

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-

NAIDJA Hadjer¹ et BENIDIR Fatiha¹.

¹ Université Constantine 3, Algérie

Reçu le 14/02/2016 – Accepté le 23/04/2017

Résumé

Constantine est exposée aux défis de développement imposés par la mondialisation. Malgré la présence de facteurs nécessaires à la compétitivité, la ville est en difficulté de confirmer son positionnement sur différentes échelles. Afin de soutenir son statut et son image de capitale de l'est, et pouvoir soutenir la concurrence d'autres villes, Constantine est appelée à développer son attractivité, et à prendre conscience de ses territoires potentiels d'une attractivité latente en l'occurrence des entrées de villes.

Ce travail tente à travers l'analyse de l'entrée sud de Constantine par Zouaghi/Ain El bey, qui est l'entrée principale par l'aéroport Mohamed Boudiaf, la Rn 79, et l'autoroute Est ouest, d'apporter une réflexion sur l'attractivité de ces territoires, tout en s'intéressant à ce qui distingue cette entrée et justifie son attractivité. L'analyse est dressée suivant une démarche de marketing stratégique appliquée aux territoires appelée "Analyse- diagnostic", permettant d'identifier les clés et les avantages concurrentiels du territoire. Cette démarche porte sur deux niveaux d'analyse : externe concernant l'environnement général de l'entrée et interne : concernant l'entrée elle-même.

L'entrée sud se trouve sur l'axe d'urbanisation, c'est une artère autour de laquelle se développent et s'articulent des activités structurantes de la ville, dont l'aéroport international, et l'université... Les facteurs de l'attractivité de cette entrée se voient nettement à travers deux angles : l'un par rapport à l'importance des infrastructures, et l'autre par rapport à la disponibilité et l'accès au foncier urbanisable qui est le levier de l'orientation de l'urbanisation et d'insertion de plusieurs projets de développement local.

Mots clés : Attractivité territoriale- Entrée de ville – Analyse/diagnostic - Constantine - Développement local - Marketing urbain.

Abstract

The territorial attractiveness of city entrances: Between vector of local development and support of urban marketing. Case of the southern entrance of Constantine -Zouaghi/Ain El Bey-

Constantine faces the challenges of development, imposed by globalization. Despite the presence of the necessary factors to the competitiveness, the city is in a difficulty to confirm its position on different scales. In order to support its image and its status as the capital of the Algerian East, and be able to compete with other cities, Constantine is in need to develop its attractiveness, and to be aware of its potential territories of a latent attractiveness, such as the city entrances.

This work attempts through the analysis of the south entrance of Constantine by Zouaghi/Ain El Bey, which is the main entrance by Mohamed Boudiaf Airport, the national road n°79, and the East- West highway, to make a reflection on the attractiveness of these territories. The analysis followed a process of strategic marketing applied to territories called "Analysis-diagnosis." It leads to identify the keys and the competitive advantages of the territory. This approach focuses on two levels of analysis: external concerning the general environment of the entry, and internal concerning the entry itself.

The south entrance is located on the urbanization axis, it is an artery, around which city structuring activities develop and revolve, particularly the international airport and the university... The factors of the attractiveness of this entry are, clearly observed through two angles: One related to the importance of the infrastructure, the other one related to the availability of lands, which is the lever of the orientation of the urbanization and the insertion of several local development projects.

Keywords: Attractiveness- City entrances– Analysis/diagnosis - Constantine - Local development - Urban marketing

ملخص

الجابدية الإقليمية لمداخل المدينة: بين موجه للتنمية المحلية ودعم للتسويق الحضري.

دراسة حالة المدخل الجنوبي لقسنطينة - زواغي/عين الباي-

تواجه قسنطينة تحديات تنموية تفرضها العولمة. على الرغم من حيازتها لمقومات ضرورية تخولها للدخول في المنافسة، إلا إن هذه المدينة تجد صعوبة في إثبات مركزها على مستويات مختلفة. لهذا ومن أجل دعم صورتها ومكانتها كعاصمة للشرق، وكذلك جعلها قادرة على التنافس مع غيرها من المدن، قسنطينة مطالبة بتطوير جاذبيتها، وكذا الأخذ بعين الاعتبار المناطق ذات الجاذبية الكامنة مثل مداخل المدينة. هذا العمل القائم على دراسة المدخل الجنوبي لقسنطينة من جهة عين الباي/زواغي والذي يعتبر المدخل الرئيسي عبر مطار هواري بومدين، الطريق الوطني رقم 79 والطريق السريع شرق-غرب، يهدف إلى إضافة فكرة تقوم حول جاذبية هذه الأقاليم.

التحليل تم وفق منهج التسويق الاستراتيجي للأقاليم والذي يسمى "تحليل – تشخيص". هذا الأخير يسمح بتحديد المفاتيح والمزايا التنافسية للإقليم المدروس. يقوم هذا التحليل على مستويين: خارجي يتعلق بالبيئة العامة للمدخل وداخلي يتناول خصائص المدخل نفسه.

البوابة الجنوبية للمدينة تقع على محور التوسع العمراني، هذا الشريان تتطور وتدور حوله أنشطة هيكلية بالأخص المطار الدولي، والجامعة... عوامل جاذبية هذا المدخل ترى بوضوح من خلال زاويتين: الأولى تمثل في أهمية البنية التحتية، والأخرى تكمن في توفر المدخل على العقار الصالح للتعمير، هذا الأخير يعتبر بمثابة العامل الموجه لتطور المدينة في هذا الاتجاه وكذا إقامة عدة مشاريع في إطار التنمية المحلية.

الكلمات المفتاحية : الجاذبية – مدخل المدينة – تحليل/تشخيص – قسنطينة – التنمية المحلية – التسويق الحضري

Introduction :

L'attractivité territoriale est un concept leitmotiv dans plusieurs littératures : économie, géographie et politique. Les définitions proposées pour cette notion rebondissent en majorité autour d'un sens commun qui s'explique comme « *la capacité d'un territoire d'offrir aux acteurs des conditions qui les convainquent de localiser leurs projets sur leur territoire plutôt que sur un autre* » (Fabrice, Hatem 2004)¹, en d'autres termes c'est « *la capacité d'un territoire à attirer et retenir les populations et les entreprises dans un contexte de mobilité croissante au plan international et national* ». (ETD², 2005).

Depuis quelques années, les questions liées à l'attractivité territoriale suscitent de plus en plus l'intérêt de plusieurs autres disciplines, et s'imposent dans des problématiques diverses notamment celles liées à la ville et l'aménagement du territoire. L'usage de la notion d'attractivité dans les débats sur les villes est relativement récent, néanmoins les réflexions sous-jacentes ne les sont pas. Les villes cherchent depuis toujours à se développer en attirant des ressources sur leurs territoires au détriment d'autres villes et régions. (VELTZ, 2005).

À l'heure de la mondialisation, les villes et territoires affrontent de nouveaux défis de développement imposés par la compétitivité accrue. Selon (THIARD, 2009), « *un territoire qui n'est plus compétitif s'expose à des pertes de population, à des phénomènes de désinvestissement et de délocalisation des entreprises* ». De ce fait, la nécessité croissante de se démarquer et de se situer sur des échelles différentes de concurrence impose aux villes de se doter de politiques de développement, aptes à renforcer leurs potentialités et augmenter leurs capacités à séduire et à maintenir l'attention des publics divers, autrement dit, adopter des politiques basées sur l'attractivité territoriale.

L'attractivité s'avère donc un enjeu stratégique et un thème crucial dans les différentes politiques de développement territorial à l'image du marketing urbain et le développement local. Le marketing urbain/territorial se présente comme une démarche ou un ensemble des méthodes et moyens visant à renforcer et valoriser l'attractivité afin de « *mieux répondre aux attentes des personnes et des activités de son territoire, et d'améliorer à court et à long terme la qualité et la compétitivité globale de la ville dans son environnement concurrentiel* ». (NOISETTE & VALLERUGO, 1996) Citédans (BELKAID, 2009, p. 50).

Par ailleurs, le développement local se présente comme étant « *un processus de diversification et d'enrichissement des activités économiques et sociales sur un territoire à partir de la mobilisation et de la coordination de ses ressources et de ses énergies* » (GREFFE, 1984). Les deux stratégies partagent un même objectif qui est la valorisation du territoire et ses atouts, et se croisent notamment en termes de méthode d'analyse ou de diagnostic territorial.

Sans doute, le territoire urbain dans son ensemble, et de par ses caractéristiques physiques, économiques, démographiques, identitaires et symboliques, oriente et anime les stratégies de développement. Or, des territoires en particulier peuvent propulser cette équation, à l'instar des entrées de ville. Ces territoires limitrophes traversés par des voies menant vers la ville, se présentent comme des territoires de premier contact avec l'urbain, et jouent le rôle des nœuds de communication et de récepteurs directs de l'urbanisation.

