

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.

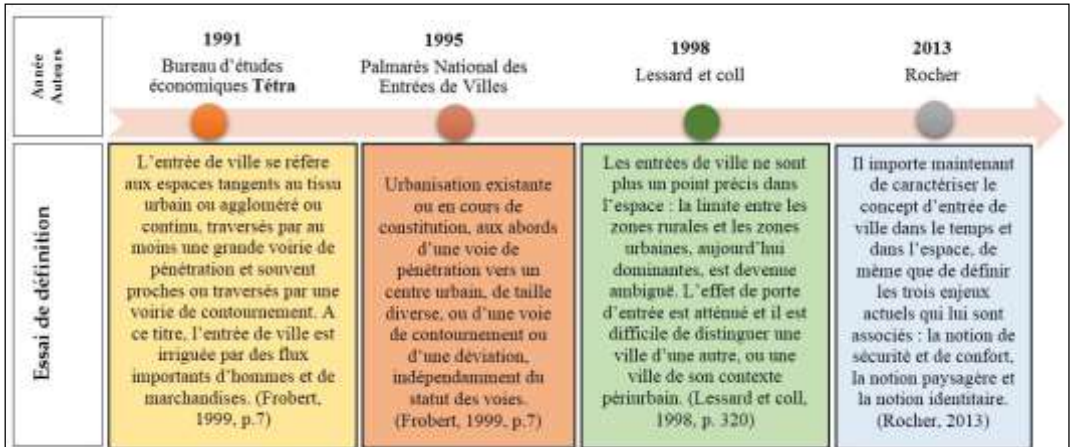
3. Cadre conceptuel : abord, entrée de ville et dynamique urbaine

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 auteures, 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.

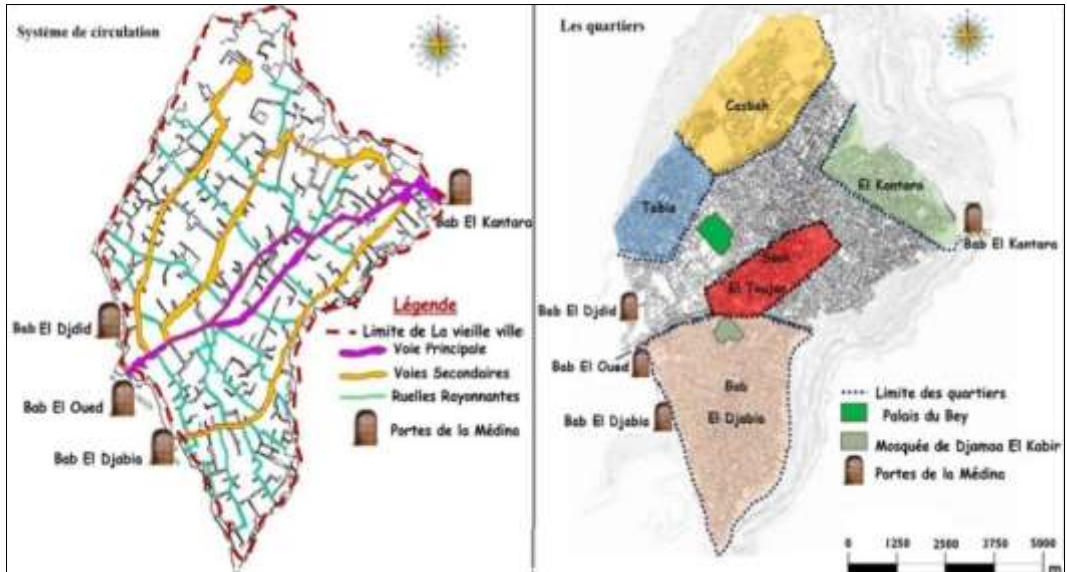
5. Les entrées de la ville Constantine : une approche diachronique

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.

