

DE L'EFFET STRUCTURANT DU PROJET URBAIN A L'ANALYSE PROSPECTIVE DES PROJETS DU PMMC A CONSTANTINE.

Reçu le 06/04/2008– Accepté le 16/02/2009

Résumé

L'objectif général de cet article est d'éclairer les caractéristiques de l'effet structurant d'un projet urbain et ses conditions d'émergence. Nous abordons le projet urbain par rapport à un concept particulier - pour lequel nous avons donné une définition - et par rapport à une expérience spécifique – les projets inscrits dans le plan de modernisation de la métropole constantinoise (PMMC) qui illustre certaines dimensions de ce concept . Rapprocher les projets programmés à Constantine tels que le tramway, la gare multimodale, le 8eme pont , le téléphérique et le centre d'affaires de bardo, des concepts de **projet urbain** et d'**effet structurant**, nous permet de questionner les pratiques d'aménagement. Pour éclairer cette problématique nous nous sommes intéressée aux effets qui marquent l'environnement de Constantine et au rôle de la requalification de ces espaces en donnant une vision prospective car projets ne sont pas encore réalisés. Notre **hypothèse** est issue des quelques grandes opérations d'urbanisme sur l'effet structurant de projets réalisés. Elle prospecte l'idée d'une relation déterministe de cause à effet et s'appuie sur l'importance des opérations pour qu'un effet structurant émerge.

Mots clés: projet urbain, effet structurant, Constantine, PMMC..

Abstract

The general objective of this article is to explain the characteristics of the structuring effect of an urban project and the conditions of its emergence. We approach the urban project with a particular concept - for which we have given a definition – and a specific experience- Plans inscribed in the plan for modernization of the Constantine metropolis (PMMC) which illustrates certain dimensions of this concept. To bring closer plans programmed at Constantine, such as the trolley car, the multimodale railway station, the 8th bridge, the cable and the business center of Bardo, founding concepts of urban project and effect allows us to question the of practices of developments. To light this question we have been interested at the effects which mark Constantine's environment and in the qualification role of these areas by giving a long-term vision because these plans will not be accomplished yet. Our hypothesis comes from big operations of town planning on the effects structuring accomplished plans. It explores the idea of a determinist relation of reason with effect and leans on the importance of operations so that a founding effect appears.

Keywords: urban project, structuring effect, Constantine, PMMC.

B. HECHAM ZEHIOUA
B. LABII

Département d'Architecture
Faculté des Sc. De la Terre
Université Mentouri Constantine
Algérie

ملخص

يكمن المغزى العام لهذه الدراسة في توضيح خصوصيات الأثر الهيكلي لمشروع حضري و شروط بروزه. سنتطرق للمشروع الحضري بالنسبة لمفهوم خاص و الذي صغنا له تعريفا و كذلك بالنسبة لتجربة معينة تتمثل في المشاريع المسجلة في مخطط عصرنة مدينة قسنطينة (م.ع.م.ق) التي تجسد بعض أبعاد هذا المفهوم. إن تقريب هذه المشاريع المبرمجة في قسنطينة كمشروع "الترامواي" و محطة المسافرين متعددة الوسائط و الجسر الثامن (الجسر العملاق) و "الكابل" (تيليفيريك) و مركز الأعمال "باردو"، من مفهومي المشروع الحضري و الأثر الهيكلي يمكننا من مساءلة ممارسات التهيئة. و من أجل توضيح هذه الإشكالية ركزنا اهتمامنا أولا على مختلف التأثيرات الخاصة بمحيط قسنطينة و ثانيا على دور اعادة تأهيل هذه المجالات، و قد أعطينا نظرة بصيرة (مستقبلية) لهذه المشاريع التي الكثير منها لم ينجز بعد. إن فرضيتنا مستوحاة من العمليات العمرانية العالمية الكبرى التي أحدثت أثرا هيكليا بمشاريعها المنجزة و تبحث كذلك عن الفكرة التي تبرز العلاقة بين الأسباب و نواتجها و تتركز على أهمية هذه العمليات لكي يبرز الأثر الهيكلي.

الكلمات المفتاحية: مشروع حضري، أثر هيكلي، قسنطينة، م.ع.م.ق

INTRODUCTION GÉNÉRALE

«Projet urbain» et «effet structurant» sont des concepts employés dans les pratiques d'aménagement. Par «projet urbain» on entend à la fois une opération d'urbanisme spécifique et une pratique planificatrice particulière, remettant en question la planification traditionnelle ou *comprehensive planning*. Par « effet structurant » on considère les effets de long terme, initiés par un projet particulier et entraînant un changement structurel. L'effet structurant d'un projet urbain appuie le discours politique et joue un rôle important dans la justification *a priori* des projets. Pourtant, quand l'effet d'un projet sur son environnement est exploré *a posteriori*, les choses s'avèrent moins simples qu'elles n'avaient été envisagées au départ... La question de l'effet structurant d'un projet a été étudiée de manière détaillée dans le domaine des transports (les travaux d'Offner) [1], mettant en évidence le caractère non automatique de cet effet.

Le lieu, c'est Constantine, une ville qui connaît récemment un plan de modernisation pour la métropole constantinoise (PMMC). Nous assistons à une redéfinition complète de la ville et au rôle structurant de ces projets dont les effets sont nombreux car ils interviennent à différentes échelles du territoire. Nous posons alors une question: peut-on parler d'effets structurants de ces projets sur la ville et son environnement? L'enjeu est d'éclairer la question de l'effet structurant d'un projet urbain sur la dynamique urbaine, ceci dans le cadre d'une évaluation *a priori du moment qu'ils sont encore en phase d'écrit*. Il s'agit de montrer comment se manifeste cet effet et comment il émerge dans une attitude de prospection, en s'intéressant aux moyens de communication programmés et au centre d'affaires de Bardo. Face à l'ambiguïté des discours et des notions - que l'on parle de projet urbain ou d'effet structurant - il est important de préciser à quels enjeux elles nous renvoient et de quelle façon nous les considérons. En conclusion, nous apportons une réponse aux questions qui ont guidé notre étude.