En matière d'attractivité, une entrée de ville peut exercer certaines attractions, essentiellement par rapport à sa situation dichotomique, sa physionomie, ses fonctions multiples, sa dimension symbolique et bien d'autres attributs propres à chaque entrée de ville. En dépit de ces offres territoriales qui font des entrées des villes des territoires potentiellement attractifs et convoités, elles furent décrites par (J.P. SUEUR, 1999) comme *sinistres urbanistiques* vu qu'elles dévoilent souvent un visage sombre marqué par un désordre d'implantations et d'activités. Bien qu'elles fassent partie intégrante de la ville et participent également à la production de son image, ces potentialités périphériques restent souvent loin des préoccupations.

La ville de Constantine comme toutes les villes, est exposée aux défis actuels de développement, malgré la présence de tous les facteurs nécessaires pour développer son attractivité et veiller à son développement endogène, son expérience en termes de stratégies concurrentielles surtout le marketing s'avère limitée, voire négligeable. Afin de soutenir son image, son statut, et pouvoir concurrencer d'autres villes, elle est appelée à faire recours primordialement au marketing urbain, non seulement pour renforcer et valoriser son attractivité globale, et orienter les projets de développement, mais aussi pour prendre conscience de ses territoires potentiels d'attractivité latente en l'occurrence des entrées de ville.

Les entrées de Constantine, ces vitrines avancées demeurent de nouvelles pistes de développement et de valorisation de l'ensemble du territoire, au-delà d'offres standards et communs entre les entrées de ville en général (situation d'entre-deux, présence d'infrastructure routière, fonctions multiples et disparates...), l'image de ces territoires est d'une importance capitale dans la

¹ Investissement international et politiques d'attractivité, Economica, Paris

² Entreprises, Territoires et Développement (ETD Centre de ressources du développement territorial)

construction de l'attractivité globale d'une ville quelconque, selon (MIGNNOT, 1988), « *L'impact de l'image de l'entrée de ville dépasse largement le cadre de ses limites et influe obligatoirement sur la manière dont est perçue la ville dans son ensemble* ».

Ce travail tente à travers l'exemple de la ville de Constantine et l'une de ses entrées principales d'apporter une réflexion sur l'attractivité des entrées de ville, en mettant l'accent sur ses facteurs dignes d'avancer et mobiliser le cycle de développement de cette ville, et par conséquent l'appréter à la compétitivité omniprésente à des échelles différentes. L'entrée en question est l'entrée sud par Ain El Bey, le principal accès de la ville par l'aéroport international Mohamed Boudiaf, la route nationale n°79 reliant Constantine à Batna, et l'autoroute Est-Ouest dans son tronçon qui traverse la ville au sud. Afin de bien fonder notre réflexion, nous allons essayer de répondre à un questionnement fondamental : **qu'est-ce qui distingue particulièrement cette entrée de ville et peut justifier son attractivité ?**

Méthodologie :

Dans l'ambition d'atteindre l'objectif de notre article, qui est de dévoiler les différents facteurs d'attractivité de cet espace d'introduction à la ville, capables de séduire l'implantation des futurs projets de développement local, et de mobiliser une démarche de marketing urbain au profil de toute la ville. Nous comptons établir une *analyse-diagnostic* appliquée au territoire de l'entrée sud de Constantine. Cette dernière se définit d'après (BENOÎT, 2009) comme un « *préambule indispensable à toute démarche de développement/marketing territorial consiste à identifier les forces et les faiblesses du territoire dans l'environnement qui est le sien, environnement qu'il convient de définir et d'évaluer en termes d'opportunités et de menaces* ».

Afin d'identifier les forces et les faiblesses, les opportunités et les menaces de l'entrée, cette analyse doit s'effectuer sur deux échelles : externe et interne en se basant sur des données d'enquêtes, des rapports d'outils stratégiques, des documents graphiques ... etc.

➤ **L'analyse externe :**

visée à dresser une lecture de l'environnement général de l'entrée à étudier. Nous limitons le périmètre de cette analyse à la ville de Constantine, en s'attaquant à l'importance de la ville dans sa région, ses potentialités majeures, ses différentes entrées, et aux outils stratégiques de développement. Cette analyse permet de saisir les menaces et les opportunités du territoire.

➤ **L'analyse interne :**

Cette analyse porte sur l'entrée elle-même, elle permet d'identifier les caractéristiques intrinsèques de ce territoire, d'évaluer ses forces et faiblesses. Notre choix a porté sur cette entrée en particulier, vu qu'elle représente l'accès principal de la ville par l'aéroport international Mohamed Boudiaf, la route nationale n°79, et l'autoroute Est-Ouest dans son tronçon qui traverse la ville au sud.

• **Délimitation de l'aire d'étude :**

Le périmètre d'étude n'est pas bien identifié et reflète certaines ambiguïtés de limites. Afin de cerner le périmètre du parcours, nous nous sommes référés à une étude menée par un bureau d'urbanisme (Territoires sites et cités, 2002) portant le titre : (Guide pour la qualification touristique des entrées et traversées des villes). Cette étude considère l'entrée comme un ensemble de séquences "souvent trois séquences" de caractéristiques morphologiques différentes :

- Le seuil d'agglomération : qui a comme fonction d'accueillir le visiteur, marquer la transition.
- La traversée d'agglomération : Elle a comme fonction d'accompagner le visiteur, elle correspond aux grandes voiries pénétrantes de l'agglomération.
- Le seuil de l'hyper centre : Il se situe aux anciennes portes de la ville centre.

L'application de ce séquençage sur l'entrée d'étude, nous a permis de limiter approximativement le périmètre de l'entrée à un parcours routier qui s'étale depuis le carrefour des quatre chemins jusqu'à l'intersection de la Rn°79 avec la Rn°5.

• **Éléments de diagnostic interne**

Pour bien procéder au diagnostic interne de l'entrée de Constantine par Ain El Bey, nous avons opté pour une démarche d'analyse de l'offre territoriale celle adaptée par (BENOÎT, 2009)³. Elle vise à mettre en place les clés de l'attractivité d'un territoire. Cette démarche détermine quatre composantes essentielles comme axes de l'attractivité d'un territoire :

- la composante géographique :
- la composante économique et infrastructurelle :
- les équipements d'intérêt général.
- la composante organique, identitaire et symbolique

³(BENOÎT, 2009, pp. 43,53), a donné une lecture exhaustive et structurée (sous forme d'une grille) des facteurs qui conditionnent l'attractivité territoriale, en s'appuyant sur deux contributions celles de (V. GIRARD.1999) et de (P. SOLDATOS.2003).

I. IDENTIFICATION DES CLÉS DE L'ATTRACTIVITÉ DES ENTRÉES DE CONSTANTINE : CAS DE L'ENTRÉE SUD PAR AIN EL BEY-

I.1. Analyse externe : Lecture de l'environnement général de l'entrée :

I.1.1. État des lieux de Constantine :

Avec ses vingt-cinq siècles d'histoire, Constantine se place parmi les villes les plus anciennes au monde, une longévité, qui se trouve aujourd'hui confrontée à de nouveaux défis d'existence imposés par la mondialisation et la concurrence aigüe entre les villes. Constantine recèle d'importants atouts et potentialités formant le noyau de son attractivité : elle est la troisième ville de l'Algérie, située au nord-est du pays, entre le tell et les hautes plaines, sur le croisement Nord-Sud (Skikda Biskra), et Est-Ouest (Annaba-Sétif), et c'est un nœud de convergence d'un réseau de transport, terrestre (routes nationales 3, 5, 27, 79 et un tronçon de l'autoroute Est-Ouest), ferroviaire et aérien. Par rapport à son environnement immédiat, Constantine chef-lieu de wilaya éponyme, se trouve au centre géométrique de ses villes satellites et villes nouvelles. Cet emplacement géographiquement favorable lui a permis de s'ériger en point relais dans sa région.

En termes de capital humain, la ville abrite environ 448374 habitants (RGPH 2008) soit 47.77 % de la population totale de la wilaya. Sur le plan économique, Constantine a deux zones industrielles (palma, 24 février), et deux zones d'activité (Rhumel, Boumerzoug) parmi un total de quatre ZI et onze ZA sises sur l'ensemble de la wilaya. Les principales activités installées sur ces zones sont : l'industrie pharmaceutique, chimique, agroalimentaire matériaux de construction... Sur le plan des grands équipements, Constantine est bien équipée avec des structures d'une ampleur régionale, nationale et même internationale, il s'agit essentiellement de l'aéroport international Mohamed Boudiaf, la ligne d'autoroute est-ouest, et le pôle universitaire. En ce qui concerne les aptitudes touristiques, Constantine dispose d'une infrastructure hôtelière plus ou moins modeste en comparaison avec ses richesses potentielles : patrimoine matériel (bâti, sites historiques, pont, artisanat, paysage naturel, monuments emblématiques...), et immatériel (culture locale, culinaire, musicale...).