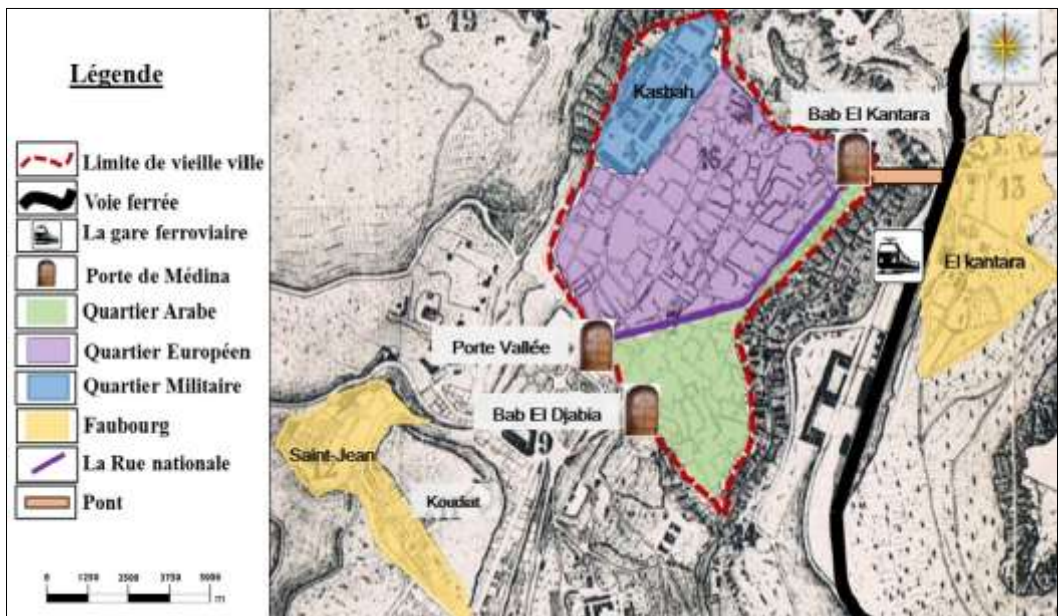
Durant la période 1837-1873, après la prise de Constantine, la ville a connu des modifications qui ont réécrit l'organisation sociale, économique et sa dynamique urbaine (Fig.3).

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.



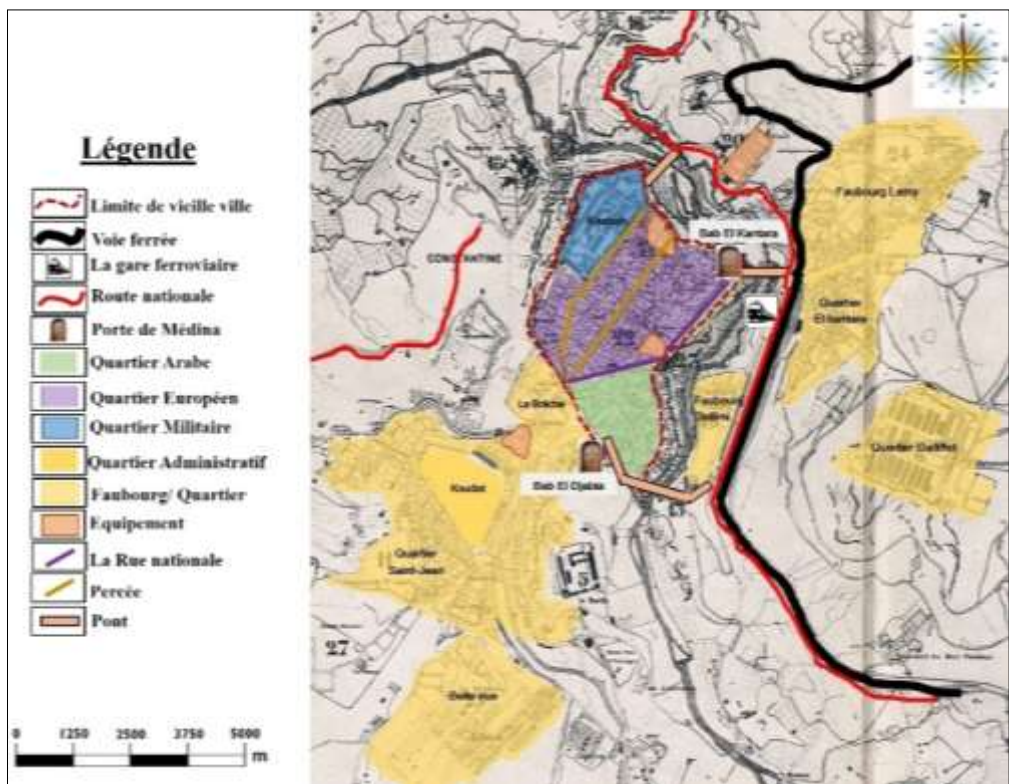
Source : Mercier Ernest, 1937. Mise en forme : auteurs, 2018.

