

République Algérienne Démocratique Et Populaire  
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique  
Université Larbi Ben M'Hidi Oum El Bouaghi  
Institut de gestion des techniques urbaines



Thèse présentée pour l'obtention du diplôme de doctorat 3ème cycle en gestion des  
techniques urbaines

Option : villes et environnement

## **La dynamique de la ville au travers de ses composantes urbaines**

### **Cas de la ville de Chelghoum Laïd**

**Présenté par**

**M<sup>me</sup> LAMRI RAYENE**

**Dirigé par**

**Pr. MAZOUZ SAID**

**Devant le jury composé de :**

<b>Noms et prénoms</b>	<b>Grade</b>	<b>Université</b>	<b>Qualité</b>
M. BENGHADBANE FOUED	Prof	Université Larbi Ben M'hidi Oum El Bouaghi	Président
M. MAZOUZ SAID	Prof	Université Larbi Ben M'hidi Oum El Bouaghi	Rapporteur
M. BOUSMAHA AHMED	M.C.A	Université Larbi Ben M'hidi Oum El Bouaghi	Examineur
M. BOULKAIBET AISSA	M.C.A	Université Larbi Ben M'hidi Oum El Bouaghi	Examineur
M. ZERAIB SALAH	M.C.A	Université Mostefa Ben Boulaïd Batna 2	Examineur
M. TELAIDJIA DJAMEL	M.C.A	Université Badji Mokhtar Annaba	Examineur

**Année universitaire : 2021**

# *Remerciements*

*Au terme de cette thèse, je tiens à présenter*

*Mes remerciements au bon Dieu qui m'a donné la patience, le courage  
d'achever ce travail, malgré toutes les difficultés auxquelles j'ai confrontée*

*Je tiens à remercier mon directeur de thèse : Pr. Mazouz Saïd*

*Qui a géré avec compétence, efficacité le déroulement*

*De ce travail*

*Je remercie aussi mon ex directeur de thèse : Dr. Ahmed Ghenouchi*

*Pour ses aides précieuses et ses conseils*

*Judicieux,*

*Je remercie également*

- *Les membres de jury d'avoir accepté examiner ce modeste travail*
- *Toutes les personnes qui ont contribué à cette investigation*
- *Toutes les personnes qui m'ont aidées et soutenues de près ou de loin  
tout long de ce travail de recherche.*

# *Dédicace*

*C'est avec une grande joie que je dédie ce modeste travail, fruit de mes études en exprimant ma profonde gratitude à tous mes proches particulièrement :*

*A mes chers parents pour leurs encouragements.*

*Mon père "Amor" pour sa patience, ses encouragements et ses sacrifices.*

*Ma mère "Wafia" pour son éducation qu'elle m'a inculquée et toute les peines qu'elle s'est donnée pour ma réussite.*

*A mon mari "Islam" pour sa compréhension et son soutien*

*A une partie de mon cœur ma fille : Roudaina*

*A mes chers sœurs : Nour El Houda, Ines et Rahma*

*A l'âme de mon beau papa : Mahfoud qui a participé à la correction de ce travail*

*A mes amis : Chérifa, Amel, Rana et Amina*

*A tous mes ami(e)s, collègues et doctorants de la spécialité villes et environnement*

*Rayene*

## Résumé

Le but de cette recherche est d'étudier la dynamique de la ville à travers des composantes bien précises : en premier lieu, nous avons mis l'accent sur les infrastructures de transports qui ont un double impact sur la ville (elles peuvent être une source d'animation comme elles peuvent constituer une cause d'atténuation du dynamisme), en deuxième lieu, nous avons essayé d'expliquer le rôle des grands équipements dans la dynamisation de la ville.

Nous avons choisi la ville de Chelghoum Laïd comme contexte d'étude, cette dernière représentait un village colonial traversé par la RN5, cette route constituait la base de développement de la ville d'une manière linéaire et le lieu de concentration de commerces, ces derniers sont connus au niveau régional grâce à la qualité du service qu'ils garantissent aux passagers de la RN5.

L'apparition de l'autoroute Est-Ouest ayant le même tracé de la RN5, le déplacement des flux de circulation vers l'autoroute et l'absence d'un échangeur au niveau de la ville sont tous des raisons qui donnent l'impression de marginalisation de la ville, cette particularité qui a provoqué notre curiosité scientifique pour vérifier si l'autoroute (une infrastructure de transport destinée au désenclavement des régions) est devenue dans notre contexte une source de marginalisation de la ville.

Pour vérifier cette hypothèse, nous avons suivi une approche systémique pour démontrer comment l'ancien village colonial associé à la RN5 a participé à la création de la ville contemporaine, ainsi, une approche comparative a été engagée afin d'expliquer les impacts de l'apparition de l'autoroute Est-Ouest sur le dynamisme de cette ville.

Dans le cadre de délimitation des impacts de l'autoroute, nous avons choisi la zone industrielle et le marché de gros des fruits et légumes en tant qu'équipements primordiaux de l'animation de la dynamique dans la ville, et nous avons conclu que l'apparition de l'autoroute a un impact positif sur son dynamisme, et que la marginalisation n'a touché que les commerces de la RN5, aussi nous pouvons dire que la diversification de la base économique de la ville a empêché l'atténuation de son dynamisme tout en mentionnant que la présence d'un échangeur au niveau de la ville est toujours nécessaire pour son développement.

**Mots clés** : dynamique de la ville – village colonial – la ville de Chelghoum Laïd – RN5 – autoroute Est-Ouest.

## المخلص

الهدف من هذا البحث هو دراسة ديناميكيات المدينة من خلال مكونات دقيقة للغاية: أولاً وقبل كل شيء ، ركزنا على البنى التحتية للنقل التي لها تأثير مزدوج على المدينة (يمكن أن تكون مصدرًا لديناميكيتها كما يمكن أن تشكل سببًا لإضعافها) ، وثانيًا حاولنا شرح دور المرافق الكبيرة في تنشيط المدينة.

اخترنا مدينة شلغوم العيد كمجال للدراسة ، فهذه الأخيرة كانت تمثل قرية استعمارية يقطعها الطريق الوطني رقم 5، وهذا الطريق يشكل أساس تطور المدينة بشكل خطي ومكان تمرکز المحلات التجارية ، التي أصبحت معروفة على المستوى الإقليمي بفضل جودة الخدمة التي يقدمونها للمسافرين.

وجود الطريق السيار شرق – غرب الذي له نفس مسار الطريق الوطني 5، نقل تدفق حركة المرور نحو الطريق السيار وغياب التقاطع على مستوى المدينة ، كلها أسباب تعطي انطباع بتهميش المدينة ، هذه الخصوصية التي أثارنا فضولنا العلمي للتحقق مما إذا كان الطريق السريع (بنية تحتية للنقل تهدف إلى انفتاح المناطق) قد أصبح في مجال دراستنا مصدرًا لتهميش المدينة.

للتحقق من هذه الفرضية، اتبعنا أسلوبًا منهجيًا لشرح كيفية مشاركة القرية الاستعمارية السابقة و الطريق الوطني 5 في إنشاء المدينة المعاصرة ، بالإضافة إلى نهج مقارن لشرح آثار ظهور الطريق السيار شرق-غرب على ديناميكية هذه المدينة.

في إطار تحديد تأثيرات الطريق السيار ، اخترنا المنطقة الصناعية وسوق الجملة للخضار والفواكه كتهيزات أساسية لتحريك ديناميكية المدينة ، وخلصنا إلى أن ظهور الطريق السيار له تأثير إيجابي على هذه الأخيرة ، وقد أثر هذا التهميش فقط على التجارة المتواجدة على مستوى الطريق الوطني 5، لذلك يمكننا القول أن تنوع القاعدة الاقتصادية للمدينة حال دون تهميشها. مع الإشارة إلى أن وجود ممر للطريق السيار على مستوى المدينة يعتبر امرا ضروريًا لتطورها.