1.1. Etat des lieux : Constantine à l'orée du PMMC

« Effet structurant » et « projet urbain » sont des locutions employées dans les pratiques de la ville. Elles renvoient cependant à des discours souvent ambigus, voire opposés. Ces notions majeures nous réfèrent à une complexité d'enjeux et d'échelles par rapport au renouvellement de la ville. D'autre part, les acteurs politiques en gestion de la ville cherchent à promouvoir leur territoire à l'aide de ces projets à effet structurant. Constantine est une métropole historique qui rayonne depuis plusieurs siècles sur l'Est Algérien. Cet attribut repose sur des éléments qui se sont sacralisés avec le temps. Que ce soit dans l'histoire, dans la géographie, dans la culture, dans l'imaginaire, elle est une cité (500000 ha), dotée d'un substrat économique viable, carrefour des différents échanges dans la région mais n'éclipse point un grand nombre d'insuffisances et de perversions dans beaucoup de domaines. De ce fait, la nouvelle dimension que doit acquérir la ville lui permettra d'asseoir son statut métropolitain compatible avec la

nouvelle vision politique du pays en matière d'urbanisation, d'organisation et de gestion des villes puisque l'on relève un regain d'intérêt avec la promulgation de plusieurs lois et textes. La politique d'aménagement du territoire a mis la question de la métropole à l'ordre du jour avec la loi de 2001 qui porte sur l'Aménagement du Territoire et le Développement durable, élément fondamental sur lequel peut être fondée une politique appropriée et personnalisée. Il y a là, un processus exigeant à la fois des continuités et des ruptures. Constantine est à cheval sur 2 grands ensembles naturels: au nord le Tell montagneux, au sud les Hautes Plaines. Cette position géographique favorable lui a permis de s'ériger en un carrefour à l'échelle régionale, de capter les différents flux résultat d'un dispositif organisationnel spatial, centre d'un cercle dont les rayons qui la relie avec Annaba, Skikda, Jijel, Sétif, Batna et Guelma, varient entre 100 et 150 kms. Située à l'intersection des 5 grands axes de communication, pôle central de la dynamique socio-économique régionale, Constantine est presque unique dans son genre. La ville, l'ancienne, est bâtie sur un site d'oppidum. Il est isolé du reste de son environnement physique car limité au nord et à l'est par le Rummel et ses gorges et à l'ouest par un grand escarpement. C'est un espace couvrant 42 ha et s'élevant à 645 m d'altitude. Ses liaisons avec l'extérieur sont peu nombreuses, s'effectuant par 4 points de passage : les ponts de Sidi Rached, d'El Kantara, de Sidi M'cid, la passerelle Ali Mellah et la place de Bab El Oued. C'est une originalité qui caractérise le site et il lui confère une réelle personnalité. Cet accident naturel, lui-même entouré d'accidents naturels (gorges, falaise) est un lieu où la présence humaine remonte à plus de 2 500 ans. La ville qui a utilisé l'élément physique pour sa défense, est depuis plusieurs décennies dans un cadre d'évolution étroit, réduit. Elle s'est développée au delà des obstacles naturels: les extensions urbaines, les équipements socioéconomiques et les infrastructures diverses couvrirent les milieux physiques qui enserrèrent le rocher. Ce sont à la fois les collines de Boufrika et de Bellevue, les versants d'El Kantara, du Bardo, la vallée du Rummel, les plateaux du Mansourah et de Koudiat Aty, le bassin d'El Menia qui constituent le substrat physique de la métropole. Cette mosaïque topographique, morphologique et géologique a ajouté une nouvelle dimension à la ville. L'habitat s'étale du talweg du Rummel aux positions sommitales du Mansourah, du Djebel Ouasch occupant les moindres poches et interstices. C'est dans cette vision et cette logique que s'inscrit Constantine. Les dysfonctionnements de son urbanisation a fait qu'un projet de modernisation a vu le jour. Ses objectifs premiers sont la valorisation de la ville à travers de grands projets d'envergure. La question principale posée est : peut-on parler d'effet structurant de ces projets programmés dans le PMMC sur la dynamique urbaine ? L'hypothèse émise est: quelques projets programmés dans le cadre du PMMC ont des effets structurants sur la dynamique urbaine de Constantine et permettent d'aboutir à une cohérence urbaine de l'entité.

1.1.1. Projet de Modernisation de la Métropole Constantinoise (PMMC)

Il s'inscrit dans le contexte actuel caractérisé par l'engagement de l'Etat par rapport aux questions de la ville. En effet l'urbanisation généralisée, accélérée et incontrôlée ne peut se perpétuer indéfiniment, il est alors vital de créer de nouveaux cadres et mécanismes pouvant mieux valoriser les actions entreprises depuis l'an 2000. Ce retour d'ancrage sur Constantine se justifie de par sa position dans la hiérarchie urbaine, apte à drainer et à dynamiser l'ensemble de la région. Le Projet de modernisation métropolitain est une étude tentant de donner une lisibilité aux différents projets structurants, une cohérence d'ensemble sur le plan territorial, une articulation entre les différents domaines et secteurs. L'aboutissement de cette vaste entreprise est Le Nouveau Constantine [2]. Les postulats de départ sont la rupture avec les logiques précédentes d'aménagement et de développement. Les objectifs du PMMC prennent diverses formes: revalorisation de l'image de la ville par son embellissement, modernisation par la présence d'équipements contemporains, amélioration urbaine par le renouvellement, valorisation des potentialités locales par la création, dynamique de développement par la promotion de l'investissement, réduction des disparités internes qui aboutira à une meilleure cohésion sociale. Il dispose d'une double cohérence : la première est interne se situant au niveau de la métropole et de son aire , la seconde, est externe établissant des articulations avec le plan d'aménagement de la wilaya et les schémas de niveau régional et national. Les équipements et infrastructures qui constituent ce projet sont caractérisés par leur capacité à modifier et à transformer la métropole et son visage. Nous citons: le pôle universitaire, le tramway, la gare multimodale, le Trans-Rhummel le futur centre de Bardo.

2. Matériels et Méthodes d'approche

2.1. L'effet structurant d'un projet urbain ou comment considérer l'évolution d'une dynamique urbaine?

Le concept de « projet urbain » est révélateur de l'inadéquation des outils traditionnels de la planification, dans un contexte qui a fondamentalement changé. L'une des ses ambitions est de jouer un rôle structurant sur la ville, avoir un effet de long terme porteur de dynamisme et entraînant un changement structurel. Si les discours précédant la réalisation des projets sont enthousiastes à ce sujet, les résultats sont souvent moins simples qu'ils n'avaient été appréhendés et les effets parfois déstructurants.. À quels enjeux nous renvoient projet urbain et effet structurant dans une perspective d'évolution? Notre point de départ et la façon dont les concepts de «projet urbain» et d'«effet structurant» s'articulent à travers les projets programmés dans le cadre du PMMC.

