'analyse de la troisième séquence.....	114.
2-4-4 L'analyse de la quatrième séquence.....	118.
2-5 Synthèse.....	123
Conclusion .....	125
Conclusion de la deuxième partie .....	126
Conclusion générale .....	127
Bibliographie .....	128
Résumé .....	

**RESUME :** L'urbanisation des villes dans le monde s'est petit à petit développée en dehors de Son périmètre urbain, Cette extension induit divers problèmes entre autres, la demande de logements et le transport, Ainsi, Constantine n'échappe pas à cette équation. Cette dernière a connu au cours des deux dernières décennies de profondes mutations économiques et sociales et une forte urbanisation qui s'est particulièrement traduite par l'accroissement des volumes d'échanges et des besoins de déplacement. Par ailleurs, La complexité de la topographie de la ville de Constantine impose des conditions difficiles au développement spatial de la ville et à l'implantation de nouvelles voies de communication. A ce constat, l'introduction d'un nouveau moyen de transport urbain comme le tramway à Constantine, peut d'une manière ou d'une autre résoudre ses problèmes, y remédier aux embouteillages et à l'asphyxie que connaît le réseau routier constantinois depuis quelques années, et améliorer la qualité de l'image de la ville de Constantine en lui donnant un nouvel effet à travers l'aménagement des espaces urbains extérieurs qualitatives sur son parcours. C'est tout l'espace urbain extérieur qui a été repensé par le partage de l'espace entre plusieurs usagers (automobilistes, piétons et ceux qui utilisent le tramway) en favorisant l'utilisation des transports en communs et la marche à pied sans la négation de la voiture, et aussi par un aménagement positif de ces espaces urbains extérieurs (bancs, arbres qui s'adaptent à l'espace, panneaux de signalisations,...). Ce qui va se répercuter sur l'image de la ville de Constantine.

**MOTS CLES :** urbanisation, ville, périmètre urbain, transport urbain, espaces urbains extérieurs, tramway, image de la ville.

**المخلص** تعمير المدن في العالم تطور بشكل تدريجي خارج محيطها الحضري اتبع هذا الامتداد مشاكل مختلفة بما في ذلك الطلب المتزايد على السكن والنقل حتى قسنطينة لا تستثنى من هذه المعادلة هذه الأخيرة قد شهدت على مدى العقدين الماضيين تحولات اقتصادية واجتماعية بليغة ترجمة بتوسع عمراني سريع للمدينة والذي انعكس بصفة خاصة بزيادة احتياجات السكان بالنسبة لتنقل بين المدينة الام والاحياء المجاورة لها وعلاوة على ذلك تعقد تضاريس مدينة قسنطينة فرضت ظروف صعبة في وجه توسع المدينة وانشاء طرق جديدة هذا يعني ان النقل الحضري في مدينة قسنطينة أصبح مع مرور الوقت يشكل هاجسا كبيرا بالنسبة للسلطات العمومية للمسافرين لأنه لا يوجد أي معيار لاحترام الزبون حفاظا على راحته وامنه وكذلك التلوث المحيط وتحسين الفضاءات الخارجية في المدينة، وهذا ما أدى بنا الى القول بان وسيلة نقل مثل الترامواي في مدينة قسنطينة يمكن بطريقة او بأخرى في حل هذه المشاكل ومعالجة مشكلة الازدحام والاختناق التي تعرفه شبكة الطرقات داخل المدينة خلال السنوات القليلة الماضية وتحسين نوعية الفضاءات الخارجية التي يمر عليها الترامواي مع تقسيم الفضاء بين العديد من المستخدمين ( السيارات و المشاة و أولئك يستخدمون الترام ) و يشجع أيضا على استخدام النقل العمومي و السير على الاقدام مع تهيئة إيجابية للفضاءات التي يمر عليها ( مقاعد و الأشجار التي تتكيف مع الفضاء و علامات المرور ) و هذا أيضا سوف ينعكس إيجابيا على صورة قسنطينة.

**الكلمات المفتاحية:** التعمير، مدينة، محيط المنطقة الحضرية، النقل الحضري، الفضاءات الخارجية، الترامواي، صورة المدينة.