## الكلمات المفتاحية

الديناميكية الحضرية – القرية الاستعمارية – شلغوم العيد – الطريق الوطني 5 – الطريق السيار شرق-غرب.

## **Abstract**

The aim of this research is to study the dynamics of the city through specific components ; in the first place, we have emphasized the transport infrastructure which has a double effect on the city (it can be an animation source or a cause of dynamism attenuation). Secondly, we have tried to explain the role of the major equipment in the city's dynamism.

We have chosen Chelghoum Laïd city as study context, the latter constituted a colonial village crossed by TR5 which constituted in a linear way the development of the city and main trading place which are known at regional level thanks to facilities and services rendered to users of the TR5.

The East-West highway having the same alignment as the TR5, the removal of the traffic flow to the highway and the absence of the highway interchanger towards the city are the reasons which make it look like a marginalized city, this feature stimulates our scientific curiosity to check out whether the highway (transport infrastructure destined to the opening up of regions) become in our context a source of marginalization of the city or not.

To verify this hypothesis we have followed a systemic approach to show how both the ancient colonial village and the TR5 participated in the creation of the contemporary city as well as a comparative approach to explain the impact of emergence of the East-West highway over the dynamism of the city.

Within the delimitation framework of the highway's impacts, we have chosen the industrial zone and wholesale fruit and vegetable market as essential equipment of the dynamic's animation in the city and we have concluded that the emergence of the highway has had so far a positive impact on the city's dynamism and the marginalization has touched only the TR5 trading only, we can also say that the city's diversification of economic base has prevented attenuation of its dynamism while mentioning that the presence of an interchanger at the level of the city is necessary for its development.

**Keywords** : dynamic's of the city – colonial village – Chelghoum Laïd city – TR5 – East-West Highway.

## Table des matières

Remerciement .....	I
Dédicace.....	II
Résumé.....	III
الملخص.....	IV
Abstract.....	V

### **Introduction générale**

1. Introduction .....	1
2. Problématique .....	2
3. Hypothèse.....	3
4. Objectifs de la recherche .....	4
5. Méthodologie de la recherche .....	5
6. Structure de la thèse .....	7

### **Partie I : les concepts de base et les repères comparatifs**

<b>Introduction de la partie .....</b>	<b>10</b>
--	-----------

#### **Chapitre 1 : la dynamique de la ville, un vecteur de sa présence**

1. Introduction .....	12
2. C'est quoi la dynamique de la ville ? .....	12
3. Les types de la dynamique dans la ville .....	15
3.1. L'évolution .....	15
3.1.1. La nature et le rythme .....	15
3.1.1. A. La stabilisation de la ville.....	16
3.1.1. B. Les mutations et la mouvance de la ville.....	16
3.1.2. La qualité .....	17
3.1.1. A. La croissance et le développement de la ville .....	18
3.1.1. B. Le déclin et la déprise de la ville .....	19
4. Les aspects de la dynamique de la ville .....	20
4.1. La dynamique économique.....	21
4.2. La dynamique sociale (aspect démographique) .....	22
4.2.1. L'origine des changements.....	23

4.2.2. L'amplitude des changements .....	24
4.3. La dynamique spatiale .....	24
5. Les forces qui dirigent la dynamique dans la ville.....	26
5.1. Les forces historiques .....	26
5.2. Les forces endogènes .....	27
5.2.1. La population locale .....	27
5.2.2. Les richesses de la ville .....	28
5.3. Les forces exogènes .....	28
5.3.1. Les forces politiques.....	29
5.3.2. La situation géographique .....	29
6. Les animateurs de la dynamique dans la ville.....	30
6.1. (attractivité / compétitivité) .....	32
6.1.1. L'attractivité .....	32
6.1.1. A. Les dimensions de l'attractivité.....	33
6.1.1. B. Les facteurs de l'attractivité .....	35
6.1.2. La compétitivité.....	35
6.1.2. A. Les facteurs de la compétitivité.....	36
6.1.3. L'attractivité et compétitivité : deux concepts rapprochés.....	37
6.2. (mobilité / accessibilité).....	38
6.2.1. La mobilité.....	38
6.2.2. L'accessibilité.....	40
6.3. La centralité .....	41
6.3.1. Les aspects de la centralité .....	43
7. Comment évaluer la dynamique dans la ville ? .....	45
7.1. L'occupation et affectation des sols.....	45
7.2. L'aspect morphologique de l'environnement urbain.....	46
7.3. La pratique changeante de la ville .....	46
7.4. Les fluctuations du contenu fonctionnel.....	46
7.5. La densité résidentielle et les différentes données des ménages et des conditions de logement .....	46

8. Conclusion.....	46
<b>Chapitre 2 : les villages coloniaux et le tropisme routier, une source de dynamisme</b>	
1. Introduction .....	48
2. La politique des villages coloniaux en Algérie .....	49
2.1. Les composantes du village colonial .....	56
2.1.1. La place centrale.....	56
2.1.2. Les fortifications du village ou l'enceinte .....	56
2.1.3. Les rues.....	56
2.1.4. Les espaces verts .....	57
2.1.5. Les îlots du village.....	57
3. La formation et les transformations des villages coloniaux en Algérie .....	59
3.1. La formation du village colonial et la transformation de l'espace algérien... 59	
3.1.1. Les transformations spatiales .....	59
3.1.2. Les transformations sociales.....	61
3.1.3. Les transformations économiques .....	63
4. Les mutations des villages de colonisation à l'ère de l'indépendance .....	65
5. Conclusion.....	66
<b>Chapitre 3 : les préoccupations et les expériences</b>	
1. Introduction .....	68
2. Les impacts de transport sur la ville et sa dynamique.....	69
2.1. L'impact de transport sur l'extension spatiale.....	69
2.2. L'impact de transport en site propre sur un tissu déjà urbanisé.....	69
2.3. Les impacts des autoroutes en agglomération urbaine .....	70
3. La présence du transport : une condition suffisante ? .....	71
4. Commerce ou infrastructures de transport : qui anime la dynamique en ville ? .72	
4.1. Issoire, une ville importante à proximité de la métropole régionale Lyon ....	73
4.2. Brioude, une ville en marge de l'espace métropolitain .....	73
4.3. Le commerce avant la seconde révolution commerciale .....	74
4.4. Le commerce après la seconde révolution commerciale .....	75
4.4.1. L'apparition du commerce périphérique .....	75

4.4.2. Les mutations du centre-ville .....	78
4.4.3. Le plan "action cœur de ville" .....	79
4.4.4. La recomposition commerciale : un outil de revitalisation du centre-ville .....	81
5. Conclusion.....	84
<b>Conclusion de la partie.....</b>	<b>86</b>

## **Partie II : état des lieux et constat**

<b>Introduction de la partie .....</b>	<b>88</b>
--	-----------

### **Chapitre 1 : Chelghoum Laïd, du village colonial à la ville contemporaine**

1. Introduction .....	89
2. Le village "Châteaudun Rhumel" avant la colonisation française .....	89
3. La construction du village "Châteaudun Rhumel" .....	92
4. La dynamique du village et l'apparition de la ville contemporaine .....	101
4.1.1 <sup>ère</sup> étape avant 1954 – 1967 : "création et développement de la ville" .....	102
4.2. 2 <sup>ème</sup> étape – entre 1966 – 1974 : "l'accroissement timide" .....	104
4.3. 3 <sup>ème</sup> étape – entre 1974 – 1987 : "croissance accélérée et réalisation des projets".....	105
4.4. 4 <sup>ème</sup> étape – entre 1987 – 1998 : "le recul de la réalisation des projets" .....	106
4.5. 5 <sup>ème</sup> étape – entre 1998 – 2008 : "la reprise de création des logements et des équipements" .....	108
4.6. 6 <sup>ème</sup> étape – entre 2008 – 2018 : "l'accélération de l'urbanisation et l'étalement" .....	109
5. Conclusion.....	114