2.1.1. Le projet urbain : une notion polysémique

L'idée d'agir sur la ville à travers des projets particuliers n'est pas nouvelle. La ville s'est toujours construite autour

de projets spécifiques. Les projets qui transforment la ville sont caractérisés par leur étendue et leur complexité, ayant des implications considérables à différentes échelles physique, politique, économique et sociale. Le terme « projet urbain » sous-entend un concept très spécifique, une alternative à la planification traditionnelle dans un contexte socio-économique qui s'est transformé[3]. *«Le projet urbain politique est un projet pour la ville, en tant que cité; il propose des images collectives de l'avenir. Il permet de toucher les décideurs et d'emporter l'adhésion de la population autour de l'affirmation d'une identité collective et d'une conception partagée de l'avenir»* [4]. Il mobilise l'ensemble des acteurs autour d'une image future [5]. Ascher [6] parle dans ce sens de « projet de ville » et de « projet d'agglomération ». Ils rejoignent les objectifs de la planification stratégique, à savoir l'identification des potentialités, des handicaps de la ville et les enjeux majeurs, l'organisation d'une démarche de consultation, de partenariat pour un projet consensuel. Le schéma directeur de la région lyonnaise en France est représentatif de cette nouvelle tendance et va devenir un exemple pour de nombreuses villes. Il a été l'occasion d'une promotion du dynamisme lyonnais en mettant l'accent sur l'image conquérante de l'agglomération. L'approche marketing et les processus de consultation sont des facettes importantes de cette démarche, afin de positionner la ville dans une dynamique concurrentielle, particulièrement sur le plan des localisations d'entreprises. *« Le projet urbain est le produit de la rencontre des acteurs sociaux autour de la définition des enjeux, du choix des stratégies et de la recherche des moyens conduisant à la mise en forme d'un espace urbain. Cette rencontre à la fois conflictuelle et coopérative dépasse le simple collage d'objectifs et de visions. Ainsi suppose-t-il l'existence:- d'une « volonté de projet » qui passe par la conviction que la mise en forme d'un espace urbain est porteuse de changements pour l'ensemble de la société urbaine; d'une « situation de projet » qui interpelle les acteurs sociaux en les incitant à réfléchir, à imaginer et à vouloir des changements; d'un « référent commun » aux acteurs, leur permettant de développer des consensus et de partager des perspectives quant aux enjeux qui s'offrent à la société urbaine; d'une « permanence dans le temps » ou d'une temporalité partagée par les acteurs et qui permet l'émergence d'une ou de plusieurs visions stratégiques; d'un « contexte d'action et de terrain » qui force les acteurs à œuvrer aussi en temps réel sur des lieux et des cadres bâtis. C'est l'articulation de ces cinq composantes - volonté, situation, référent, permanence et contexte- qui définit le projet urbain. Ce dernier vient témoigner du passage accompli de la ville-objet à la ville-sujet »*[7].

2.1.2. Projet urbain et effet structurant symbolique: Restructuration physico-spatiale

Les qualificatifs ne manquent pas pour caractériser l'effet potentiel majeur qu'a une grande opération d'urbanisme: catalyseur, bras de levier puissant, jouant un rôle structurant, porteuse d'effets de long terme, entraînant un changement structurel. Elle favorise une organisation cohérente de l'espace, impulse et enclenche une dynamique

économique, modifie l'image de la ville, maîtrise l'étalement urbain, reconquiert le centre et rééquilibre l'agglomération,... mais qu'en est-il des répercussions concrètes de cette opération? Sur la base d'exemples de grandes opérations d'urbanisme, nous voulons montrer comment peuvent se manifester de tels effets. A Barcelone, une politique de restructuration de la ville a été lancée dans les années 80, permettant de créer des aires de nouvelles centralités réparties sur l'ensemble de la ville et requalifiant des secteurs très déstructurés. « *Les Jeux Olympiques servent de moteur pour faire passer ces projets auprès de la population et obtenir auprès des décideurs les accords nécessaires à leur mise en oeuvre* »[8]. L'exemple de Barcelone est spécifique par l'ampleur, la cohérence des réalisations, la continuité et la collaboration entre élus et professionnels, si bien que Barcelone est qualifiée par Sokoloff [9] de modèle d'intervention. Elle a d'ailleurs alimenté une partie importante des débats sur le projet urbain. C'est par sa cohérence avec cette stratégie et un contexte favorable que cet événement a joué un rôle structurant sur la ville. Dans la course à la concurrence que se livrent les villes, certaines métropoles ont besoin de changer d'image. « *La présence de projets emblématiques a pour objet de faire savoir que la ville s'engage à offrir aux entreprises un nouvel environnement attractif, innovateur et entrepreneurial* »[10]. Le Plan Urbain Général de Bilbao (PUGB) propose une restructuration physique de la ville et de grands projets emblématiques qui visent à lui donner une nouvelle image, il s'articule autour de la revitalisation du front de mer, conçu comme un nouveau centre-ville, et dans lequel s'insère un projet de prestige, le musée Guggenheim. Depuis l'ouverture du musée, le nombre de visiteurs locaux et étrangers a considérablement augmenté dans le pays Basque. Si certains écrivent que les stratégies centrées sur des équipements culturels sont peu prometteuses, Plazza [11] répond que dans le cas de Bilbao, le musée contribue au développement. Les retombées économique, touristique et fiscale auraient permis de couvrir l'investissement initial en moins de quatre ans [12]. Les effets structurants abordés à travers les grandes opérations d'urbanisme sont des exemples à tenir en compte lors des projets d'envergure programmés dans le cadre du PPMC à Constantine.

3. Effets structurants des projets du PPMC sur Constantine, changements et enjeux

Comme les projets ne sont pas encore réalisés, nous nous inscrivons dans une démarche prospective pour essayer d'anticiper leurs impacts sur la ville et son image. L'exploitation de la masse d'informations récoltée ailleurs prouve que les projets inscrits dans la thématique du projet urbain sont un facteur de revalorisation d'image et que leur réalisation permettra une modernisation de la ville. Le PPMC qualifie ces projets de structurants. Dans notre étude nous les considérons comme des projets qui pourraient avoir des effets structurants sur la dynamique urbaine de la ville. C'est là l'enjeu de notre recherche. Nous allons revisiter quelques uns de ces projets pour déterminer éventuellement s'ils sont inducteurs .