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.

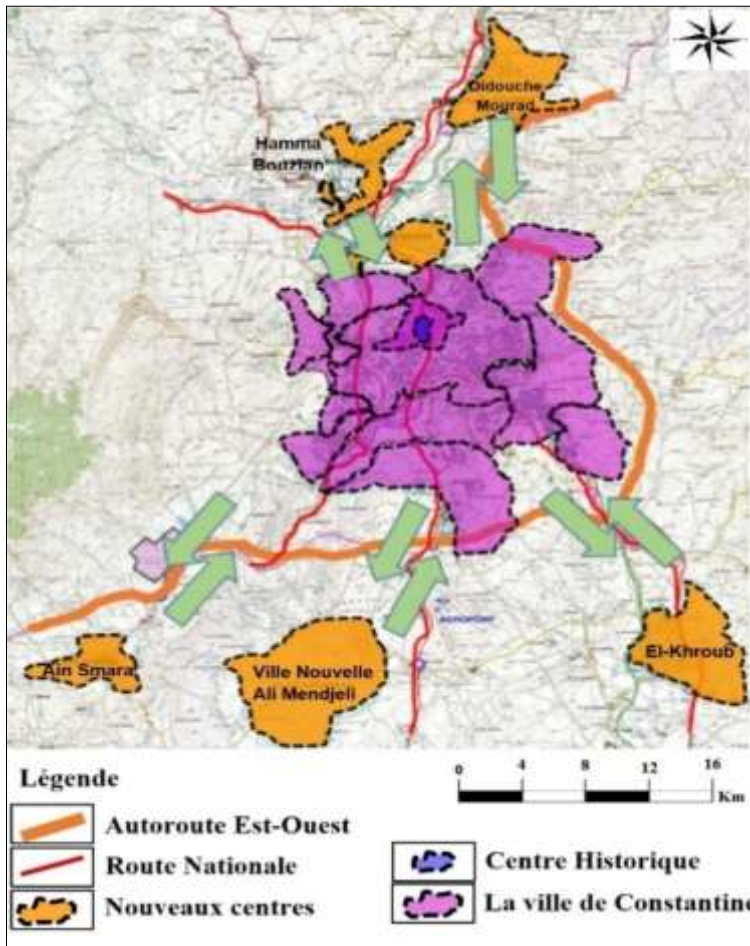


Source : Mercier E., 1937. Mise en forme : auteures, 2018.

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.