D'après cette brève lecture de certains aspects, la réalité de la ville paraît satisfaisante, mais pas encore pas suffisante pour un bon positionnement national, magrébin, encore moins international. Le développement de l'attractivité de Constantine vis-à-vis des publics divers demeure la clé de voûte pour pouvoir se positionner dans ce cadre de compétitivité. Sans doute, Constantine ne manque pas de capacités concurrentielles

(ressources physiques et naturelles, potentialités économiques et infrastructurelles, richesses historiques et emblématiques...) ni d'ambitions de développement. Elle a juste besoin d'outils stratégiques de planification et de développement local, qui prennent en compte les enjeux et les défis imposés par la mondialisation, afin de renforcer son attractivité, et valoriser ses capacités territoriales pour mieux se positionner.

I.1.2. État des lieux des outils stratégiques de développement de Constantine :

Parmi les outils stratégiques mis en place pour le développement de Constantine, figure en premier lieu le schéma directeur de développement de la métropole (SDAAM), est l'un des outils adoptés par le ministère d'aménagement du territoire, de l'environnement et du tourisme (MATET, 2007), visant à maîtriser la croissance urbaine des grandes villes de l'Algérie (Alger, Oran, Constantine, et Annaba), dans un cadre de développement durable. Les finalités sont multiples ; globales ou spécifiques à chaque métropole. Les objectifs propres à Constantine s'articulent autour des visions sur : le devenir du territoire métropolitain, les réseaux qui le structure, les macros fonctions du territoire et les mesures de son aménagement et son développement, et la localisation des grands équipements, infrastructures.....etc.

Le schéma de cohérence urbaine (SCU), est aussi un outil stratégique d'aménagement et de développement dynamique et territorial, il invite les acteurs à mieux penser le développement de la ville dans une perspective de développement durable pour l'horizon 2025. Les enjeux du SCU de Constantine portent primordialement, sur la création d'emplois à travers un développement économique, l'amélioration de la qualité de vie, la qualité urbaine, et architecturale, protection et mise en valeur de l'environnement et des ressources, l'amélioration et la valorisation de l'image de la ville... (MATET, 2006-2007)⁴.

Ensuite, le plan de modernisation de la métropole de Constantine (PMMC), ce projet prétend la transformation de Constantine « à travers une série d'actions entreprises à faire de cette ville une métropole aux nouvelles perspectives sociales, économiques, urbaines et architecturales, compatibles avec un développement urbain durable marqué par une qualité environnementale et urbaine : la préservation des espaces naturels et la

⁴Rapport 1 : Étude d'élaboration du SCU « Délimitation du périmètre d'étude » - Rapport 3 : Enjeux majeurs du SCU du grand Constantine. 2007

préservation du patrimoine urbain »(PMMC). Dans le but d'atteindre ces objectifs, ce plan a prévu plusieurs interventions sur des secteurs divers de la ville : environnement et paysage, infrastructure et mobilité, tissus historiques et contemporains.....etc.

En outre, l'évènement de Constantine capitale de la culture arabe en 2015 est une démarche de communication territoriale qui sert de base au développement local de la ville et son dynamisme et symbolisme culturel, et par conséquent la transmission d'une image favorable de la ville à un public plus vaste. Cette manifestation promulguée par l'Organisation arabe pour l'éducation, la culture et les sciences (ALESCO) a été l'occasion pour insister sur le développement de la ville à travers la mise en place d'infrastructures complémentaires hôtelières, culturelles, en plus de larges programmes de réhabilitation et d'améliorations urbaines.

Il est avéré que ces outils et dispositifs stratégiques ont apporté à la ville l'occasion de restructurer son espace urbain, et remodeler son image physique et symbolique par le biais de l'insertion de quelques grands équipements, et projets d'envergure sur son territoire. En d'autres termes, ils ont boosté son attractivité omniprésente. Cependant, ils n'ont pas abouti aux objectifs fixés, surtout pour le cas du PMMC qui n'est arrivé depuis son lancement qu'à la réalisation de quelques projets tels que : le tramway, le téléphérique, le transrhumel et le pôle universitaire Constantine 3..., et de même pour le cas de l'évènement de Constantine capitale de la culture arabe 2015, au titre de laquelle la ville a bénéficié de plusieurs projets qui sont suspendus, ou arrêtés, à part quelques projets achevés : l'hôtel Marriott 5 étoiles , salle de spectacle le zénith 3000 places, plus les travaux de rénovation de quelques équipements culturels.

1.1.3. Présentation générale des entrées de Constantine :

Malgré la présence des opportunités de développement de son urbanité, la ville de Constantine souffre encore de problèmes notamment au niveau d'espaces périurbains. C'est un exemple éloquent, où s'interfèrent les problèmes de l'habitat informel, de la qualité du cadre bâti, de l'étalement urbain au détriment des terrains agricoles...etc. Cette situation apparaît défavorable au développement de la ville, et l'en empêche de développer certains avantages concurrentiels.

Les entrées de la ville sont une forme d'espaces périurbains, elles partagent et font émerger en général les maux de leurs contextes vu qu'elles présentent des artères et des vitrines urbaines. La ville de Constantine est dotée de cinq entrées principales situées sur les différentes routes nationales traversant son territoire (RN 3, 5, 27 et

79), dont de nombreux tissus urbains se développent de façon relativement rapide basée sur une logique de proximité routière. L'aspect général de chacune des entrées, nous renseigne sur certaine diversité de forme urbaine, d'infrastructure de transport, paysage et d'activités. L'image des entrées actuelles de Constantine est une conséquence d'une série de mutations ; spatiale, sociale, et économique qui remontent loin dans l'histoire de la ville.

Dans la période ottomane, la ville ressemblait à une forteresse sise sur le rocher, elle avait cinq portes, dont trois portes principales perçaient le mur d'enceinte sur le côté accessible à l'ouest du rocher ; il s'agit de Bab El Oued, la principale porte de la ville menant vers Alger et les villes du Sud, Bab El Djedid, Bab El Djabia. Une quatrième porte est Bab El Kantara, elle enjambe le Rhumel à l'Est inaccessible de la ville dirigeant vers le littoral. Les écrits historiques ont moins signalé d'autres portes à l'instar de Bab Erouah, et Bab Lahnanha... Les Portes de la médina assuraient des rôles divers de sécurité, contrôle, transition et marquaient une nette délimitation entre l'espace urbain et l'espace rural. Les alentours des portes formaient une scène pour plusieurs activités essentiellement commerciales ; on parle de Rahbat Djemal (place des chameaux) à l'intérieur, et des marchés de gros à l'extérieur de Bab El Djabia et Bab Djedid.