3.1. Le troisième pôle universitaire

Riche d'un long passé culturel, Constantine s'est donnée, sur la colline de Boufrika, une Université moderne, signée par l'architecte brésilien Niemeyer, et dominée par sa tour de 18 étages avec en vue aérienne son auditorium à la forme d'un livre ouvert évocateur de ce passé. Sur la colline de Bellevue, en face, elle a construit une Université islamique, de style arabo-musulman signée par l'architecte égyptien Mustapha Mensour et dominée par ses deux minarets. La place de l'enseignement supérieur déborde ce niveau de l'image pour se matérialiser dans la politique urbaine. En effet, pour renforcer l'image de « ville des sciences et des savants », un pôle universitaire fut programmé en dehors de la ville. Implanté sur une superficie de 170 ha qui constituera l'assiette de la ville universitaire, il comportera 10 pôles pédagogiques comptant 44.000 places, 19 résidences universitaires, totalisant 38.000 lits, un pôle sportif et une zone d'habitat pour les professeurs. De simple élément fonctionnel il devient un agent de développement, acteur potentiel de la régulation économique et sociale. L'ensemble valorise l'université. Ces bâtisses sont des monuments événements dans l'Algérie indépendante et dans Constantine, ville des Ulémas où elles portent les noms des hommes qui ont marqué l'histoire. C'est l'identité retrouvée. Le monument devenant ainsi symbole, se doit d'émerger par sa « monumentalité », nous entendons par sa taille, par son volume, par sa hauteur, se distinguant dans et des constructions environnantes. Les universités Emir Abdelkader et Mentouri sont deux repères identitaires, car si le repère en soi n'est pas forcément un monument, le monument, lui, surtout quand il est à la mesure d'une fonction universelle, aura les vertus du repère et que Constantine les utilise à l'aube du XXIème siècle. Le pôle universitaire, n'a pas été conçu dans ce sens de monumentalité. Il répond plutôt aux fonctions demandées, dans un urbanisme à la russe. La Volonté de traiter l'université comme une fonction dominante a fait prendre conscience que son développement pouvait être à la source d'un projet urbain global, susceptible de porter toutes les valeurs urbanistiques de la ville. De simple accessoire, l'université est ainsi muée en objet cardinal de la praxis. Intégrer 44000 étudiants, des résidences-logements, c'est imposer un traitement infrastructurel et un environnement réellement urbains ; à l'inverse mêler des entreprises et d'autres équipements à l'université, c'est repousser le campus-isolat. Le développement des universités est un facteur très important de l'expansion économique. Les entreprises doivent pouvoir compter sur le dynamisme de la recherche, moteur du progrès [13]. Qu'un pôle universitaire intègre 44.000 étudiants, auxquels il faut ajouter le personnel, possède une économie propre et crée des retombées immédiates, c'est un siège d'activités, où s'établissent des inputs et des outputs, de haute compétence et de technologie. Il y a, création de plus-value intellectuelle et économique qui peuvent dynamiser l'économie urbaine toute entière. Pour les effets structurants, avec le futur Terminus du tramway (seconde étape), le site sera prêt pour le futur pôle de compétitivité

et d'excellence. La ville universitaire entrant dans le périmètre de l'aire urbaine constituera l'entrée sud de la métropole, ville de la science et des savants. L'effet en plus d'être spatial et économique, est surtout symbolique. Il contribuera à valoriser l'image de marque de Constantine et renforcera cette représentation. D'évidence, à l'heure où l'activité culturelle se restructure, il s'agit de s'appuyer sur les images bien connues pour lui donner souffle. Cet héritage dispose d'atouts, qui sont autant de moteurs pour le développement et l'urbanisme. Avec ses projets culturels, scientifiques et universitaires, Constantine s'est engagée dans le grand courant des technopôles. Il y a congruence entre ce que projettent les acteurs politiques et ce que veulent les citoyens car la ville est considérée comme ville universitaire attrayante. La ville qui fête chaque année le 16 avril (journée de la science) met en mouvement l'image monolithique du cheikh Abdelhamid Benbadis.

3.2. Le tramway, levier puissant de changement: mode écologique

Constantine projette de se doter d'un tramway, espérant une modernisation à travers ce projet. Quelles sont les retombées sur la ville? Quels sont ses effets structurants? Au-delà du mode écologique du tramway, bénéfique pour la santé, il est le moteur d'une nouvelle politique urbaine, pour sa capacité à mieux structurer les quartiers parcourus par les lignes de transport. En tissant autour du réseau une ville plus compacte et mieux équipée, fondée sur la proximité des espaces résidentiels et des services, Constantine veut tendre vers un modèle d'évolution plus équitable et approprié à la vie contemporaine, en tirant parti, pour chacun des espaces traversés, de la capacité du tramway à redéfinir en profondeur leur identité et leur image. Le choix du mode de transport remet en question et en profondeur le rôle et l'usage des espaces publics de l'agglomération. Les effets structurants sont importants : le tramway initie un programme important de requalification des espaces publics qui concrétise les ambitions exprimés dans le projet urbain, partager les voiries au profit des circulations douces et des transports en commun, reconquérir les lieux publics pour offrir des conditions de vie individuelles et collectives compétitives au cadre de vie périphérique, revaloriser le patrimoine architectural et urbain qui contribue au rayonnement métropolitain et constituer l'opportunité pour la ville de consolider ou de créer des lieux porteurs d'animation et d'échanges, capables d'agréger dans les différentes composantes de centralités urbaines. Le tramway est bénéfique pour les espaces traversés car l'espace public, lieu porteur du sentiment d'appartenance collective à la ville, fait l'objet d'une attention particulière, avec l'accès pour tous à la mobilité dans de bonnes conditions de confort. Il constitue l'un des axes majeurs de la politique urbaine communautaire sur l'ensemble du territoire constantinois. Il maîtrise l'augmentation du trafic automobile, réduit le bruit et la pollution (un tramway= 3 bus et 150 voitures). Alimenté à l'énergie électrique, il contribue à la réduction des gaz à effet de serre (GES) et à la réalisation des objectifs établis par le protocole de Kyoto (1986). Le pari