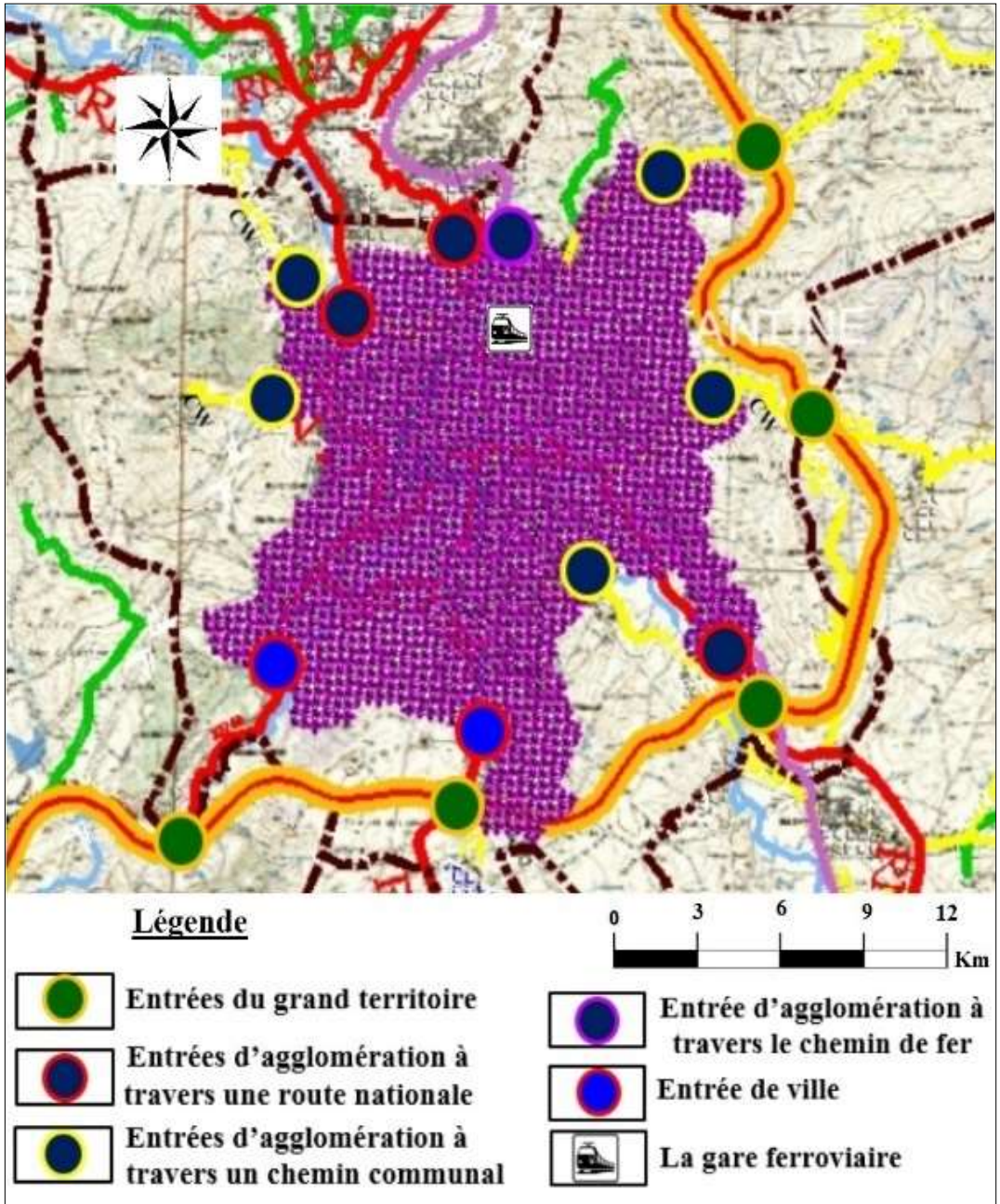
6.1 Forme

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'entrées¹ 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	1.116415	1.049837	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.