### **Chapitre 2 : Chelghoum Laïd, un site précieux**

1. Introduction .....	116
2. Présentation de la ville de Chelghoum Laïd.....	117
2.1. La ville de Chelghoum Laïd au niveau régional .....	117
2.2. La ville de Chelghoum Laïd au niveau de la wilaya.....	118
2.3. La ville de Chelghoum Laïd au niveau local .....	118
3. Les composantes géographiques du site.....	119
3.1. La topographie .....	120

3.2. La géomorphologie .....	121
3.3. La géotechnique.....	123
4. Les composantes démographiques.....	126
4.1. Les composantes sociodémographiques.....	126
4.1.1. Le taux d'urbanisation.....	126
4.2. Les composantes socio-économiques .....	129
4.2.1. La structure fonctionnelle de la population .....	129
4.2.2. La distribution de la population occupée sur les secteurs économiques	132
5. Les composantes urbaines .....	135
5.1. Les éléments bâtis .....	136
5.1.1. L'habitat .....	136
5.1.1. A. L'habitat individuel.....	137
5.1.1. B. L'habitat collectif .....	139
5.1.1. C. L'habitat semi-collectif .....	140
5.1.2. Les équipements .....	141
5.1.2. A. Les équipements scolaires et éducatifs.....	142
5.1.2. B. Les équipements sanitaires .....	143
5.1.2. C. Les équipements sportifs, culturels et de détente .....	143
5.1.2. D. Les équipements religieux.....	144
5.1.2. E. Les équipements administratifs et de sécurité .....	144
5.1.2. F. Les équipements industriels.....	146
5.1.2. G. Les équipements commerciaux .....	147
5.1.2. H. Les équipements touristiques et hôteliers.....	147
5.2. Les éléments non bâtis.....	148
5.2.1. Les éléments surfaciques .....	148
5.2.1. A. Les forêts .....	149
5.2.1. B. Les squares .....	149
5.2.1. C. Les placettes publiques.....	150
5.2.1. D. Les piscines publiques.....	151

5.2.2. Les éléments linéaires .....	152
5.2.2. A. Les routes .....	153
5.2.2. B. L' autoroute .....	156
5.2.2. C. Le chemin de fer .....	157
6. Les composantes paysagères .....	157
7. Conclusion.....	161
<b>Conclusion de la partie.....</b>	<b>163</b>

### **Partie III : les composantes principales et la dynamique de la ville**

<b>Introduction de la partie .....</b>	<b>165</b>
--	------------

#### **Chapitre 1 : la zone industrielle, une source de fourniture international**

1. Introduction .....	167
2. Présentation de la zone industrielle .....	168
3. La valeur géographique de la zone industrielle.....	169
3.1. L'investisseur de la zone industrielle.....	170
3.1.1. Les origines géographiques des investisseurs .....	170
3.1.2. Les atouts de la zone de la ville de Chelghoum Laïd .....	173
3.2. Le client de la zone industrielle .....	175
3.3. La marchandise de la zone industrielle.....	179
3.3.1. Nature et origines des produits .....	179
3.3.2. Direction de la production .....	184
3.4. L'aire de chalandise de la zone industrielle.....	189
4. L'impact de l' autoroute sur le fonctionnement de la zone industrielle.....	190
5. La valeur économique de la zone industrielle.....	193
6. L'impact de la zone industrielle sur la ville de Chelghoum Laïd .....	195
7. Conclusion.....	196

#### **Chapitre 2 : marché de gros des fruits et légumes, un pôle d'attraction national**

1. Introduction .....	198
2. Présentation du marché de gros des fruits et légumes.....	199
3. La valeur géographique du marché .....	201

3.1. Le commerçant du marché de gros des fruits et légumes .....	202
3.1.1. Les origines géographiques et la présence des commerçants dans le marché.....	202
3.1.2. Les marchés concourants du marché de la ville de Chelghoum Laïd ....	204
3.1.3. Les atouts du marché de la ville de Chelghoum Laïd .....	207
3.2. Le client du marché de gros des fruits et légumes .....	210
3.2.1. Les origines géographiques et la présence des clients dans le marché...	210
3.3. La marchandise du marché de gros des fruits et légumes.....	212
3.3.1. Origines et nature de la marchandise.....	212
3.3.2. Direction de la marchandise .....	215
3.4. L'aire de chalandise du marché de gros des fruits et légumes.....	217
4. L'impact de l'autoroute sur le fonctionnement du marché .....	218
4.1. Le commerçant .....	219
4.2. Le client .....	220
4.3. La marchandise .....	221
5. La valeur économique du marché .....	225
5.1. Le moyen de transport .....	225
5.2. Le local .....	227
6. Impact du marché sur la ville de Chelghoum Laïd .....	228
7. Conclusion.....	231
Conclusion de la partie .....	233
<b>Conclusion générale</b> .....	234
<b>Bibliographie</b> .....	240
<b>Annexes</b>	
<b>Liste des tableaux</b>	

---

# **Introduction générale**

---

## 1. Introduction

Une ville ou milieu urbain est à la fois un milieu physique et humain où se concentre une population qui organise son espace en fonction du site et de son environnement, en fonction de ses besoins et de ses propres activités. La ville a toujours été définie comme un organisme vivant, elle doit être dynamique pour s'adapter aux nouvelles exigences de la vie. Aussi elle doit assurer sa présence dans un réseau dense caractérisé par l'émergence des villes comme les pôles centraux.

La dynamique de la ville est toujours mesurée à travers les flux entrants et sortants de celle-ci, exprimés selon les mouvements de la population, l'étalement de la ville (dans l'espace et durant le temps) et les échanges économiques.

Ce qui signifie que la dynamique de la ville est toujours liée à sa capacité d'être compétente, attractive et accessible. Pour que la ville soit accessible, il est important donc de l'introduire dans un système de réseau permettant sa liaison avec le reste du territoire.

L'accessibilité seule ne suffit pas pour créer une ville attractive, elle n'est qu'une essence qui l'encourage. Plutôt l'attractivité de la ville s'articule également autour de ses composantes, des activités qu'elles offrent et l'aire d'influence qu'elles génèrent.

La dynamique au niveau de la ville est un sujet très important. Son traitement a encouragé différents chercheurs et son étude a été évoquée de différentes manières : l'étude des zones qui ont connu un mouvement timide, le traitement du cadre de vie et son rôle dans l'attraction des habitants, l'analyse du centre-ville par rapport au reste de la ville ....etc.

Le but de notre travail est l'étude du phénomène de la dynamique à travers un aspect économique et commercial en évoquant son influence sur toute la région puis sur la ville. En effet, notre recherche s'articule autour d'un type de ville de taille moyenne en émergence dans un système urbain hiérarchique.

Un autre aspect valorisant cette recherche est la marginalisation de la ville par une autoroute destinée au désenclavement des régions (à travers la liaison de la région au reste du territoire et le drainage de nouvelles fonctions qui valorise son dynamisme).

## 2. Problématique

De nos jours, le commerce représente un secteur dominant dans la majorité des villes et son bon fonctionnement joue un rôle moteur dans l'animation de son dynamisme tout en stimulant ses autres secteurs.

Nous pouvons dire que la dynamique économique de la ville est accentuée par sa dynamique commerciale. Dans le monde, les études réalisées sur ce sujet traitent le comportement du centre-ville par rapport à l'apparition des faubourgs, en analysant deux cas principaux : le premier met l'accent sur la surcharge des centres-ville due à la dépendance des banlieues dépourvues d'équipements nécessaires et le second analyse la vacance des centres-ville pour le compte des grandes surfaces périphériques.