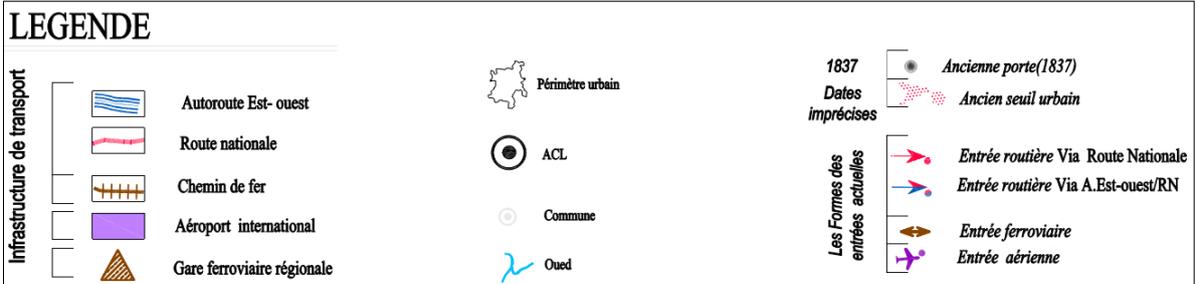
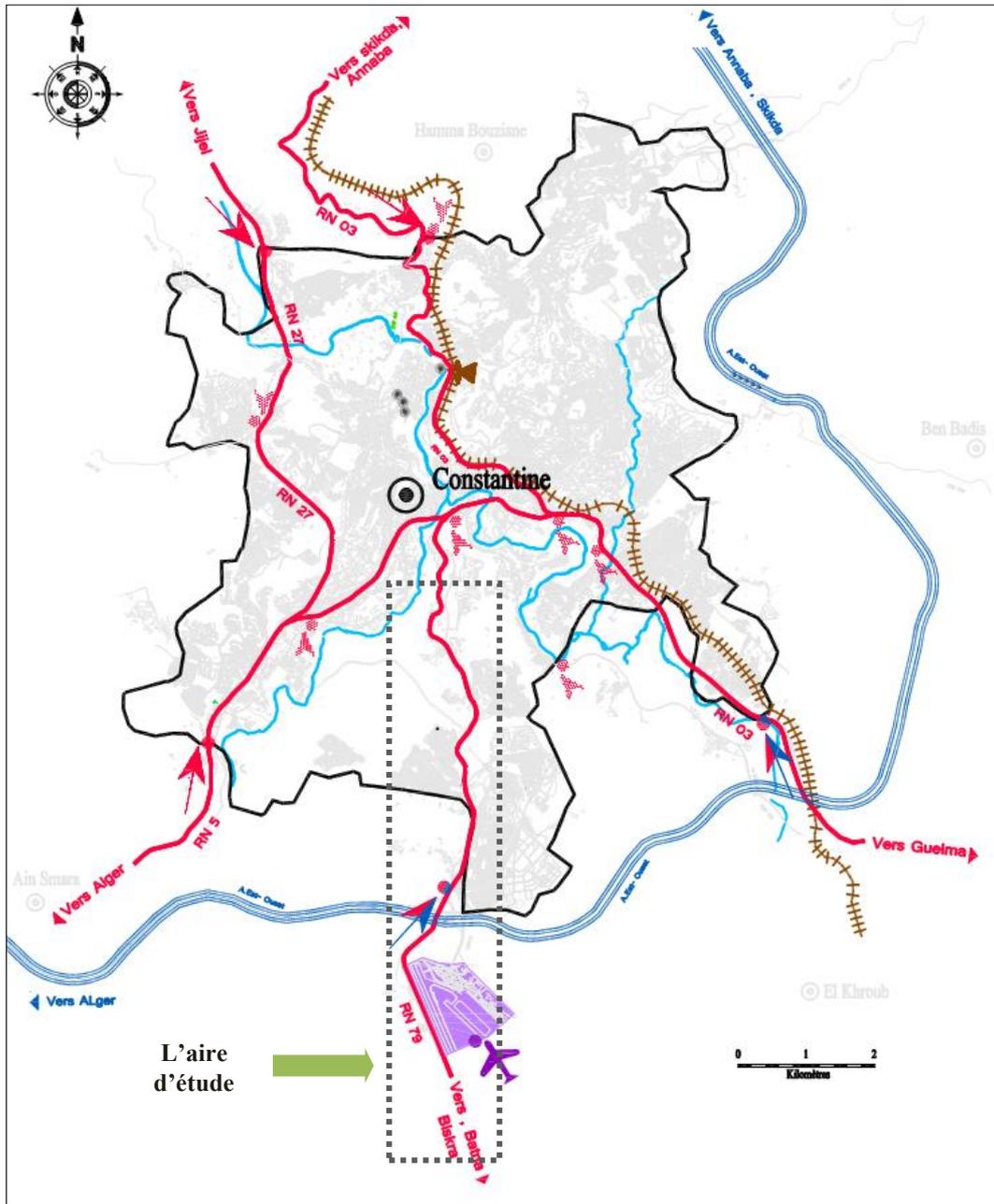
La colonisation française, a apporté à la ville des modifications dans l'armature urbaine, dont la plus importante de notre point de vue est la destruction du mur d'enceinte et les portes d'entrée en vue de contrôler d'affaiblir la résistance de la ville d'une part, et permettre une extension externe d'autre part. Cette époque marquait aussi la réaffirmation des anciens tracés de routes par l'instauration d'un réseau de routes nationales (ex: la route de la corniche, route de Batna et Biskra, Route de Philippeville ...) ; d'où plusieurs tissus urbains s'amplifiaient aux abords tels: la cité El Bir, les Muriers, Bentelis, et 4^{ème} kmen formant des parcours périurbains assurant la fonction des nouvelles portes urbaines.

Même après l'indépendance, le développement périphérique aux abords routiers continu et les entrées de ville/les seuils urbains ne cessent de glisser sur les mêmes axes routiers (les actuelles RN 3, 5, 27, 79). Les abords sont généralement flous et imprécis et reflètent une urbanisation discontinue et désordonnée parfois dominée par une activité commerciale nourrie de l'effet vitrine et la visibilité des implantations sur les voies d'accès.

Depuis les années 1980, le développement urbain de Constantine s'est orienté vers le sud de la ville plus exactement sur le plateau Ain El bey, une disponibilité foncière assurait la réalisation de larges programmes de lotissements et d'équipements structurants à Zouaghi et l'insertion de la ville nouvelle Ali Mendjeli. L'entrée sud de

Constantine se trouve au milieu de cet environnement, à mi-chemin entre la ville mère Constantine et la nouvelle ville Ali Mendjeli. Elle se distingue par rapport au reste des entrées de la

ville par son caractère planifié et signé par les outils et les instruments d'aménagement et de développement.



(Fig.1):Les entrées de Constantine : typologie et situation.
 (Source : Fond de carte PDAU + Auteur)

I.2. Analyse interne : Lecture des avantages concurrentiels de l'entrée sud de Constantine

I.2.1. Composante géographique: l'entrée de la ville, une forme d'espaces périurbains

« Aujourd'hui, une entrée de ville peut se définir comme un accès et une introduction à la ville, constituée à la fois de la route d'accès à une agglomération, une ville, un centre-ville ou un village, de ses abords et du paysage visible à partir de ladite route. (LESSARD et al.,2003), cité dans (ROCHER, 2013, p. 14).

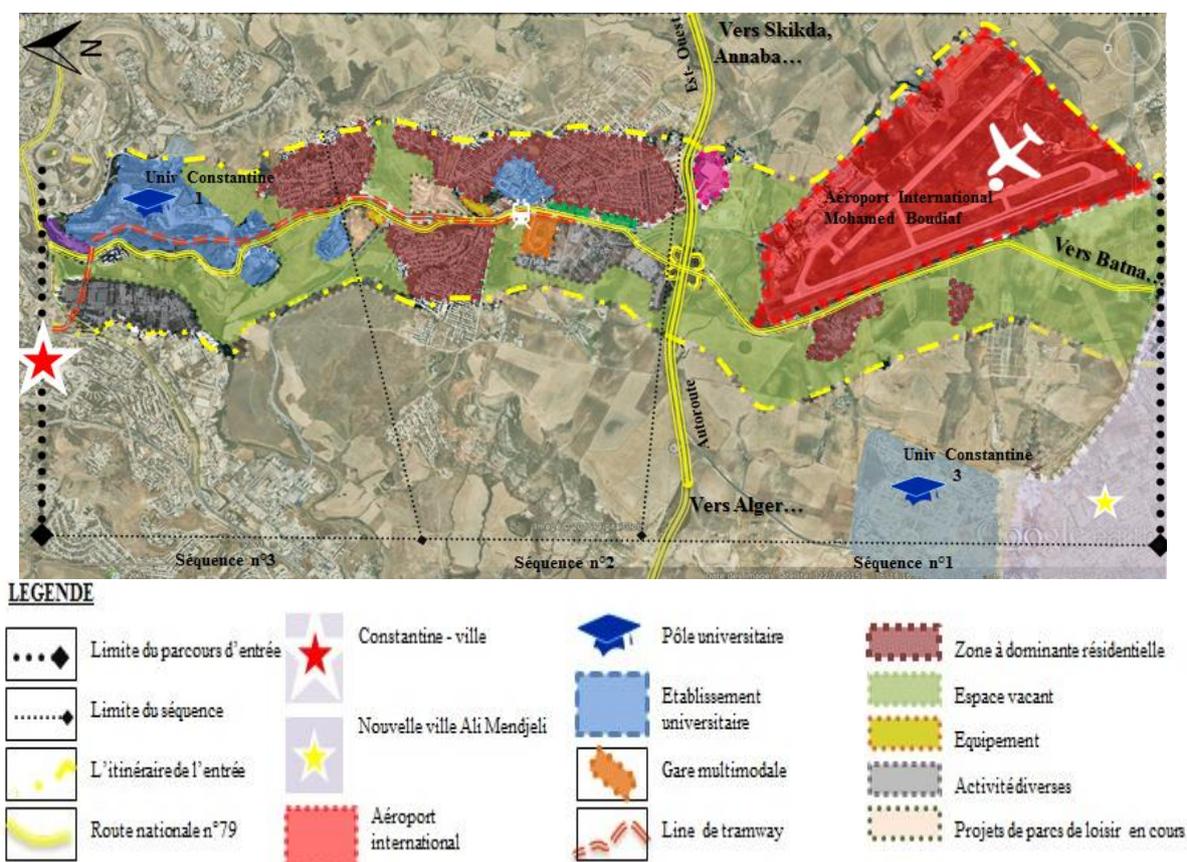
- Localisation et morphologie de l'entrée :

L'entrée de Constantine par Ain El Bey/Zouaghi se trouve à la périphérie sud de la ville au niveau du plateau Ain El Bey à mi-chemin entre

la ville mère Constantine et la nouvelle ville Ali Mendjeli. C'est un double accès : aérien via l'aéroport international Mohamed Boudiaf, et routier via la route nationale n°79 reliant Constantine à Batna. Cette dernière absorbe tous les flux vers Constantine venant du chemin de wilaya n°24 et l'autoroute Est-Ouest dans cette extrémité de la ville. L'entrée routière est un parcours linéaire relativement long de 10 km environ. S'étale depuis le carrefour des quatre chemins jusqu'au seuil de l'hyper centre sur le croisement de la Rn°79 avec la Rn°5, au niveau de Djnane Zitoun.