du tramway, levier puissant de dynamisme et vecteur du changement, est fondé sur une conception globale du renouvellement des espaces publics non seulement au centre ville, mais aussi le long de la ligne jusqu'aux limites de l'agglomération. C'est donc un véritable usage qui se caractérise par la lenteur, la douceur et la sensibilité, qui a été promu, en même temps que la perception d'un nouveau type de paysage urbain. Le tramway à lui seul, considéré comme un moyen de transport collectif fonctionnel et performant, occupe le cœur de la politique urbaine pour son rôle de catalyseur de projets pour la ville. Il sillonnera Constantine du NORD au SUD, sur la rive Ouest du Rhummel, de sa proche périphérie constituant un futur repère, qui unifiera le paysage sans l'uniformiser, rattachant les fragments urbains entre eux. L'unité de l'agglomération dans l'axe Nord-Sud prend ainsi corps formellement. L'image du tramway deviendra autoréférence. Sa réalisation permettra un réaménagement structurant des lieux de départ et d'arrivée mais aussi de tous les espaces sur la ligne de parcours. Un viaduc enjambera le Rhummel, renforçant encore l'image de la ville des ponts. Aussi le tramway exprime la volonté d'extension de Constantine vers la ville nouvelle; il reliera les deux entités, lien ombilical entre la ville-mère séculaire et l'épure sortie des bureaux d'études, dans un territoire irrigué par les communications en vue de faciliter la mobilité des Constantinois dans les deux sens. Sur le plan strictement urbain (tissu et voirie) l'impact se traduit par les transformations directes ou indirectes que le tramway va entraîner par l'apport d'un mobilier urbain nouveau (feux de circulation, abris, bus, éclairage, signalisation), par la création d'une infrastructure nouvelle qui a le caractère de l'excellence et de l'exceptionnalité (parc relais) nouvelles gares routières, stations d'arrêt, pôles d'échange, viaduc. L'effet structurant sur le plan urbain va générer des adaptations sociales, économiques. Sur le plan social le tramway reste un outil d'intégration à la modernité produisant de nouvelles formes d'usage des transports en commun et de sociabilité. Sur le plan de la circulation, il va changer profondément l'actuel schéma de circulation et de transport public avec une efficacité certaine, sur l'axe Nord - Sud de l'aire urbaine. Les effets de l'adaptation du schéma de ce transport public sera une colonne vertébrale sur laquelle va converger la majeure partie des lignes de la périphérie de Constantine. Avec le nouveau schéma, une grande partie des lignes de transport en commun n'aboutira plus au centre ville, mais au niveau du pôle d'échange de la Zone Industrielle et au niveau du pôle d'échange de Zouaghi pour les lignes venant de la ville nouvelle. En plus des problèmes de circulation et de transport pour lesquels il aura largement contribué à solutionner, le tramway va avoir un impact direct sur le désengorgement du centre ville, en créant une centralité secondaire au niveau du pôle d'échange de la zone industrielle qui sera doublée d'un parc relais d'une grande capacité. Cette centralité secondaire au niveau de la région du secteur militaire et de la pointe nord de la zone industrielle mérite d'être aménagée et pourrait être l'objet d'une vision d'aménagement impliquant un renouvellement urbain. Une extension des lignes des tramway vers l'est et vers l'Ouest à partir du pôle d'échange de la zone industrielle et l'extension vers le Sud est aussi envisagée. Le recours aux possibilités qu'offre le chemin de fer pour participer au transport intra aire urbaine est souhaité. Les équipements routiers nouveaux assurant ces transferts (pont

reliant les parties Est et Ouest de la ville) sont insuffisants. La première solution qui fait traverser le tramway du centre-ville en passant par le secteur du Koudiat a été refusée. L'aménagement qui en découlerait se trouve compromis. Cette décision aussi malencontreuse aura des impacts énormes sur la ville, elle la prive d'un réaménagement décisif que les générations futures nous le reprocheront dans l'avenir. Le tramway, mode silencieux semble une piste écologique, accordant une priorité à la santé de la population en luttant contre la pollution de l'air et diminuant les maladies liées telles que l'asthme, les maladies cardio-vasculaires[14].

3.3. La gare multimodale: nœud stratégique d'irrigation

La nouvelle gare située à Zouaghi est une connexion multimodale. S'étalant sur une superficie de 6 hectares, structure de 4 niveaux, elle comportera: 3 quais réservés à 500bus,-un parking-relais pour 500 voitures, une plateforme pour la ligne du tramway, un parking pour 300 places destiné aux taxis, des restaurants, des cafés panoramiques, un hall public, espaces de détente et zone d'embarquement et un palais des expositions. Le chevauchement des interventions dans le temps et dans l'espace, invite à une approche matricielle dans laquelle les impacts et les publics visés deviennent les fondements du projet. Les interventions, déclinées en trois thématiques (Mouvement, Fonctions et pratiques, Forme urbaine) et trois échelles (Micro, Macro, Globale) se comprennent alors comme les moyens pour atteindre des objectifs d'effets ciblés qui s'adressent à des publics différents :La première « zone » ou couronne d'impact, à l'échelle de la gare, concernera les usagers de transports routiers. Il s'agit de répondre à un enjeu de marque et de repérage, à des exigences d'orientation, d'information, d'offre de service et de commerces en accompagnement des déplacements et transferts de modes. Aussi, le projet « architectural » tient une part importante dans la réussite de ce double objectif de construction d'une carte de visite et d'une table d'orientation. La symbolique de la gare associée à l'identité de la ville et la gestion des « concentrations-dispersions », doivent trouver ensemble une traduction formelle et esthétique dans un espace contraint. La deuxième zone d'effet structurant, à l'échelle du quartier de gare, concerne les populations actives et les résidents. L'enjeu est celui de l'attractivité du quartier Zouaghi et de son rayonnement. Il consiste à assurer l'accueil-en termes d'équipements et de tertiaire, d'animation commerciale et culturelle dans une forme urbaine actualisée. Le rayonnement s'appuiera sur l'accessibilité du quartier et la qualité des éléments de liaisons et d'accompagnement, sur la continuité d'espaces publics et la hiérarchisation du réseau viaire.

Face à la multiplicité des acteurs nécessaires à l'élaboration d'un projet de gare, l'image devient un enjeu de communication. La déclinaison des enjeux sur les trois échelles de territoires en inter-action-la gare, le quartier, l'agglomération- invite à trouver des formes nouvelles de représentation, afin d'apprécier les décalages entre la réalité actuelle et les ambitions affichées.

*Les enjeux du projet à échelle de Constantine sont :

-positionner Constantine à l'interface du bassin constantinois, conforter l'émergence d'un pôle tertiaire d'agglomération au sud-ouest, développer le tourisme urbain, faciliter les déplacements, maintenir l'attractivité de la gare par une installation de commerces d'accompagnement, désengorger le centre-ville en assurant le maintien de la voiture aux alentours de la gare et prendre le tramway pour descendre au centre-ville.

*Les enjeux à échelle du quartier :

-maintenir la mixité habitat- activités économiques spécifique aux quartiers périphériques, intégrer par le jeu d'irrigation routière ce pôle au centre-ville et réduire les coupures viaires, valoriser l'entrée de ville du sud-ouest qui fera office de carte d'identité de la ville.

*Les enjeux à l'échelle de la gare :

-identifier Zouaghi comme une nouvelle entrée de gare, identifier le parvis du pôle multimodal (bus, taxis, tramway) pour une bonne orientation, développer les services aux voyageurs (point info ville et transport, antenne de l'office du tourisme), créer les conditions urbaines et spatiales de l'attractivité de la gare (bâtiments voyageurs, espaces publics environnants, valorisation des modes doux de transport, gestion des dépôts et stationnement), retrouver la valeur symbolique et esthétique de la gare dans la scénographie urbaine. L'impact de la gare, caractère nodal entre la ville nouvelle et la ville-mère facilitera les échanges entre les deux pôles. Le projet aura des effets structurants très prometteurs. La ligne du tramway prolongée jusqu'à la nouvelle ville Ali Mendjelli, passe juste à côté du troisième pôle universitaire qui jouxte le site de cette gare. Située à quelques encablures de l'autoroute Est-Ouest, à quelques hectomètres de l'aéroport international Mohammed Boudiaf, sur l'axe de la ligne du tramway, cette gare constituera un nœud très important pour recevoir tous les trafics routiers venant et sortant de l'aire urbaine de la ville.