L'Algérie est l'un des pays du monde qui s'intéresse à cette question de dynamique des villes. En premier lieu, elle se penche sur le rôle des grandes villes qui jouent un rôle dans l'équilibrage du territoire. Néanmoins de nos jours nous remarquons l'apparition des études qui se focalisent sur les petites et les moyennes villes, devenues la nouvelle direction, non seulement de la population, mais aussi des capitaux et des investissements.

Le Nord-Est algérien est structuré par des pôles importants reliés entre eux par un réseau routier dont la majorité est héritée de l'époque coloniale. Celui-ci représente le support de toute dynamique dans les villes pouvant être une source, la renforçant ou la détruisant.

Dans ce cadre, nous avons choisi la ville de Chelghoum Laïd comme un contexte d'étude, afin d'analyser sa dynamique à travers ses composantes et suivant les changements subis par son histoire.

Chelghoum Laïd est une ville du Nord-Est algérien, située sur le plateau de Constantine ; elle est limitée par Constantine à l'Est, Sétif à l'Ouest, Mila et Jijel au Nord, Batna et Oum El Bouaghi au sud. La ville est traversée par la route nationale n° 5 qui lie les deux grands pôles de l'Est algérien : Constantine et Sétif (Chelghoum Laïd est à 54 km de Constantine et à 76 km de Sétif). Cette route nationale constitue la colonne vertébrale de la ville (la ville s'étale sur les deux rives de cette route nationale) ; son rôle ne se limite pas à la liaison des deux pôles, mais assure aussi un

moyen local important. En premier lieu, nous nous posons la question suivante: **comment la route nationale n°5 a-t-elle participé à la construction de la ville ?**

La RN5 traverse le Nord-Est algérien de Constantine vers Alger, tout en étant parallèle avec le tracé de l'autoroute Est – Ouest. Depuis l'apparition de celle-ci, la route nationale a perdu une partie de ses flux. Le contournement de la ville par l'autoroute en raison de l'absence d'échangeur a présenté plusieurs inconvénients sur la RN5, parmi lesquels la fermeture des commerces qui étaient animés par les flux transitoires entre Constantine et Sétif. Dès lors, la question que nous posons est la suivante : **quel est l'impact de cette autoroute sur le boulevard du 1<sup>er</sup> Novembre 1954 (portion de la RN n°5 qui traversant la ville) ?**

Par ailleurs, Chelghoum Laïd dispose de plusieurs composantes et richesses ; nous citons parmi elles : les terres agricoles des légumes et des céréales situées au sud de la ville, les ressources hydriques représentées par les nappes phréatiques de 4 à 7 m de profondeur, les oueds, le marché du gros des fruits et légumes qui a un impact régional ou même national, la zone industrielle, le djebel El Gurouz qui représente une mine des matériaux de construction ainsi que les commerces du boulevard 1<sup>er</sup> Novembre 1954 dont l'impact a dépassé l'échelle de la ville en alimentant les villes environnantes. Sachant bien que l'autoroute Est-Ouest qui est à 500 m du nord de la ville constitue une opportunité très importante pour Chelghoum Laïd.

À côté de ces composantes, notre contexte d'étude constitue un anneau très important dans une chaîne commerciale régionale très dynamique, constituée par les localités d'Ain Fakroun, Ain M' Lila, Chelghoum Laïd, Tadjanet, El Eulma, Sétif et Bordj Bou Arreridj.

D'après ce que nous avons cité précédemment, la question qui se pose : **est-ce que Chelghoum Laïd est vraiment marginalisée par l'autoroute Est-Ouest avec l'existence des grandes composantes tel le marché du gros ? Et quel rôle jouent ces composantes urbaines dans l'animation et la dynamisation de la ville ?**

Afin de répondre à ces questions, nous avons formulé l'hypothèse suivante :

### **3. Hypothèse**

La ville de Chelghoum Laïd, ancien village colonial, a connu son essor à cause de la présence de la RN5. Aujourd'hui, l'avènement de l'autoroute Est-Ouest, en

contournant la ville, pourrait influencer sur sa dynamique. Néanmoins, cette influence peut être limitée par les composantes mêmes de la ville qui contribuent à son attraction.

#### **4. Les objectifs de la recherche**

Afin de répondre aux questionnements posés et de vérifier l'hypothèse, nous avons fixé plusieurs objectifs dont le principal est de mesurer la dynamique de la ville de Chelghoum Laïd aux différentes époques du développement de la ville et le changement des conditions régionales. Nous avons fixé la réalisation de l'autoroute Est-Ouest comme facteur principal, car il a des impacts sur le contexte d'étude. Pour atteindre cet objectif, nous avons établi les sous-objectifs suivants :

- déterminer le rôle de la route nationale n°5 et du village de colonisation dans la construction de la ville et l'animation de son dynamisme.
- engager les grandes composantes de la ville tels le marché du gros des légumes et des fruits et la zone industrielle dans la mesure de son dynamisme.
- fixer les limites de l'impact de l'autoroute Est-Ouest non seulement sur la route nationale n°5 (boulevard 1<sup>er</sup> novembre 1954), mais aussi sur l'atténuation de la dynamique de la ville.

Cette recherche peut également faire l'objet d'un appui pour les autorités locales dans le cadre d'une planification urbaine plus flexible en se basant sur des données plus actualisées. Ceci peut être réalisé à travers les données de terrains récoltées pour obtenir une vision perspective sur les infrastructures de transport surtout la programmation d'un projet d'échangeur de l'autoroute au niveau de la ville et les développements que ce dernier peut conduire tout en le traitant comme une infrastructure-projet.

Une tentative d'analyse de la dynamique urbaine a été engagée d'une manière originale en fonction des conditions et d'une échelle spatiale : la première met la lumière sur la dynamique de la ville par rapport au développement des infrastructures de transport, en analysant comment ces derniers peuvent présenter un avantage ou

même un obstacle pour cette dynamique (cette situation représente un cas spécial). La deuxième est la question de l'échelle basée à la fois sur l'espace local et régional.

## 5. La méthodologie de recherche

Afin de réaliser ce travail, nous sommes passés par plusieurs étapes dont la première clarifie les concepts clés sur lesquels s'est basée notre recherche. Il s'agit de la dynamique urbaine et du village colonial tout en respectant leur apparition et leurs changements.

Après avoir cerné le cadre théorique de cette étude, la question qui se pose est la suivante : comment pouvons-nous étudier la dynamique urbaine ? Ou, autrement dit, quelles sont les méthodes à suivre pour mesurer la dynamique de la ville ? (Surtout que ce concept a un caractère moral plus que physique.) Pour cette raison, nous avons abordé dans la deuxième partie une analyse du contexte depuis son noyau historique représenté par le village de colonisation jusqu'à l'apparition de la ville actuelle.

L'étude de la ville a pour objectif de cerner ses différentes composantes afin de connaître celles qui ont des impacts directs sur son dynamisme. Aussi, cette importante étape permet de fixer un échantillon ou les composantes à étudier pour limiter le cadre de la recherche.