- Les grandes séquences du parcours de l'entrée :

La perception du paysage le long de l'axe d'entrée, permet de le diviser en trois grandes séquences portant majoritairement les mêmes caractéristiques et les mêmes vocations. Ce séquençage reflète des lectures diverses : spatiale, fonctionnelle, et symbolique.



(Fig.2): Leparours de l'entrée sud à Constantine par la RN 79/ Aéroport

(Source : Auteur -Fond d'image : Google earth 2015)

La première séquence du parcours correspond au seuil de l'agglomération où la ville s'apprête à accueillir ses visiteurs. Elle s'étend sur environ 5 km depuis le carrefour des quatre chemins jusqu'à l'intersection de la Rn°79 avec l'autoroute est-ouest, en passant par l'aéroport de la

wilaya, et de vastes terrains vierges du plateau Ain El Bey. Le franchissement du seuil est une expérience qui illustre la transition entre deux environnements entièrement distincts : urbain et rural.



(Fig.3): **Vuesur la 1ère séquence de l'entrée sud -espace dichotomique-**
(Source : vue prise depuis l'autoroute est-ouest. Auteur septembre 2015)

La deuxième grande séquence du parcours est la traversée d'agglomération : c'est la partie du tronçon dans l'agglomération secondaire de Zouaghi, depuis le quartier Sonatiba à la limite de l'autoroute est-ouest, jusqu'au rondpoint de Zarzara et l'institut de paramédical en traversant plusieurs quartiers et lotissements. Cette voie de pénétration guide le visiteur et l'utilisateur de l'entrée à travers, un contexte urbain dominé par des façades résidentielles, des espaces publics, et des équipements divers : administratifs, universitaires...



(Fig.4) : **Vue sur la 2ème séquence de l'entrée sud -côté Sonatiba-**(Source : Auteur septembre 2015)



(Fig.5) : **Vue sur la 2ème séquence de l'entrée sud - Cité frères Ferrad.**

(Source : Auteur septembre 2015)

La dernière séquence majeure du parcours vers le centre, s'étale depuis le rondpoint de Zarzara, jusqu'à l'intersection de la Rn°79 avec la Rn°5. Elle correspond à un parcours d'équipements avec une primauté nette d'équipements universitaires : pôle universitaire Constantine 1, Campus Ahmed Hamani, institut paramédical, en plus des résidences estudiantines.

- *Disponibilité foncière : un atout majeur*

Le plateau Ain El Bey a été décidé une réserve foncière⁵ pour la ville de Constantine. Depuis les années 80, cette partie de la ville témoigne d'un développement urbain accéléré notamment sur le site de Zouaghi, qui représente aujourd'hui une agglomération secondaire à caractère résidentiel : (l'habitat occupe 80% du sol urbanisé)(SIDI SALAH, 2010, p. 136), dont la forme la plus caractéristique est le lotissement. Le foncier situé sur l'axe de l'entrée sud de Constantine et ses abords, est un pari très important, vu que cette vitrine urbaine favorise l'implantation des programmes de développement territorial, et l'insertion des grands infrastructures et équipements d'intérêt général tels que : le projet de la gare multimodale, la salle de spectacle le zénith, le parc citoyen...etc.

Domaniale	826.90 ha	66.48%
Privé	416.80 ha	33.51%

(Tab.1): **Statut foncier de la zone urbaine Ain El Bey.**(Source le plan d'intégration dans les réserves foncières de la commune de Constantine. Direction de domaine d'état de wilaya de Constantine 2000. Cité dans (LAKHDAR , 2011, p. 115).

- *Quelques contraintes liées à la situation spatiale :*

Le plateau Ain El Bey est caractérisé par des terrains favorables à l'urbanisation, moins soumis aux contraintes physiques, hormis la servitude aéronautique de dégagement et de balisage. Malgré l'interdiction de l'occupation du périmètre de sécurité de l'aéroport, un important équipement est implanté dans ce périmètre et un autre sera projeté à proximité (la salle de zénith et le futur projet du pavillon d'exposition). En revanche, l'entrée surtout la première et deuxième

⁵Au titre de l'ordonnance 26/74 du 20/2/1974 portant la constitution des réserves foncières au profit des communes.

séquence est exposée aux nuisances sonores. Selon les résultats d'une enquête auprès des résidents de l'agglomération de Zouaghi, établie par (ABDI, 2007) dans le cadre d'un mémoire de magistère, le bruit dans la zone est fondamentalement lié à la proximité de l'aérogare (46.39%), aux travaux de construction divers (28.27%), et aux moyens de transport (24.26 %).

1.2.2. Composante économique et infrastructurelle :L'entrée par Ain El Bey, un territoire de projet

"Les entrées de ville conservent auprès des acteurs économiques l'image attractive d'un espace qui marche où l'on peut aisément développer une activité lucrative"(Frobert, 1999).

- *L'université : une branche d'activité saillant.*

En dépit du caractère résidentiel prédominant de l'agglomération Zouaghi, on assiste en parallèle au développement du secteur d'enseignement supérieur. La répartition des campus universitaires et la concentration des résidences estudiantines sur l'ensemble de l'axe d'entrée à la ville mettent en exergue la notoriété inhérente de la ville sur le plan scientifique, et constituent des repères dans le paysage.

L'université des Frères Mentouri est le pôle universitaire original de la ville, elle fut édifée dans le cadre d'une vision présidentielle du chef d'État Houari Boumediene pour le développement de l'Algérie indépendante. L'ambition à travers l'emplacement de l'université au niveau du plateau Ain El bey, plus exactement à l'entrée de Constantine par la Rn 79, était de choisir une assiette dominant son environnement. Depuis sa création jusqu'en l'an 2012, l'université Constantine assurait la formation des étudiants répartis sur différentes facultés. Par le biais du décret exécutif du 28 novembre 2011, l'université subissait une restructuration, avec la création de deux nouvelles universités implantées sur le plateau Ain El Bey, en plus de l'université d'origine (Constantine 1) : il s'agit de l'université Abdelhamid Mehri (université 2) et l'université Salah Boubnider (université 3).

	Univ 1	Univ 2	Univ 3
Effectif des étudiants	34885	14681	14209
Effectif des enseignants	1649	610	780

(Tab.2) : **Effectifs des étudiants et des enseignants au niveau des universités de Constantine pour l'année universitaire (2014-2015).** (Source : Vice rectorat chargé du

développement, de la prospective et de l'orientation – citée dans (CHERRAD, 2016, pp. 148, 157, 161)

Le caractère universitaire de l'entrée sud de Constantine par Ain El Bey s'est renforcé par l'insertion de l'université Constantine 3 d'une capacité de 44000 places pédagogiques. Cet équipement structurant de grande envergure sis à la périphérie nord de la ville nouvelle Ali Mendjeli est perceptible depuis l'autoroute est-ouest, la Rn 79 et l'aéroport, il s'étale sur un vaste terrain de 170 ha abritant six facultés, un institut, et trois écoles, en plus 19 résidences, un pôle sportif et une zone d'habitat pour les enseignants. Le nouveau pôle est réalisé dans le cadre de la modernisation de la métropole de Constantine, parmi une série d'autres « équipements et infrastructures caractérisés par leur capacité à modifier et à transformer la métropole et son visage » (HECHAM ZEHIOUA & LABI, 2009).

Sur le plan stratégique, l'université de Constantine se trouve en tête des enjeux majeurs du projet de la métropole, selon le schéma de cohérence urbaine. Elle favorise la réflexion sur la mise en place d'un futur pôle de compétence qui doit se faire autour des capacités de recherche. En effet, L'université est un secteur d'activité économique saillant, « elle n'est plus à considérer comme étant uniquement un lieu de formation, de savoir et de recherche, mais également une entreprise qui participe au développement de la ville » (CHERRAD, 2016, pp. 203-204). La relation de l'université avec l'environnement socioéconomique, se révèle à travers les données d'une économie directe : tels que l'emploi généré par le secteur universitaire, les différents services universitaires essentiellement le transport, la restauration, l'hébergement... ou indirecte tels que les prestations et services assurés à des entreprises économiques, institutions, administrations, ou même son implication dans le domaine de gestion et management des entreprises à travers des initiatives visant à ancrer l'esprit d'entrepreneuriat au sein des étudiants : comme l'université d'été, concours star de l'entrepreneuriat 1ère édition 2010, maison de l'entrepreneuriat, web days 3^e et 4^e édition 2012, call for Tech, caravane de l'entrepreneuriat et d'innovation 2014, le salon d'emploi ... en plus des séries de conférence et journées scientifiques.