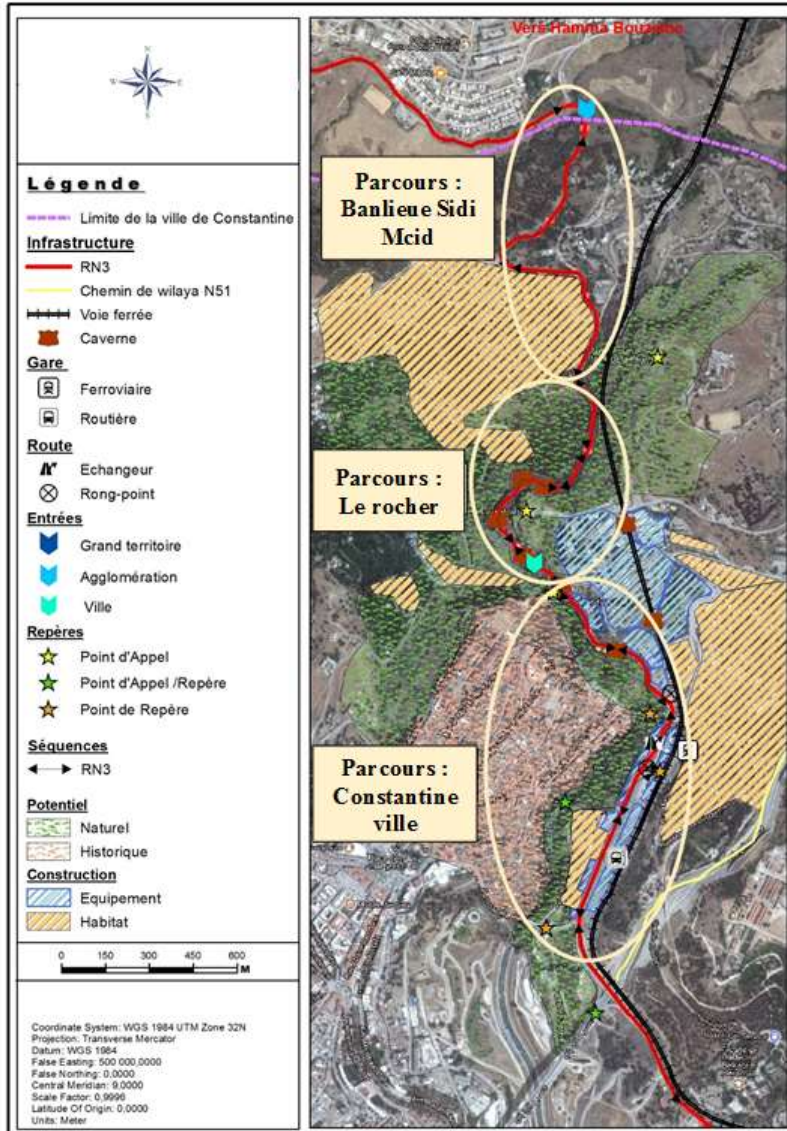
L'entrée au niveau de ces deux sites, décongestionne la surcharge et l'accès vers la ville de Constantine. Elle permet de faire vivre des zones parfois abandonnées par les activités rurales traditionnelles. D'un autre côté, l'étalement urbain prend la forme d'un éparpillement anarchique de l'habitat 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 Lurch ; 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.



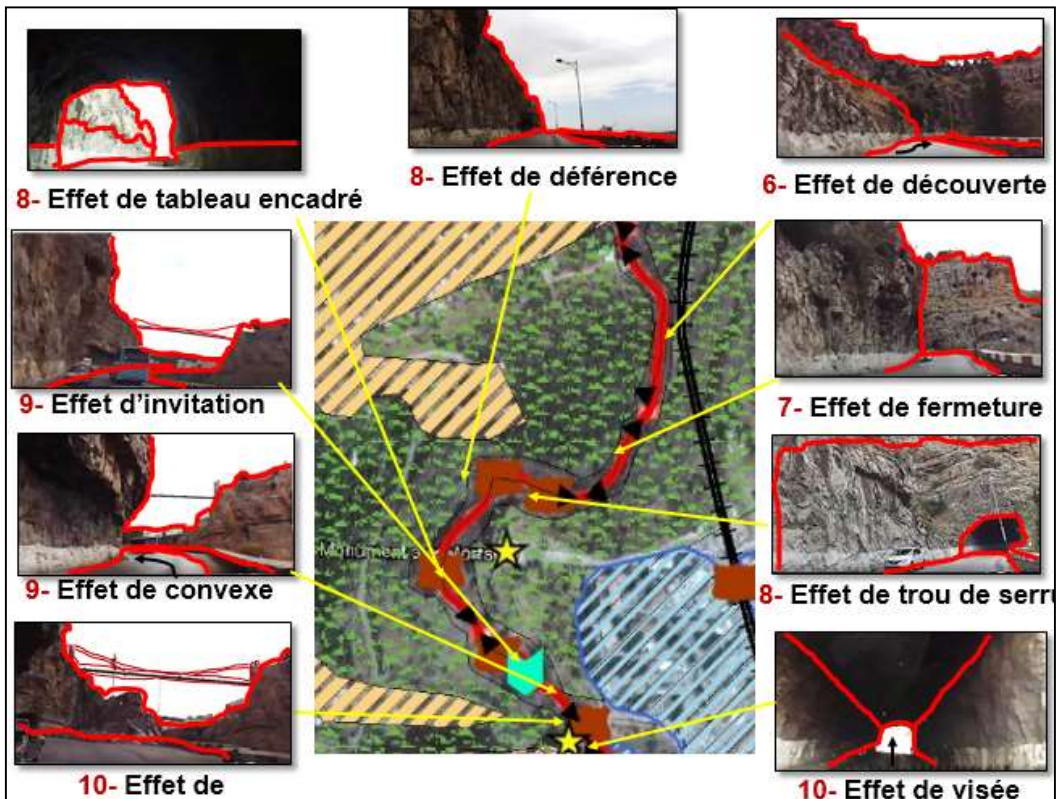
Source : Traitement: auteurs, 2017

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.