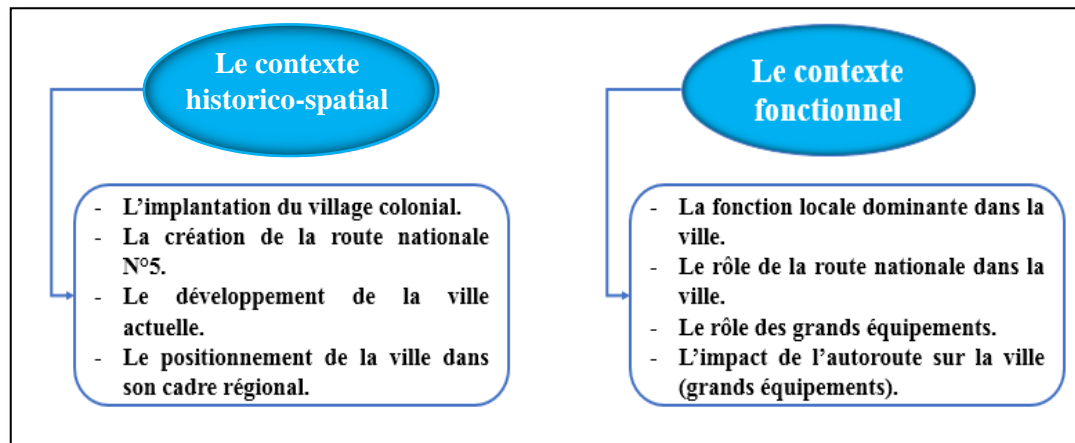
Nous avons étudié la ville comme un système qui dispose de multiples composantes, dont certaines ont des impacts externes sur le territoire. Dans ce sens, nous avons analysé les grandes composantes de la ville dans la troisième partie afin de déterminer leurs capacités de polarisation dans l'espace environnant.

En bref, à travers l'analyse systématique que nous avons suivie, nous avons effectué trois étapes principales :

- la clarification du cadre thématique et théorique ;
- la délimitation spatiale et l'analyse de l'aire d'étude ;
- la détermination des impacts des composantes fixées dans l'étape précédente.

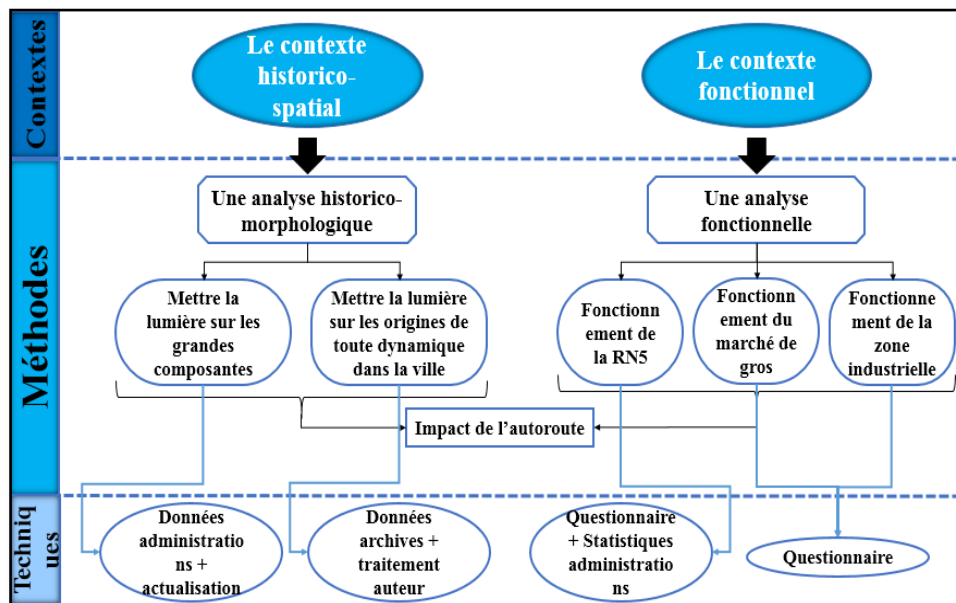
Dans le cadre théorique, tout en respectant le but de notre thématique, nous nous sommes basés sur les rapports entre la dynamique de la ville et le tropisme routier.

Après la délimitation des contextes de la présente recherche, nous nous sommes interrogés : quelle méthode convient à chaque contexte ? Pour répondre à cette question, nous avons procédé dans deux contextes principaux : le contexte historico-spatial et le contexte fonctionnel. Selon le schéma ci-dessous, le premier permet de placer notre contexte d'étude dans son cadre théorique, historique et spatial et le second d'éclaircir le fonctionnement de la ville à travers les rapports entre ses différentes composantes.



Pour effectuer cette recherche, nous nous sommes basés sur les documents suivants :

- une documentation historique : rapports et cartes ;
- les différents documents d'urbanisme de la ville de Chelghoum Laïd qui sont en relation avec la thématique (PAW, PDAU, POS...) ;
- des données quantitatives comprenant les données statistiques des différentes administrations et les données issues de nos propres enquêtes ;
- les entretiens avec les responsables et les experts du service technique de l'APC de Chelghoum Laïd ;
- des entrevues menées auprès des différents commerçants et propriétaires des usines de la ville de Chelghoum Laïd ;
- les photos aériennes et les photographies historiques et actuelles ;
- des cartes thématiques que nous avons élaborées pour faciliter la lecture et le traitement des résultats obtenus.



## 6. La structure de la thèse

Selon les hypothèses fixées, nous avons récupéré les concepts-clés suivants : dynamique urbaine, composantes urbaines, le village colonial, RN5, autoroute Est-Ouest et attractivité.

C'est à la base de ces moyens que nous avons élaboré les chapitres de la thèse s'articulant autour de trois parties :

- **la première partie : les concepts de base et les repères comparatifs**

Cette partie traite les concepts clés liés à notre recherche. Elle a pour objectif de clarifier les différentes notions dans leurs cadres historique et actuel, tout en mettant la lumière sur les expériences en matière de la thématique de recherche. La présente partie est composée de trois chapitres :

*\*le premier chapitre* : éclaircit la notion clé "la dynamique de la ville", nous avons jugé utile de mettre la lumière sur ses différents aspects tout en précisant ses animateurs et la méthode de son évaluation afin de connaître les piliers sur lesquels elle repose.

*\*le deuxième chapitre* : traite le village de colonisation qui représente le noyau de notre contexte d'étude (ville qui a vu le jour durant la période coloniale), ainsi que les

rapports entre le village de colonisation et la dynamique de la ville surtout à travers le réseau diversifié des infrastructures de transport notamment les routes nationales qui ont été construites par les colons ;

*\*le troisième chapitre* porte sur les rapports entre la dynamique de la ville et les infrastructures de transport qui sont deux concepts de base de cette recherche ; ce chapitre illustre aussi les expériences en matière de la dynamique urbaine notamment commerciale, d'où nous avons choisi deux villes situées aux abords de la métropole lyonnaise qui ont des caractéristiques similaires à notre contexte d'étude. Aussi il met l'accent sur le développement de leur dynamique au fil de temps.

- **La deuxième partie : observation du site et état des lieux**

Elle est composée de deux chapitres principaux, elle présente le contexte d'étude, en analysant son apparition, son développement au cours du temps et son état actuel. Ces éléments nous permettront de connaître les composantes et les paramètres ayant des impacts sur le dynamisme de notre contexte d'étude :

*\*le premier chapitre* : étudie le village de colonisation "Châteaudun du Rhumel" qui représente le noyau de notre contexte d'étude. Le but de cet objectif est de mettre en valeur les spécificités de ce site de colonisation tout en déterminant comment ce dernier a pu participer à la création de la dynamique dans la ville ;

*\*le deuxième chapitre* : décortique les différentes composantes de la ville de Chelghoum Laïd ; il élucide aussi ses différentes richesses et opportunités tout en déterminant les composantes principales agissant sur son dynamisme.

- **La troisième partie : les composantes principales et la dynamique de la ville**

Cette dernière partie de la thèse illustre notre empreinte personnelle et expose les résultats de cette recherche en matérialisant les acquis théoriques issus de la première partie et les données récoltées dans la deuxième partie.