3.4. Le Trans-Rhummel :renforcement de l'image ville des ponts

Les responsables locaux n'ont jamais cessé de réfléchir sur les moyens de résoudre les problèmes de circulation engendrés par la vétusté du Centre-ville et son étranglement. La ville avait besoin d'une décision salvatrice: un viaduc. Ce futur pont d'une longueur de 1150 m et 26m de large, lui permettra de faire la jonction entre le vieux rocher et les hauteurs du Mansourah qui desservent toute la partie Nord de la ville et particulièrement la grande cité de Sakiet Sidi Youcef et ses prolongements vers Ziadia, Djebel El Ouahch, Daksi et Oued El Had. Du côté du centre-ville, l'ouvrage n'est pas dénué d'intérêt étant dit qu'il prendra naissance à la place des Nations Unies, qui constitue un véritable carrefour s'ouvrant sur Aïn El Bey et sur les Cités Fadila Saadane, 5 Juillet, Bousouf et la zone industrielle Palma. Il rendra d'énormes services à la circulation automobile avec ses voies de dégagements prévues sur son tablier vers la route du Chalet des pins. Il participerait à la modernisation de Constantine pour lui rendre sa vocation de Capitale régionale tant souhaitée par les autorités suprêmes du pays. Toujours à l'état virtuel, le

huitième pont aura à bouleverser l'espace. Les quartiers de Bentellis, du Chalet des pins, de l'avenue de Roumanie vont disparaître. Le viaduc sera le premier projet pharaonique du XXI^e siècle à Constantine. Il serait souhaitable de restructurer ces quartiers pour en faire une vue « d'en bas » agréable. Le pont est une opportunité offerte aux autorités pour une requalification globale des quartiers traversés. Entre le futur pont géant et les ponts prestigieux qui font sa notoriété, Constantine saura-t-elle les concilier ? Entre la pierre, l'acier et les technologies modernes utilisées pour la réalisation, il faut tenir compte des impacts irréversibles comme « ne jamais oublier que construire un ouvrage d'infrastructures, c'est détruire ou améliorer définitivement un paysage, que les grands ouvrages et les voies sont aussi des espaces spatiaux qualifiants, des objets d'architecture » [15].

3.5. Le téléphérique : L'opportunité du site : renforcement de l'image de l'aérienne.

Le dysfonctionnement du système de la circulation urbaine est dû, essentiellement, au facteur physico-spatial. Constantine est perpétuellement engorgée. L'opportunité du site devient paradoxalement un atout pour résoudre cette crise: utiliser les airs en plus du sol. L'image de la ville, perçue en hauteur, renforcera le label de « l'aérienne », adjectif donné à Constantine par Ibn Hawkel (en 950). Le passager suspendu entre ciel et terre, traversera les gorges et aura une vue imprenable sur le Rhummel, un atout qui revalorisera ces gorges. Le projet est conçu pour assurer la liaison entre le centre-ville, l'hôpital universitaire Benbadis et les cités Emir Abdelkader et Mansourah. Le premier téléphérique reliant la rue Tatache au CHU, sur une distance de 425 mètres et le second du parking du CHU aux hauteurs du quartier Emir Abdelkader, sur une distance de 1091m, est un nouveau support pour le tourisme et améliore les conditions de transport pour les 100.000 citoyens du secteur nord, aux 5.000 agents hospitaliers, pour un trafic de 2.000 usagers par heure dans des cabines de 10 à 30 places. Le projet devient réalité(ouvert en 2008) et l'engouement des Constantinois est grand du fait de la nouveauté et la traversée des gorges est des plus hallucinantes. De sa station sur les quais, les "bulles" emmènent les badauds sur la montagne de Sidi Mcid (675 m), d'où la vue sur la ville est incomparable. Il suscite la curiosité due certainement à la nouveauté. Les chaînes de passagers dans les 3 stations sont interminables. Ce moyen, un atout touristique indéniable, valorise l'image de Constantine. En franchissant le Rhummel, il permet le rapprochement des deux rives et devient un des constituants symbolique, participant pleinement dans la lecture transversale de la ville. La combinaison de plusieurs solutions à savoir le téléphérique, le Trans-Rhummel, le tramway et l'autoroute Est-Ouest mettra en principe Constantine loin des problèmes de circulation et de transport actuels. De notre point de vue ces mesures devraient être complétées par un aménagement adéquat en faisant participer le rail dans le transport urbain.

3.6. Le Bardo, viva-cite, requalification et développement durable

Tout étranger ayant visité la ville de Constantine remarque incontestablement la richesse des potentialités touristiques, tant naturelles que culturelles. Le rocher est renommé par les gorges du rhummel et demeure la partie significative de son identité. Cette image naturelle qui fait la fierté des Constantinois se trouve défigurée par les quartiers informels, conglomérats hétéroclites accrochés aux flancs du vieux rocher. Ces quartiers tels que Chalets des pins, avenue de Roumanie, Bidi Louiza et Bardo, donnent une image négative de la ville. Dans un souci de requalification des espaces urbains, les autorités locales ont opté pour un renouvellement afin de doter la ville d'un centre d'affaire qui aura une retombée économique certaine à la place de l'actuel Bardo, situé sur la rive gauche du Rhummel. Ce site particulier, patrimoine naturel, présente de nombreux attraits, surtout sur le plan paysager dont il s'agira de maximiser le potentiel. Les mutations économiques bousculent les certitudes et les identités urbaines établies ; les renouveler suppose de re-questionner les fondements et pose aujourd'hui aux décideurs des défis à la fois sociologiques s'agissant de la population, et politiques s'agissant des méthodes de gestion de ce type d'enjeux. L'idée d'un centre d'affaires a germé dans les esprits dès 2001. De ce fait, ce quartier peut être considéré comme étant dans le centre ville car aucune limite ou barrière (physique, économique, urbaine...) ne s'interpose entre lui et la médina. L'espace englobe à la fois l'actuel quartier du Bardo (rive gauche du Rummel) et le Camp des orangers (rive droite du Rummel). Il est délimité au Nord par le Rocher de Constantine et au Sud par le lieu dit « le Medjez » ou pont d'Arcole, à l'Est par la route du Chalet des pins et à l'Ouest par l'avenue Kitouni. Sa superficie est de l'ordre de 100 ha. L'objectif principal est de ce programme est le développement des activités tertiaires. Il comprendra :des lieux de résidence (habitat de standing d'une capacité de 500 logements en structure verticale), de l'hôtellerie (hôtel de 5étoiles), des activités tertiaires supérieures (palais des Congrès, palais des Expositions, centre d'affaires), une Tour dédiée à l'Information et à la Communication, des activités culturelles (nouveau musée de Constantine, cinémas, théâtre, cybercafés, parc d'activités artistiques et centre de formation), un parc d'activités artisanales (dinanderie, broderie, bijouterie...), des activités commerciales(centre commercial, boutiques spécialisées, restauration, café-concert), des activités de loisirs(parc d'attraction, centre ludique), ainsi que des espaces verts, des espaces piétonniers et un plan d'eau permanent (lit du Rhummel), la circulation intérieure sera motorisée et un train touristique assurera les déplacements internes. Le site de Bardo a été choisi pour devenir un nouveau pôle d'attraction de la vie urbaine. Son renouvellement établirait une nouvelle continuité urbaine élargissant le centre vers le sud de Constantine. La réalisation de ce centre serait le premier acte public de la création d'une pièce urbaine mixte sur une dizaine d'hectares. L'image architecturale du nouveau centre d'affaires est primordiale, étant donné l'effet de