- *Voies de communication et infrastructures de transport*

L'entrée de la ville par Ain El Bey/ Zouaghi se trouve dans une position stratégique par rapport aux grands axes de déplacement, elle est munie d'une série d'infrastructure de transport assurant une meilleure accessibilité à la ville. Le territoire est privilégié par la présence d'un aéroport international qui fut construit en 1959 sur une

superficie de 400 ha, la nature topographique favorable du site et son éloignement de la ville de Constantine à l'époque, sont autant de facteurs qui ont favorisé l'emplacement de cet aéroport sur le plateau d'Ain El Bey. En 2013, cet aéroport bénéficiait d'une nouvelle aérogare qui a participé pleinement à l'amélioration des prestations. L'aéroport international Mohamed Boudiaf est classé la troisième plateforme aérienne de l'Algérie après celles d'Alger et Oran, et la première à l'échelle régionale. Il assure des vols sur 13 lignes internationales à destination de France, puis l'Arabie Saoudite, et modestement la Turquie, l'Espagne, la Belgique, et l'Italie, plus 9 lignes nationales. Selon les données de la direction de transport de Constantine, le trafic passager enregistré en 2013 est de 360147 pour le trafic national et 364884 pour le trafic international soit un total de 725031.

Par ailleurs, le territoire de l'entrée est traversé par un réseau routier d'importance régionale et nationale, il s'agit de la route nationale N°79, et l'autoroute Est-ouest. En plus de leur caractère de communication interurbaine et interwilayale, ces deux infrastructures servent à relier l'aéroport et l'université à la ville. Le point d'intersection de ces deux voies de communication est aménagé sous forme d'échangeurs permettant de faciliter l'accessibilité à Constantine ou de diriger le trafic en dehors vers les villes limitrophes essentiellement la ville nouvelle Ali Mendjeli, El Khroub et Ain Smara, ou vers n'importe quelle autre destination. Cette entrée Sudest aussi en lien direct avec la zone industrielle palma à travers la route de Boussouf qui se croise avec la Rn° 79 au niveau du carrefour Massinissa. Cette liaison assure un transport rapide et fluide des produits et cargaisons. En termes de trafic routier, les flux enregistrés à l'entrée de Constantine par Ain El Bey/Zouaghi sont ceux drainés par la RN79 avec une contribution importante de l'autoroute Est-ouest, qui reste encore à identifier.

Section	TJMA ⁶ V/J
O.A Pont – carrefour Zouaghi	20500
Carrefour quatre chemins – carrefour Zouaghi	9000
Jonction Rn 79- CW 24 – carrefour entrée aérogare	7000

(Tab.3): **Recensement du trafic routier -entrée sud-**(Source : Direction des travaux publics 2015)

	Voiture touristique	Bus
Entrant	3247	137
Sortant	1670	97

(Tab.4): **Comptage du trafic routier en une heure de pointe (7h30-8h30) sur le carrefour de Zouaghi.**(Source : enquête spatiale.Auteur 7 octobre 2015).

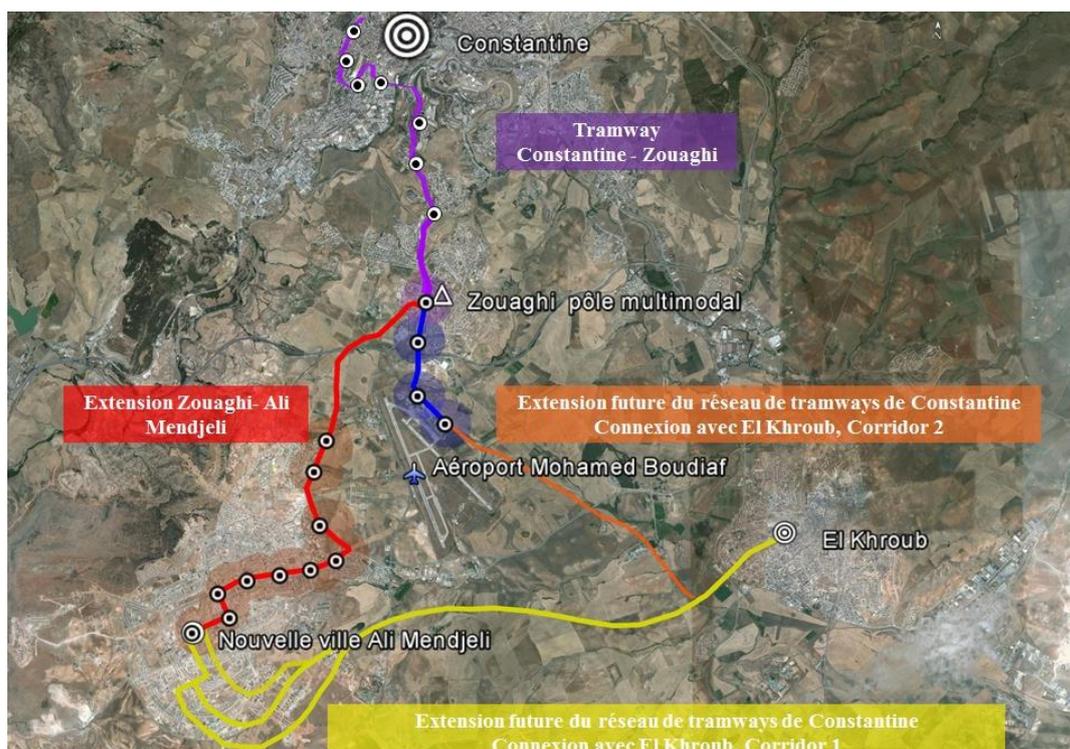
Le tramway est l'un des projets structurants de la ville programmés dans le cadre du plan de modernisation. Une première tranche du projet de 9Km a été réalisée et mise en service au deuxième semestre de l'année 2013, elle relie Zouaghi au centre-ville de Constantine – Station Ben Abd El Malek- en passant par l'université Mentouri. Cette ligne de transport collectif marque le paysage de l'entrée, et participe pleinement dans la reconfiguration de cette entrée : que ce soit sur le plan de trafic et diversité des modes et moyens d'accès à la ville, ou bien sur le plan de l'image et la modernité de cette entrée par rapport aux autres entrées de la ville. En termes d'usage, selon les statistiques de la direction du transport de la wilaya de Constantine, le nombre de passagers par le tramway de Constantine depuis son inauguration en juillet 2013 jusqu'au mois d'avril 2016 a atteint environ **15 383 588** passagers transportés, la présence d'une population estudiantine importante sur cet axe contribue considérablement dans la hausse des chiffres annoncés.

Années	2013	2014	2015
Nombre de voyageurs	1 949012	4 939559	6 154692

(Tab.5): **Statistique transport des voyageurs par tramway de Constantine :(Période : Juillet 2013 – avril 2016).** (Source : Direction de transport de la wilaya de Constantine).

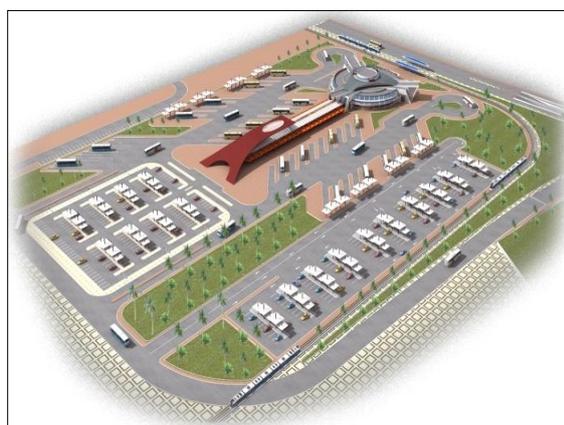
En vue d'élargir son aire de service, renforcer et consolider l'entrée actuelle, et garantir une nouvelle artère à Constantine, deux projets d'extensions de la ligne de tramway sont programmés, l'un depuis la station de Zouaghi vers l'aéroport international sur une distance de 2,7 km, et vers la ville nouvelle Ali Mendjeli, sur une distance de 10,5 km, et l'autre dans une étape ultérieure vers la commune d'el Khroub dont l'itinéraire reste à identifier parmi les variantes proposées par le bureau d'étude IDOM-TEC4. Actuellement les travaux de réalisation sur ligne Zouaghi- ville nouvelle sont en cours depuis 2015, ils sont attribués à trois entreprises : groupement ALSTOM (France), CORVIAM (Espagne) et COSIDER Algérie.

⁶Trafic journalier moyen annuel



(Fig. 6): Renforcement de l'entrée sud de Constantine par des lignes futures de Tramway.
(Source : IDOM TEC 4/2012. Cité dans (SADI, 2014))

Parmi les projets structurants de communication et de transport proposés par le plan de modernisation de la ville de Constantine, figure le projet de la gare multimodale. Cette station vise à renforcer l'accessibilité à la ville et soutenir les différentes infrastructures de transport au niveau de cette entrée. C'est une base pour le tramway, le transport routier urbain, interurbain et de longs trajets, avec une capacité de 3 quais réservés à 500 bus, un parking relais pour 500 voitures, une plateforme pour la ligne du tramway, et un parking pour 300 places destinées aux taxis. Pour des raisons budgétaires, le projet est suspendu.