Cette tranche étudie le fonctionnement des composantes principales en clarifiant leur rôle dans l'animation du dynamisme de la ville. Elle vérifie également les impacts de l'autoroute Est-Ouest sur leur fonctionnement et sur le dynamisme de la ville en général. Pour cela, deux chapitres principaux sont présentés :

*\*le premier chapitre* : traite la zone industrielle comme un équipement important dans la ville ; il démontre sa capacité d'attraction des investisseurs et des capitaux, explique le poids de la zone industrielle tout en vérifiant l'impact de l'apparition de l'autoroute sur son fonctionnement ;

*\*le deuxième chapitre* : analyse le secteur commercial de la ville de Chelghoum Laïd en mettant l'accent sur les commerces de détail situés sur les rives de la RN5 et le marché de gros des fruits et légumes, et la fermeture des commerces de détail à cause du détournement des flux de circulation vers l'autoroute Est-Ouest.

Le but de ce chapitre est de vérifier si cette marginalisation de la ville a été désavantageuse vis-à-vis de toute la base économique ou seulement elle a anéanti les commerces de détail.

Enfin, nous avons clôturé ce thème par une conclusion générale comprenant la synthèse de tout le travail entrepris depuis la première partie jusqu'à la fin, tout en confirmant ou infirmant notre hypothèse de recherche et en proposant de nouvelles perspectives de recherche.

---

# **Partie I : les concepts de bases et les repères comparatifs**

---

## Introduction de la partie

La présente partie vise une compréhension des concepts de base liés au terrain d'étude.

Nous y évoquons les différentes préoccupations en matière de dynamique de la ville en évitant de nous contenter des avis des chercheurs et des spécialistes pour aller vers l'étude des expériences des villes. Cette partie comprend trois chapitres :

Le premier chapitre clarifie "la dynamique de la ville" en tant que concept vaste qui regroupe plusieurs sous-concepts et plusieurs aspects. De ce fait, nous avons jugé utile d'élucider les trois aspects de la dynamique de la ville :

- La dynamique démographique ;
- la dynamique spatiale ;
- la dynamique économique.

Nous essayons d'abord de comprendre les rapports entre les différents concepts sur lesquels s'articule "la dynamique de la ville". Parmi ceux-là, citons : la mobilité, l'accessibilité, la compétitivité, l'attractivité et la centralité.

Le second chapitre présente la notion des villages coloniaux en Algérie, en mettant la lumière sur les raisons de leur apparition, leur organisation et leurs spécificités communes. Il s'agit de maîtriser les origines des villes coloniales et de connaître comment les petits villages de colonisation d'hier sont devenus des villes de petites et moyennes tailles. Ce parcours d'étude de ces villages permettra de nous éclairer comment ils ont pu engendrer un dynamisme au niveau de la ville.

Un troisième chapitre représente les préoccupations des différents chercheurs; il éclaire l'impact des infrastructures de transport sur la dynamique de la ville, aussi il traite l'aspect commercial de la dynamique de la ville en portant cette étude sur deux villes françaises : Issouère et Brioude.

L'analyse de ces deux régions nous permet de mettre la lumière sur les conditions pouvant animer la dynamique dans une ville et les raisons de son atténuation, tout en prenant compte des procédures, des réflexions et des opérations prises pour la redynamisation de ces centres.

L'objectif de cette partie est de cerner le cadre théorique de notre thématique selon une méthode scientifique bien organisée en nous inspirant des expériences étrangères.

---

# **Chapitre 1**

## **La dynamique de la ville, un vecteur de sa présence**

---

## **1. Introduction**

Depuis l'apparition des espaces urbains, nous avons assisté à la création de réseaux urbains dans lesquels des villes ont émergé comme des pôles attractifs de la population à cause des facilités de vie, des bénéfices et des services que ces dernières offrent. Durant le temps et avec le développement de ces espaces urbains, leurs besoins ont aussi augmenté.

Dans un réseau hiérarchique des villes, nous avons pris en compte l'importance de la "compétitivité" qui est devenue un sujet primordial de toutes les villes. Cela nous permettra de dire que la ville doit être compétente afin d'être existante.

Pour être compétente et attractive, la ville doit disposer des composantes particulières qui participent à l'enrichissement de ses fonctions, à l'augmentation de son niveau d'offre et à son identification par rapport aux autres villes ; son empreinte spécifique lui permet d'améliorer son attractivité non seulement en matière de services, mais aussi en termes de grands projets de l'état et des investissements économiques.

En tant qu'aire d'échange et d'interaction, la ville ne peut être définie sans évoquer la notion "d'accessibilité". C'est tout un système de voies permettant la mobilisation des richesses internes et la liaison de la ville au reste du territoire afin de faciliter la commercialisation des produits locaux et renforcer l'attractivité de cette ville.

D'après ce que nous avons cité précédemment, nous constatons que dans une ville, le couple (attractivité/compétitivité) ne peut être existant qu'à travers la présence du couple (mobilité/accessibilité) pour assurer son meilleur dynamisme et sa bonne intégration dans le reste du territoire.

Afin de situer notre recherche dans un cadre théorique bien précis, nous avons clarifié dans ce présent chapitre la notion de "dynamique de la ville" , tout en mettant l'accent sur une panoplie de concepts qui lui sont liés.

## **2. C'est quoi la dynamique de la ville ?**

Avant de définir la "dynamique de la ville", nous avons d'abord décortiqué cette notion afin d'éclaircir en premier lieu la signification du concept "dynamique".

La dynamique représente un concept pluridisciplinaire. Elle est utilisée dans les différentes branches de la science et selon PUMAIN (2004) ce concept, remonte à l'antiquité, exactement à la période grecque. Il est à l'origine "dunamiks" qui signifie la **puissance**, provenant du concept "dunamis" qui désigne la **force**.

Dans le document "aménager et développer le territoire français", le CNED a défini la dynamique comme : « *le synonyme de l'évolution ou du changement [...] correspondant donc au changement de localisation des activités : déplacement à l'intérieur du territoire français, création de nouveaux établissements, investissements étrangers, délocalisation (fermeture des sites de production en France avec réinstallation à l'étranger ...etc.* ».

KHOCHMANE (2010) a essayé de donner des significations au concept dynamique selon sa nature dans le texte. Elle souligne que l'adjectif du concept "dynamique" exprime « *la capacité d'action, la force pleine d'énergie en mouvement ou l'étude d'un phénomène dans le temps* », et son nom indique « *les relations et les rapports entre les forces qui produisent un processus d'évolution dans le temps* ». Dans ce cadre BOUZEHZEH (2015) explique que ce phénomène d'évolution se réalise soit par concentration, dispersion, spécialisation ou par homogénéité. Néanmoins, cela ne signifie pas qu'elle est forcément positive, car des dynamiques négatives peuvent se produire comme la dégradation.

Selon l'encyclopédie universelle (2004) : en sciences humaines, la dynamique désigne souvent l'évolution et les changements des systèmes **sociaux, économiques et spatiaux**.

PUMAIN (2004) définit la dynamique comme : « *changement ou devenir, résultant d'un jeu de forces : la dynamique de l'échange inégal produit une structure centre – périphérie. Les modèles dynamiques mettent en relation les changements et les forces qui les produisent, alors que les modèles cinétiques décrivent les changements sans référence aux forces; en géographie humaine, le terme de "dynamique" implique une idée de changement, et non pas un simple déplacement (circulation et mobilité)* ».

Dans le même sens de cette définition, BOUZEHZEH (2015) souligne que : « *la dynamique est les forces (endogènes et/ou exogènes) qui poussent à l'action font bouger et changer des choses initiales vers des situations différentes. C'est*

*précisément des forces qui donnent son caractère de mouvance et de perpétuelles effervescences à la ville et à l'espace urbain ».*

D'après ces définitions du concept "dynamique", nous remarquons que ce dernier traite en premier lieu le point économique, ensuite sa définition a englobé d'autres aspects sociaux et spatiaux pour l'utiliser comme un phénomène caractérisant la ville ou l'espace urbain en général.