rayonnement escompté, suivant l'exemple de grands équipements tels que le musée Guggenheim de Bilbao, qui sont devenus des pôles culturels de référence, attractifs et réputés, conséquence d'une programmation d'activités, d'événements et de synergie entre différents composants urbains. Il semblerait que « *la fabrication de ces projets est le lieu de renouvellement d'approches, de méthode ou de techniques de travail* » [16]. D'ailleurs, la réussite du projet passe par cette large diffusion promotionnelle. L'impact de ce projet sur la ville et son image sera énorme. A voir ce qui a été fait en Europe et aux Etats-Unis, la création d'un centre d'affaires dans une ville est le nerf de développement car il est un aimant pour les entreprises qui investissent dans le territoire. Nous pouvons avancer sans nous éloigner de la vérité que ce projet, s'il est mené à terme et respecterait le programme choisi serait un flagship à l'instar du projet de Bilbao. L'image n'en sera que rehaussée par un jeu savant entre modernité et terroir, entre pierres, arches, verre et aciers. Ces questions restent pour l'instant ouvertes et très certainement aussi celle du « look » à donner au futur centre, tapageur ou discret, résolument tourné vers le passé ou novateur. Dans une stratégie d'attractivité économique, l'enjeu des retombées économiques devient alors primordial, le projet peut être un bon moyen de les capter à travers les flux touristiques ou l'implantation de nouveaux actifs. Médiatisée et plus visible, la dimension spatiale et urbanistique reste encore l'une des plus importantes. Souvent revendiquée par les architectes, qui la réduisent à l'organisation de la forme urbaine, elle est complétée par des approches théoriques nouvelles qui voient le projet urbain comme une démarche rendant l'espace à l'usage. La valeur d'image appelle à des principes de marketing. Liée fort aux aspects de culture et d'identité, elle permet de définir le site induisant une qualité de vie. L'impact économique existe tant sur le public que sur l'investisseur potentiel par le dynamisme qu'elle suggère ou qu'elle entraîne. Le choix de l'architecte est primordial. D'ailleurs le wali de Constantine a affirmé dans une interview télévisée qu'il ferait appel à des architectes de renom pour donner au projet un style attrayant et attractif. Néanmoins le fait d'accoler cette notion, commune dans la vente, à des projets en urbanisme est révélateur de l'entrée définitive dans l'ère de la ville marketing [17]. Les objectifs de cette grande opération sont multiples: mettre en valeur un espace central de la ville qui bénéficie d'une rente de localisation et qui à l'heure actuelle se trouve dans un état de sous valorisation avéré ; améliorer l'image de marque de la ville en ralliant le nouvel urbanisme à l'urbanisme historique, une des marques du Nouveau Constantine ; concourir au développement économique, social et culturel de la ville en renforçant le dynamisme et l'attractivité du centre ville. Ce projet à un double effet structurant sur la ville : Constantine se débarrasse de l'habitat informel situé sur les bords de gorges et revalorise son patrimoine naturel d'une part et d'autre part, ce projet fera rentrer la ville dans l'ère de la modernité. Sa concrétisation surlignera le renouveau de Constantine. Tout le monde a parlé de « l'effet Bilbao » avec la création du musée Guggenheim, la ville est devenue un modèle de développement et l'édifice a relancé la demande « d'architecture » de part le monde [18]. Le

musée a complètement modifié les perceptions sur Bilbao. Un jour et dans un avenir proche, on parlerait peut-être de « *l'effet Constantine* » qui serait incarné par le projet flagship de Bardo.

CONCLUSION

Toutes les opérations retenues et approuvées à l'heure actuelle, constituent le point de départ du projet de modernisation de la métropole. Celles-ci répondent-elles aux exigences de la réalité quotidienne et aux aspirations des parties impliquées dans la gestion de la métropole ? Des infrastructures de transport et de liaison comme le Tramway, le téléphérique, le Trans-Rhummel, la gare multimodale et des équipements moteurs comme la ville universitaire et le centre d'affaires de Bardo, sont inducteurs d'effets. Leur présence engendrera nécessairement des transformations qui vont se situer à différentes échelles. Ces modifications auront donc des répercussions sur les sites d'implantation et de localisation des équipements : un qui est en liaison directe avec l'équipement considéré, strictement local et un second qui est en rapport avec la métropole et son territoire et de ce fait ayant une portée d'envergure. Les impacts seront totalement différents. Ces équipements entraîneront des transformations qui seront liées à leur présence (proximité, servitude, accessibilité...): pour le tramway (couloirs de circulation, stations d'arrêt, terminaux, parkings de voiture...) pour le pont à hauban (jonction, desserte, accès, sorties...), pour le téléphérique (parking...), pour la gare, parking, desserte... Mais ces opérations ne seront que ponctuelles, limitées, dans l'espace limitrophe. De ce fait, elles ne sauraient être, au départ, un élément entraînant de profonds bouleversements et modifications dans le tissu urbain. D'éléments passifs ces équipements sont appelés à se transformer en éléments moteurs inducteurs de la dynamique urbaine et déclencheurs du processus de développement de la métropole. Dotés de ces nouveaux attributs, ces équipements et infrastructures imposeront obligatoirement un recyclage de l'espace en procédant à différentes opérations de renouvellement urbain et de développement. Leur concrétisation obéira à la demande économique et sociale intérieures et extérieures quand les conditions s'y prêtent, et qu'il y a congruence entre stratégies des acteurs. Le fondement de cette opération est la revalorisation tout en bénéficiant d'une rente de localisation disposant d'une grande capacité d'attraction. Cette attractivité engendrera une plus value dans beaucoup de domaines. Dans une telle perspective, le renouvellement devient un phénomène moteur qui permet la mise en place d'éléments assurant la modernisation. Ceci reposera sur le principe d'attirer et de fixer des équipements et des entreprises à vocation métropolitaine. Le résultat escompté est la création de lieux hautement stratégiques attirant les différents opérateurs économiques, générant des activités tout en étant très attrayants pour la population. Ces opérations sont conçues, organisées, en rapport direct avec le futur système du réseau de transport car celui-ci est appelé à desservir de grands équipements qui se