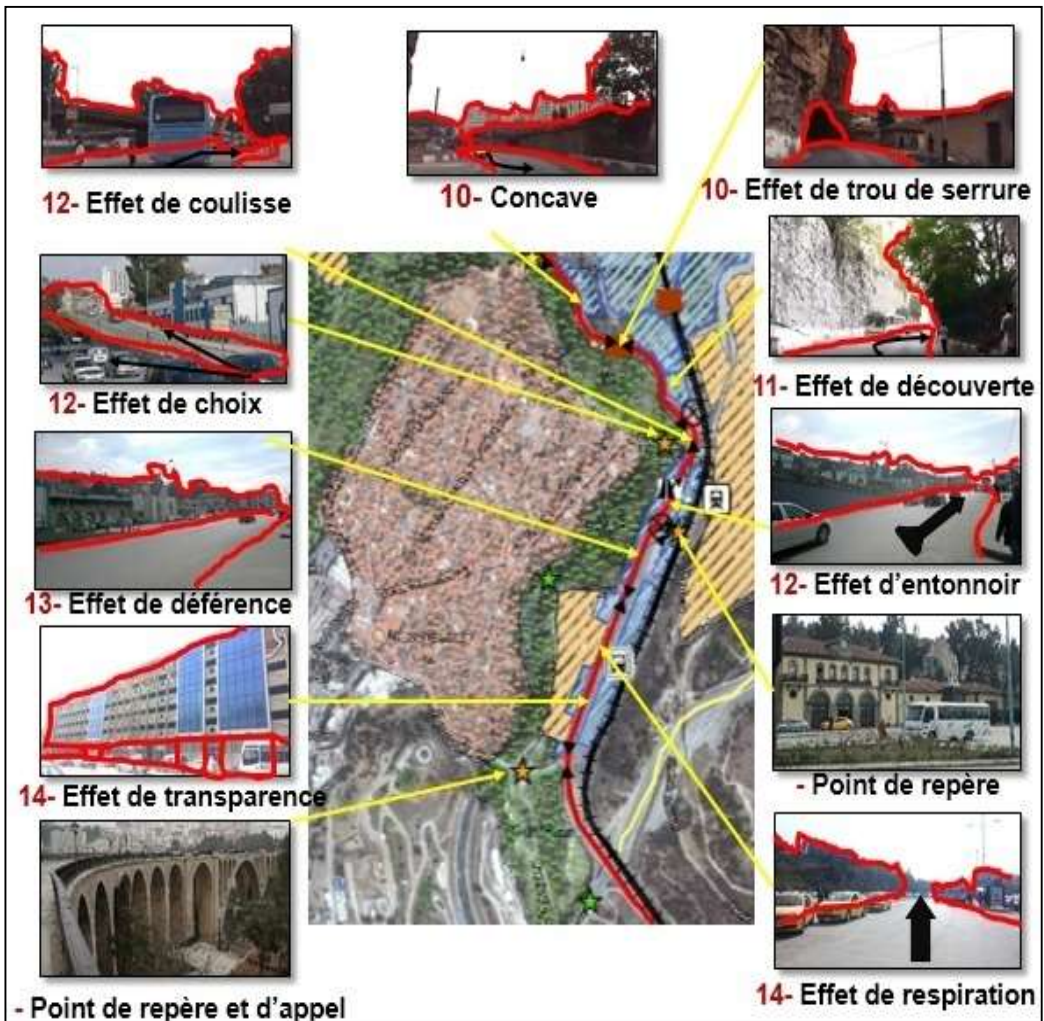
Les effets de déférence, de choix, de coulisse et les points d'appel et de repère confirment cette identité et interprètent les relations existant entre l'individu, la société et le territoire. « Le paysage est le produit des interactions, des combinaisons entre un ensemble de conditions et de contraintes 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 percepteur 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.
- 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.