Dans cette optique, CHALINE (1980) dans son livre sur "la dynamique urbaine" a clarifié la relation entre la ville et la dynamique ; il souligne que chaque ville est inscrite dans son cadre local, régional, national, continental et mondial d'où la présence des échanges entre son territoire et ses composantes sociales, démographiques, technologiques et économiques. Il confirme que les dimensions et les composantes de la ville représentent les forces motrices de son dynamisme. Il prouve que la ville n'est pas un champ libre aux forces exogènes, mais plutôt elle engendre sa propre dynamique à partir de ses propres composantes tout en sachant qu'il est difficile de décomposer ces deux forces.

En 2015, BOUZEHZEH ajoute que la dynamique de l'espace urbain est le résultat de multiples transformations : renouvellement du paysage urbain, rénovation, transfert des fonctions, filtrage social...etc. Ceux-là dépendent de plusieurs facteurs : **politiques, sociaux, économiques, temporels et culturels.**

À la lumière de ce que nous avons cité précédemment, nous remarquons la présence d'une série de forces qui dirigent la dynamique dans la ville : des forces endogènes et d'autres exogènes ; parallèlement à ces deux types: "l'école de Lund" et les travaux de Hagerstrand, s'ajoute une autre dimension ou bien un autre type de force ne pouvant jamais être sous-estimé qui est **l'histoire** de la ville.

À partir de ces définitions, nous pouvons déduire que l'étude du phénomène de la dynamique dans la ville doit évoquer :

- les types de la dynamique dans la ville ;
- les aspects de la dynamique de la ville ;
- les forces qui dirigent la dynamique dans la ville.

### 3. Les types de la dynamique dans la ville

D'après toutes les définitions citées par les différents auteurs, nous pouvons déduire que la dynamique dans la ville n'est qu'un phénomène d'évolution qui suscite des changements successifs. Suivant cette optique, nous avons procédé en premier lieu par la compréhension du concept "**évolution**", qui nous permettra de cerner les différents types des dynamiques produits dans l'espace urbain.

La première question posée est la suivante : **c'est quoi un phénomène d'évolution ?**

#### 3.1.L'évolution

BRUNET et al (1993) soulignent que l'évolution est un concept qui vient du mot latin "évolutio", qui signifie : *« déroulement d'une série de mouvements coordonnés qui implique une suite de changements successifs avec des rythmes différents (lents ou rapides) et qui peut déboucher sur une modification plus ou moins nette ou sur une transformation progressive »*. C'est aussi le fait d'un changement durant le temps, quelle que soit sa nature; il peut être positif et il est appelé évolution encourageante ; en revanche s'il est négatif, il est qualifié d'évolution inquiétante.

Cette évolution qui incite des changements dans l'espace urbain est appelée le processus de formation ou même de transformation de l'espace urbain sous l'effet de différentes forces ; elle peut être concentration, ou dispersion, homogénéité ou spécialisation comme elle peut signifier une dégradation ou une obsolescence, écrit BOUZEHZEH (2015).

Donc, la typologie des dynamiques est guidée par les critères fixés par sa définition ; aussi elle suit des facteurs de la ville ou l'espace urbain lui-même. Cela veut dire que le classement établi respecte les normes suivantes :

3.1.1. **la nature et le rythme** : une ville stable et une autre instable ; la première est dans un état d'invariabilité où nous pouvons dire que c'est la ville constante, néanmoins la seconde représente la ville qui est insérée dans un processus de changement continu donc, elle n'est plus dans un état de permanence. C'est ce qui nous permettra de dégager les deux types : la stabilisation de la ville et les mutations et les mouvances de la ville

#### 3.1.1. A. La stabilisation de la ville

C'est un renouvellement timide ou un dynamisme de rythme lent, permettant à l'espace urbain en question de garder sa situation stable. L'encyclopédie universelle explique en sciences exactes (2004) deux types d'équilibre : un équilibre statique et un équilibre dynamique. Le premier signifie l'absence des échanges entre le milieu et le système, par contre le second indique la présence de ces changements à condition de préserver les énergies entrantes et sortantes.

En sciences humaines ou plutôt dans le langage de l'espace urbain, nous pouvons dire que dans le cas de l'équilibre statique, l'évolution se fait à l'identique, c'est-à-dire avec une préservation de la structure et de la fonction initiale. Dans ce cas, la préservation du patrimoine est l'exemple le plus significatif ; néanmoins en réalité il est très difficile de penser à un modèle pareil, car il est presque impossible de séparer l'espace urbain des influences de l'évolution de la société.

Cette théorie d'équilibre statique a été aussi étudiée par BRUNET et al(1993) qui ont déclaré que le territoire autonome peut assurer son autogestion ; aussi la reproduction de ce genre de territoire se fait sous l'effet de l'auto-organisation d'une part et sous la pression du milieu d'autre part.

BAILLY et al (1995) ont remplacé le terme de stabilité par celui de "autopoïèse" qui veut dire : un espace urbain capable de maîtriser les interactions entre ses composantes d'une part et de fonctionner tout en protégeant sa structure.

Nous pouvons donc déduire que l'évolution stable ou l'équilibre statique n'existe pas en fait, car toute ville est inscrite dans un processus de changement, mais avec des rythmes différents. La statique dans le milieu urbain signifie des changements timides avec des rythmes très lents.

### **3.1.1. B. Les mutations et la mouvance de la ville**

**Les mutations et la mouvance** représentent la ville ou l'espace urbain où l'évolution est instable. Dans son livre sur la dynamique urbaine, CHALINE (1980) a cité les opérations qui peuvent déclencher des mutations profondes dans la ville. Ce sont : le transfert fonctionnel, la rénovation totale, la réhabilitation morphologique et le filtrage social et fonctionnel.

Cet auteur souligne aussi que l'étude de l'histoire de chaque ville permet de comprendre qu'elle est passée par une évolution riche et des transformations intenses.

Parmi les causes les plus identifiables et les plus connues viennent les catastrophes tels les troubles politiques, les fléaux naturels (séismes, inondations, incendies), où l'espace urbain assiste à des reconstructions.

Dans le même sens BRUNET et al (1993) confirment que le changement rapide représente le résultat des modifications dans le fonctionnement, impactant la nature et la forme de l'espace urbain ; ce type de changement ne peut être possible qu'à travers des préparations, des accumulations d'énergie, d'erreurs ...etc. Autrement dit, ce changement n'apparaît que par la rupture avec l'équilibre dynamique, aboutissant à un dysfonctionnement ou une désorganisation qui engendre une situation de trouble d'où la recherche d'un nouvel équilibre.

Ils précisent aussi qu'un seul changement suffit pour déclencher une série de modifications successives touchant la structure urbaine, d'où l'incompatibilité des nouvelles formes avec les fonctions engendrant une altération de la structure. Ceci contribue à la création d'un nouveau paysage, donc la décomposition de la forme ancienne en une nouvelle recombinaison.

Donc, nous concluons que selon le rythme de l'évolution nous pouvons déduire sa nature; la ville peut subir des changements discontinus créant une juxtaposition des formes et des fonctions, comme le cas des villes algériennes.

Un rythme de transformation brusque suscite des changements caverneux de la structure urbaine, que nous appelons les mutations.

La transformation avec un rythme très rapide engendre un changement radical dans les deux sens, c'est-à-dire qu'il peut être négatif, et c'est la catastrophe générée soit par l'homme ou par la nature. Il peut être positif et il est dit une révolution toujours dans les sens de développement et de croissance de la ville. Généralement, cette révolution signifie le passage par un état de crise.

3.1.2. **La qualité** : parce que la dynamique peut être positive (encourageante) ou négative (inquiétante), elle peut produire un développement et une croissance de la ville, comme elle peut encourager le déclin et la déprise de l'espace urbain. Cela désigne que nous avons deux autres types de dynamisme :

### 3.1.2. A. La croissance et le développement de la ville

Ce concept de croissance a été défini par BAILLY et al (1995) comme une évolution progressive à long terme. Elle désigne une augmentation continue de quantité comme la croissance démographique et la croissance urbaine ; elle est souvent utilisée pour illustrer la croissance économique.