localiseront essentiellement à ses points de départ et d'arrivée. La problématique centrale du PMMC étant comment pouvoir aboutir à la modernisation d'une ville historique, multi séculaire, tout en lui préservant son cachet, son empreinte, ses attributs originels et authentiques ? Cela revient à dire comment opérer une reconversion en utilisant ses potentialités et en dépassant ses contraintes. Cette entreprise comporte, à la fois des éléments de rupture et de continuité mais l'ensemble doit aboutir à une cité pleine d'harmonie, de concordance et aux liens multiples et durables. Les relations ville/aire urbaine seront plus liées que par le passé sur le plan de l'environnement et du paysage, des loisirs, des services et de l'image. Les autorités locales misent sur une masse d'activités, notamment une importante offre commerciale pour faire décoller les projets. L'effet structurant potentiel ne s'appuie pas sur la dynamique préexistante du site et de son environnement, mais est basée sur des éléments extérieurs – centre d'affaires et commerces - qui doivent donner vie au site.. Ces projets sont vus comme l'élément structurant de la revitalisation des friches à proximité du centre-ville, catalyseur du développement. Constantine doit changer d'image pour qu'elle devienne attrayante et qu'elle puisse être « vendue » auprès des touristes et des investisseurs. Il faut s'assurer de l'identité même du Vieux- Constantine, de l'essence de son patrimoine. C'est l'inquiétude évoquée par Choay [19], relative à l'ambiguïté du terme « mise en valeur ». Cette locution clé nous renvoie aux valeurs du patrimoine mais aussi avant tout à l'idée de plus value économique. En définitive ce projet de modernisation propose une vision future, prospective. Il exprime une volonté profonde de renouvellement de la ville en précisant les transformations à apporter et en cernant les actions à engager. Ces grands projets contribueront au développement du territoire et renforceront sa capacité de rayonnement régional et national. De même que la modernisation de la métropole est conçue dans un cadre caractérisé par la compatibilité avec les notions de développement urbain durable (qualité environnementale préservation de l'espace naturel et du patrimoine urbain), ces actions variées et multiformes fera du Nouveau Constantine une Métropole - Archipel. Ce qualificatif est à prendre dans un sens conceptuel puisque certaines des opérations sont uniques en leur genre, à grand pouvoir attractif et destinées à mettre la métropole en relation avec d'autres formes de territoires (le domaine des liaisons, la ville universitaire, la ville de la communication).

REFERENCES

[1] Offner, J.M. (1993). «Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique». *L'espace géographique*, no3 1993, pages 233 à 242.
 [2] Cherrad.S.(2007). « Plan de Modernisation de la Métropole Constantinoise »
 [3] Ingallina P. (2001). *Le projet urbain*. Que sais-je no 3585, Paris : PUF, 127 pages.
 [4] Merlin P. et F. Choay (1996). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris Presses

Universitaires de France, 863 pages.

[5] Piron, O. (1996). "Nouveaux processus d'aménagement" *L'aménagement en questions*, Martinand C. et Landrieu J. (dir.) Paris, ADEF, pages 85 à 172.
 [6] Ascher, F. (1991). «Projet public et réalisations privées, le renouveau de la planification des villes», *Les Annales de la recherche urbaine*, no 51 juillet 1991, pages 5 à 15.
 [7] Laperrière, H. (1998). «Lecture culturelle d'un paysage urbain : éléments de méthode tirés du cas montréalais», *Lieux culturels et contextes de villes* sous la direction de J.P. Augustin et D. Latouche, Maison des sciences de l'Homme d'Aquitaine, pages 113 à 135.
 [8] Gotlieb, C. (1997). «Barcelone cinq ans après », *Diagonal* no 125 juin, pages 38 à 42.
 [9] Sokoloff, B. (1999). *Barcelone ou comment refaire une ville*. Les Presses de l'Université de Montréal, 208 pages.
 [10] Rodriguez, A. (1996). « Planifier la revitalisation d'une ville de tradition industrielle : innovations dans la politique urbaine de l'aire métropolitaine de Bilbao », *Du local au global*. Paris : L'Harmattan, (sous la direction de Demazières, C.), pages 121 à 141.
 [11] Plaza, B. (1999). *The Guggenheim-Bilbao Museum Effect : A reply to Maria V. Gomez : Reflective images : the Case of urban regeneration in Glasgow and Bilbao*,
 [12] Gras, P. (2002) « Grands projets : un impact économique difficile à cerner », *Urbanisme*, mars-avril 2002, no 323, p.16-17.
 [13] Lussault.M. (2000), « L'action spatiale en géographie urbaine », Actes du colloque International de Cerisy, collection Mappemonde, Paris, Belin, 2000
 [14] Hecham.B,(2007) « Amenagement d'un espace emblématique :tramway et prison d'el coudiat In actes du séminaire international »ville et santé»,du 9 au 11 décembre 2007, Université Mentouri Constantine
 [15] Devillers, C. (1994), « Le projet urbain », *Conférences Paris d'Architectes* 1994 au Pavillon de l'Arsenal, les minis PA no2, éditions du Pavillon de l'Arsenal, 1996, pages 7 à47 [16] Chadoin O. Tapie G.,(2000) « Du politique à l'oeuvre - Bilbao, Bordeaux, Bercy, San Sebastian - système et acteurs des grands projets urbains et architecturaux », Ed. de l'Aube, La Tour d'Aigues, 240 p.
 [17] Smyth H.,(1995) « marketing the city-the role of flagship developments in urban regeneration E&F Spon, Londres, 290 p
 [18] Jencks C.(2006), «Cathedral and bike ched: icons and the city», in *Architectural review* ,N°1315, Sept., pp. 30-33
 [19] Choay F,(1999) « L'allégorie du patrimoine », Ed. du Seuil, Paris, 288 p.

SITUATION DES GRANDS PROJETS {sur la carte :
échelle 1/50000}