(Fig.7): Projet de la gare multimodale Zouaghi.(Source : Metro d'Alger)



(Fig.8): Autre occupation du terrain réservé à l'implantation de la gare multimodale. (Source : photo aérienne sur Google image)

- *Hôtellerie et espaces d'accueil des visiteurs :*

L'entrée de Constantine par Zouaghi/Ain El Bey joue le rôle d'un espace d'accueil des visiteurs, et le portail *principal et officiel* de la ville. Ce statut lui impose de bien s'équiper en infrastructures hôtelières. Néanmoins le site demeure limité en termes d'infrastructure hôtelière, sur un parcours de 10 km environ, on remarque seulement la présence de deux hôtels situés sur les coins extrêmes de l'entrée : le premier hôtel El Bey classé 2 étoiles, sis à côté de l'aéroport Mohamed Boudiaf, avec 160 lits, et le dernier hôtel, qui se trouve au seuil du centre, est un hôtel

nouvellement construit d'une chaîne internationale Marriott de classe 5 étoiles érigé dans le cadre de Constantine capitale de la culture arabe. Cette infrastructure offre une capacité d'hébergement de 253 lits, en plus des opportunités pour l'organisation des réunions, congrès, ou événements... Dans l'ambition de soutenir la présence hôtelière sur cet axe d'entrée à la ville, un troisième hôtel de 5 étoiles est en cours de construction aux abords de la Rn79 au niveau de Zouaghi, tout près de la station du tramway.

1.2.3. Les équipements d'intérêt général : une composante liée à la qualité de vie et le dynamisme de l'entrée

Le plateau Ain El Bey en général et le territoire de l'entrée en particulier, dévoilent des capacités foncières intéressantes pour l'implantation d'équipements divers. Outre les équipements de grande envergure, le site représente également un choix pour l'implantation des équipements de proximité *éducatifs et religieux*, et des équipements importants pour l'ensemble de la ville. Le site abrite des sièges *administratifs* : comme la direction de douanes, direction régionale de l'environnement, et l'office national de météorologie... *Culturels* : essentiellement le théâtre en plein air, la salle de spectacle le zénith, et le futur projet d'un pavillon d'exposition. Et enfin *sanitaires* : en ce qui concerne ce type d'établissement, le site est bien desservi par des cliniques privées réparties surtout sur le quartier Belhadj, et la cité des 1100, cette dernière abrite un projet de boulevard des cliniques (treize cliniques), lancé au titre d'investissement privé.

En termes *d'espaces de loisirs et de détente*, l'axe de l'entrée, est doté de trois jardins publics situés aux abords de la Rn°79, entre l'échangeur de l'autoroute est-ouest et le carrefour de Zouaghi. Deux autres projets sont en cours de réalisation sur l'axe de l'entrée à proximité du carrefour Massinissa : il s'agit du parc citadin de Zouaghi d'une superficie de 30 ha, et un Aquaparc *le cristal*, le premier de son genre dans la ville.

Les équipements sont en général un support de l'organisation de l'espace urbain et sa revalorisation, et contribuent à l'amélioration du cadre de vie et à la satisfaction des besoins des habitants locaux. La présence des équipements à l'entrée de la ville comme dans le cas de l'entrée de Zouaghi/Ain El Bey est le pivot d'une autre valeur pas moins importante, qui est l'humanisation de ce territoire. Cette entrée qui est à la base un environnement physique, caractérisé par l'existence des voies rapides, et des espaces en déshérence ou vacants qui excluent surtout le piéton, est devenue par le biais d'insertion d'équipement et d'infrastructure un territoire de grande dynamique urbaine et sociale et témoigne de l'impulsion des

flux divers surtout au niveau de certaines séquences du parcours de l'entrée.

1.2.4. Composante organique : l'entrée sud de Constantine : Espace promoteur d'une image de la ville, porteur des références identitaires et symboliques.

« Une entrée de ville a un fort potentiel du point de vue identitaire, puisqu'elle est la première et dernière image qu'un visiteur a d'un endroit ». (ROCHER, 2013).

L'entrée sud se présente comme étant un espace de premier contact de la ville de Constantine avec ses visiteurs de provenances diverses : régionale, nationale, et internationale. La Rn°79 joue le rôle d'un guide de découverte, et un support de mise à vue des spécificités diverses et des références identitaires de cette entrée et de la ville entière. À travers les séquences du parcours s'affichent des éléments du paysage marquants qui s'interfèrent pour créer une identité visuelle et symbolique de cet espace.

- Le seuil de l'agglomération :

C'est un espace lourd de sens symboliques et représentatifs notamment chez les visiteurs nouveaux ou occasionnels. Cette séquence procure fondamentalement son identité étant la première étape dans l'expérience d'arriver en ville (soit par l'aéroport ou par la Rn°79). De là s'annonce le début d'une aventure d'exploration de la ville, une aventure qui dessine les attentes des voyageurs, et enrichit leur curiosité. En outre, les éléments jalonnant le paysage global et la silhouette de cet espace à savoir les grandes infrastructures, sont des clés de reconnaissance identitaire de cette entrée. Ces stimuli (psychique et visuel) permettent au voyageur de constituer une image mentale et donner sens à l'image perçue.

- La traversée de l'agglomération :

Cette deuxième séquence du parcours ancre chez l'utilisateur des images variées issues de la perception du paysage urbain. De prime abord, la route d'accès dévoile des clichés monotones de l'environnement périurbain de la ville, caractérisés par une discontinuité du tissu, une dominance des lotissements résidentiels (dont la hauteur moyenne des constructions est de R+4), et des façades urbaines qui se rassemblent en majorité dans la forme, les matériaux de construction, et dans l'aspect de non-achèvement des travaux.

Les deux rives de la traversée, font l'objet de plusieurs opérations d'aménagements d'espaces

**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-**

publics et d'amélioration urbaine dont le but est de remodeler le visage de l'entrée, améliorer et rendre son cadre de vie plus agréable et plus accueillant. Parmi les opérations réalisées on cite les aires de jeux au niveau des Frères Ferrad, la stèle

commémorative du cinquantenaire de l'indépendance, et le parc de Zouaghi au niveau de Sonatiba. Ce dernier est l'une des destinations favorites pour les habitants venant d'un peu partout de Constantine surtout en période estivale.



(Fig.9) : Vue sur le parc de Zouaghi.(Source : Auteur septembre 2015).

Cet espace structuré autour d'une grande fontaine, contribue considérablement à l'embellissement du parcours et à son humanisation, cependant en conséquence du manque flagrant des aires de loisir et de baignade dans la ville, certains visiteurs du parc ont

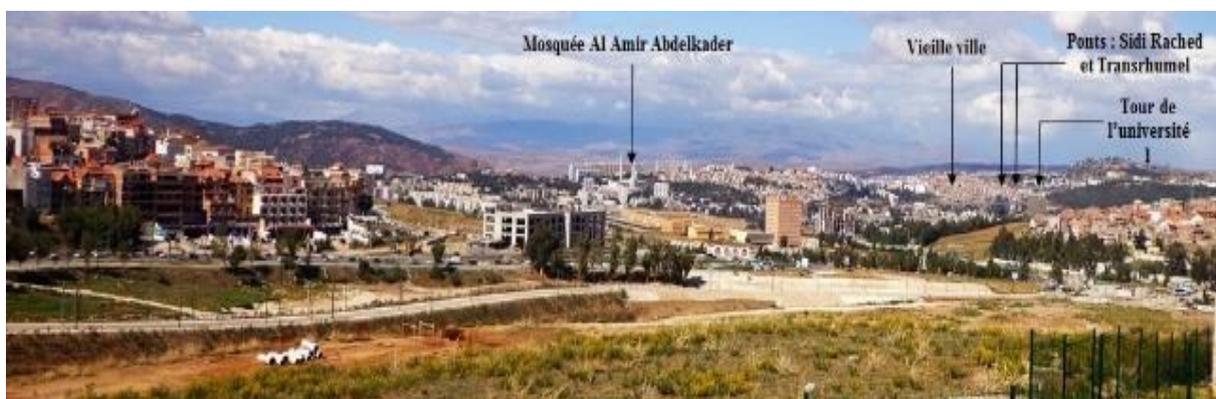
transformé cette fontaine en une véritable piscine publique. Ce type d'acte irresponsable reflète une image paradoxale aux conduites urbaines et civilisées et nuit à l'image générale de l'entrée et de la ville.



(Fig.10-11) : Clichés sur la baignade non autorisée dans la fontaine du parc - La piscine de Zouaghi ou Zouaghi Beach- (Source : pages Facebook : Nass Constantine - Constantine info).

Ensuite, la transition progressive sur cette partie du parcours divulgue des vues synoptiques et des scènes captivantes de la ville de Constantine qui se dresse à l'horizon, en percevant clairement plusieurs équipements emblématiques et points d'appel comme la mosquée d'El Amir Abdelkader,

la tour de l'université centrale les ponts de Sidi Rached et le Transhumel, et la vieille ville..., l'ouverture de la traversée à de telles vues encadrées sur des éléments urbains significatifs, suscite chez le voyageur le sentiment d'être au point d'arrivée à sa destination.



(Fig.12) : Vue panoramique de la ville de Constantine depuis la séquence 2 de l'entrée sud - Zouaghi- (Source : Auteur septembre 2015)

- *Le seuil vers le centre :*

C'est l'ultime section de l'entrée, quasiment repérée par l'université des Frères Mentouri (Constantine1) qui règne sur l'ensemble de la séquence non seulement de par sa superficie importante, mais aussi de par son architecture symbolique transmettant une identité visuelle et symbolique de l'espace.

Depuis son inauguration (1969-1970), l'université œuvre de l'architecte brésilien Oscar Niemeyer, s'impose par sa tour monumentale en tant qu'icône de savoir, de formation des élites et de rayonnement de la ville. À partir de 1983, elle a eu le privilège d'apparaître sur le billet de banque de 200 dinars en tant que référence scientifique, symbolique et identitaire de toute l'Algérie. Cette opportunité a un grand apport pour la ville, surtout en termes de communication vu que la monnaie est un instrument puissant permettant de transmettre une image, un message à toute la communauté.



(Fig.13) : La tour et l'esplanade de l'université à gauche du billet de banque de 200 dinars : une référence identitaire nationale



(Fig.14) : La tour de l'université : un symbole de communication et d'identification de la ville (Panneaux de bienvenue sur la route de l'aéroport). (Source : Auteur décembre 2016.)

Sur le plan académique, l'université Mentouri est l'une des universités importantes du pays, d'après le classement webometrics des universités 2014, l'université figure en position de leadership des universités nationales, et maghrébines, à la 25^{ème} à l'échelle du monde arabe, et la 28^{ème} à l'échelle africaine. Un tel classement véhicule une image de qualité digne de la ville d'Ibn Badis, la ville de la science et des savants.

En revanche, cette séquence du parcours se distingue par rapport aux précédentes par la présence d'une série des tableaux peints et en céramique formant une vitrine artistique. Cette dernière récite des clichés de l'histoire de la ville et des aperçus de sa culture et traditions, et révèle des portraits de ses paysages et monuments aux passagers et visiteurs.

1.3.Synthèse des diagnostics : la matrice AFOM

À l'issue des deux diagnostics externe et interne de l'entrée sud de Constantine, une lecture stratégique suivant la matrice AFOM est indispensable pour synthétiser nos propos, et pour mettre en relief les avantages et contraintes concurrentiels du territoire étudié.

Entrée Sud par Ain El Bey	
A tous	<ul style="list-style-type: none"> • Réseau routier important : Rn 79 et Tronçon de l'autoroute Est – ouest • Disponibilité foncière • Infrastructures/ équipements structurants d'envergure : Aéroport, universités, gare multimodale, tramway, et son extension projetée vers l'aéroport, la ville nouvelle Ali Mendjeli • L'aéroport : une primauté pour la ville sur le plan économique, touristique • L'université Frères Mentouri : une valeur scientifique, œuvre architecturale et monument emblématique • Les équipements d'intérêt général : une source d'attractivité de l'entrée. • La linéarité de l'entrée : un facteur d'une meilleure visibilité des implantations
Faiblesses	<ul style="list-style-type: none"> • Prédominance des lotissements sur le site : le tampon du périurbain • Non-achèvement des façades • Servitudes de l'aéroport, nuisances sonores : des contraintes à l'urbanisation • Manque des équipements d'accueil (hôtels, auberges)

Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> • Projets de développement local • Projet de modernisation de Constantine capitale de la culture arabe • Évènement Constantine capitale de la culture arabe • Mise en place des nouveaux pôles universitaires : une opportunité pour le développement d'un secteur de compétence fondé sur l'innovation, l'échange et la complémentarité • Situation de relais entre Constantine et sa ville nouvelle Ali Mendjeli
Menaces	<ul style="list-style-type: none"> • Absence d'une stratégie globale de développement des entrées des villes • Consommation rapide du foncier urbanisable • L'étalement au détriment des terrains agricoles • Non-aboutissement des outils stratégiques à l'ensemble des objectifs ciblés

(Tab.6) : Synthèse de l'analyse-diagnostic de l'entrée de Constantine par Zouaghi suivant la matrice AFOM

CONCLUSION :

Ce travail nous a permis de cerner les grandes particularités prometteuses de l'entrée sud par Zouaghi/Ain El Bey, et mettre en relief les différentes clés justifiant son attractivité. En effet, cette entrée est une artère stratégique reliant Constantine à sa ville nouvelle, et à d'autres communes du sud de la wilaya. Elle tire son attractivité fondamentalement de l'importance des infrastructures de transport dont la Rn°79, l'aéroport international et l'autoroute est-ouest, les équipements d'envergure en l'occurrence de l'université (l'ancien et le nouveau pôle), qui figure en tête des secteurs d'activités existants sur l'axe, et enfin la disponibilité et l'accès au foncier urbanisable qui est un levier de l'orientation de l'urbanisation et l'insertion de plusieurs projets de développement local tels que la gare multimodale, le pavillon d'exposition, Aquaparc...etc.

La meilleure connaissance du territoire de l'entrée, et ses atouts et faiblesses, ainsi que les opportunités et les menaces de son environnement, est une étape primordiale et un appui indispensable des stratégies de gestion et de développement de l'attractivité. Le marketing urbain cette stratégie en tendance, est une réponse à la réalité du territoire étudié, elle vise non seulement à développer son attractivité en optimisant les points forts et minimisant les points faibles, mais encore plus elle l'invite à prendre conscience de son identité et sa particularité en tant qu'interface urbaine et espace d'introduction à la ville.

REFERENCES :

- BELKAID, A. (2009). Marketing et image de marque de la ville - application à la ville de Tlemcen . Université Abou Bakr Belkaid Tlemcen .
- BENOÎT, M. (2009). *Le marketing territorial; enjeux et pratiques*. Paris: Vuibert.
- CHERRAD, M. (2016). Campus universitaires et territoires urbains: pour quelles formes de développement et d'intégration? . *Thèse de doctorat es science en urbanisme* . Université Constantine 3.
- ETD Centre de ressources du développement Territorial.(2005,avril). L'attractivité territoriale dans les projets d'agglomérations et de pays. *Les notes de l'observatoire*.
- FROBERT, S. (1999). *Les entrées de ville : Dossier bibliographique* . Lyon: CERTU: Centre d'études sur les réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publics.
- GREFFE, X. (1984). *Territoires en France, les enjeux économiques de la décentralisation*.Paris: Economica.
- HECHAM ZEHIQUA, B., & LABI, B. (2009). De l'effet structurant du projet urbain à l'analyse prospective des projets du PMMC à Constantine. *Sciences et technologie*, 9-18.
- LAKHDAR , A. (2011). Extension périurbaine de Constantine . Diagnostic et évaluation cas de la zone Zouaghi Ain El Bey. Application d'un SIG (Mapinfo). *Mémoire de Magister*. Université Mentouri Constantine.
- LESSARD, M., SAINT-JACQUES, M., & RON, W. (2003). Entrées de ville : sécurité, paysage et identité. Les temps du paysage : actes de colloque. Presses de l'Université de Montréal.

- MATET. (2007). *Schéma directeur d'aménagement de l'aire métropolitaine (SDAAM) de Constantine*.
- MIGNNOT, J. F. (1988). L'image de marque de l'entrée de ville Vitrolles. *L'espace géographique*, 131-139.
- NOISETTE, P., & VALLERUGO, F. (1996). *Le marketing des villes, un défi pour le développement stratégique*. Paris: Organisation.
- ROCHER, S. (2013, janvier). L'expérience du piéton en entrée de la ville, cas de l'avenue Honoré- Mercier à Québec. *Programme de maîtrise de l'urbanisme*. Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal.
- SADI, M. (2014). Patrimoine & image : une approche de projet urbain métropolitain à Constantine . *Magister*. Université Constantine 3.
- SIDI SALAH, Z. (2010). La gouvernance urbaine une démarche incontournable pour habiter durable. Cas de l'amélioration urbaine à la cité Zouaghi à Constantine . *Mémoire de Magister Option fait urbain*. Université Mentouri Constantine .
- Territoires sites et cités. (2002). *Guide pour la qualification touristique des entrées et traversées des villes*. AFIT.
- THIARD, P. (2009). Attractivité et compétitivité : offre territoriale, approches marketing et retombées. Dans PUCA, *L'attractivité des territoires: regards croisés* (pp. 47-48). Paris: Actes des séminaires.
- VELTZ, P. (2005). *Mondialisation, villes et territoires*. Paris.
- عبدی نضال. (2007). ضجيج المطارات و أثره على سكان المحيطات العمرانية المجاورة لها. دراسة حالة المنطقة الحضرية عين الباي بمنكرة ماجستير. جامعة العربي بن مهيدي - أم البواقي.