Sachant que la croissance représente la dimension quantitative, elle dépend d'autres dimensions qui la qualifient, par exemple la croissance urbaine qui dépend de la croissance de la population et de la ville dans l'espace tout en maîtrisant les facteurs qui gèrent chaque dimension. Notons que la croissance démographique est calculée par l'addition de la croissance naturelle et le solde migratoire, alors que la croissance urbaine est connue à travers l'étude des aires d'expansion et les formes d'occupation de l'espace par rapport au noyau central. (GEORGE et VERGER, 2006).

KHOCHMANE (2010) souligne que le concept "croissance" est aussi utilisé en économie pour désigner l'augmentation de la production, des investissements...etc. Elle signifie aussi l'augmentation durable des facteurs accumulatifs (les biens et les équipements).

À partir de la théorie du "cycle urbain" de KLAASSEN (1981), le concept de croissance est toujours lié à une dimension quantitative et non qualitative et elle représente un processus infini dans le temps et dans l'espace. Nous ne pouvons pas l'appliquer seule au niveau de la ville parce que cette dernière contient plusieurs valeurs et aspects qualitatifs telle la culture. Dans ce sens, ROGER (1986) ajoute une nouvelle notion, plus globale, sur la croissance, qui est le développement. Elle englobe les différents aspects quantitatifs et qualitatifs et nous déduisons que la croissance représente un sous-groupe dans un grand groupe qui est celui du développement.

Entre croissance et développement existe toujours une relation, mais cela ne signifie pas que la présence de la croissance est nécessaire pour obtenir le développement ; parfois au contraire la diminution ou la décroissance de certaines valeurs constitue un avantage pour obtenir le développement, comme le souligne HARRIBY (2004) : « *la croissance n'est ni une condition suffisante, ni une condition*

*toujours nécessaire au développement. Autrement dit, logiquement parlant, le développement n'implique pas non plus le contraire de la croissance ».*

Nous pouvons dire que la dynamique de la ville ne doit pas se contenter d'une simple croissance, mais elle doit plutôt aborder un développement qui place la ville sur le chemin des changements successifs et infinis dans le temps et même dans l'espace.

### **3.1.2. B. Le déclin et la déprise de la ville**

Les travaux de différents auteurs CHALINE (1980), BRUNET et al. (1993), en matière de la dynamique urbaine et de l'évolution de l'espace urbain, confirment que le déclin ou la déprise d'une ville ou d'un espace urbain est nécessaire pour déclencher un processus de mutations ; la ville passe toujours par l'étape de déclin lui permettant de chercher un nouvel équilibre.

Dans ce sens d'équilibre CHALINE (1980) note que chaque ville doit assurer un équilibre entre les rythmes urbains et économiques. Le déséquilibre de cette balance peut mettre la ville dans une situation de déprise. Par conséquent, c'est la situation de la ville et son stade de développement qui permettent son évaluation. Au-delà de ces critères internes, il existe aussi des critères externes, car la ville ne peut jamais être une entité autonome, mais plutôt elle possède des apparences exigeant des rythmes fondamentaux comme les tendances démographiques, les conjonctures économiques ou les comportements collectifs.

KHOCHMANE (2010) met l'accent sur la déprise du côté démographique et économique et souligne que selon l'aspect social, la déprise signifie la diminution de la population ; ceci crée une vacance au niveau de la ville par l'occupation de l'espace, mais aussi par les activités. Cette conséquence évidente entraîne une diminution dans la Production intérieure Brute (PIB) influant directement sur l'aspect économique de la ville. Ce déclin économique exprime la déprise de la ville, considérée comme une évolution négative l'introduisant dans processus de chute économique. L'apparition de ces symptômes (vacance de l'espace, manque des activités et recul économique) au niveau de la ville traduit l'existence d'une maladie dangereuse la conduisant vers sa fin.

Nous pouvons déduire que le phénomène de la déprise est très complexe et il peut être le résultat d'un ou plusieurs facteurs tels le manque de la maîtrise de l'espace de la ville, la mauvaise utilisation de ses ressources, la forte attractivité des villes environnantes. Tous ces facteurs sont responsables de l'incompétence, l'enclavement et la marginalité de la ville. Néanmoins, l'importance de cette situation de déclin doit être une étape de passage qui encourage la ville vers un développement durable et non une étape permanente qui peut tuer la ville.

#### **4. Les aspects de la dynamique de la ville**

Dans le cadre de son étude sur la dynamique urbaine dans les tissus urbains déjà existants, CHALINE (1980) insiste que la dynamique économique et sociale provoque le processus de l'urbanisation périphérique (dynamique spatiale de la ville). Cette dynamique commence depuis le centre-ville et elle se répartit sur le reste de tissu urbain.

Selon les données citées, nous pouvons retenir deux éléments principaux :

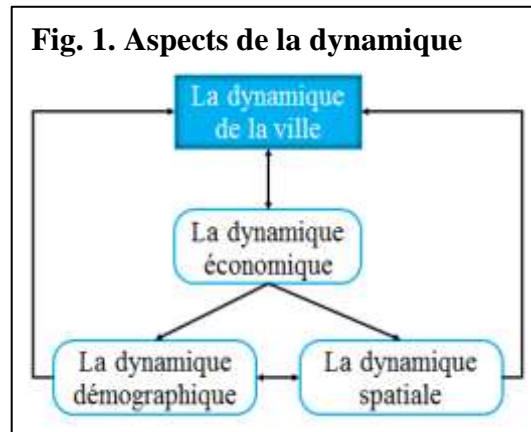
-premièrement : la dynamique de la ville est caractérisée par trois aspects principaux :

\*aspects n°1 : la dynamique économique.

\*aspects n°2 : la dynamique sociale. Nous mettrons l'accent sur la dynamique démographique comme un aspect de la dynamique sociale pour compromettre le côté psychologique et le comportement des individus.

\*aspects n°3 : la dynamique spatiale, qui est l'étalement de la ville, les changements de sa composition et ses différentes mutations au cours du temps sous l'effet de plusieurs forces.

-deuxièmement : la dynamique économique de la ville représente l'aspect primordial qui génère les autres aspects de la dynamique : social et spatial (Fig. 1).



Source : auteur 2019

#### 4.1. La dynamique économique

La dynamique économique ne représente pas seulement les rapports entre l'accroissement et le temps, mais plutôt elle est la capacité d'innovation. L'économiste SCHUMPETER (1912) confirme cette définition et cite les types de changements pouvant garantir cette innovation :

- la fabrication de nouveaux produits ;
- le renouvellement des méthodes de production et l'utilisation de nouveaux moyens de transport ;
- suivre une nouvelle organisation ;
- l'ouverture d'un débouché nouveau ;
- la reconquête de nouvelles sources de la matière première (encyclopédie universelle, 2004).

Il atteste que ces cinq changements conduisent sûrement à une innovation s'ils sont jointés par la diffusion.

Selon l'INSEE (2019), la dynamique économique ne peut être évaluée qu'à travers les principaux cinq indicateurs suivants :

- le nombre d'entreprises et le nombre de grandes entreprises ;
- le niveau du salaire (salaire net, horaire moyen) ;
- le solde migratoire (nombre de nouveaux habitants par an) ;
- nombre d'entreprises nouvellement créées en 1 an ;
- le taux de chômage.

D'autres indicateurs pour la définition de la dynamique économique peuvent entrer en jeu. Ce sont :

- le PIB par habitant ;
- l'évolution du nombre d'emplois et les cadres ;
- le nombre de jeunes entreprises (créées en moins de 5 ans).

L'INSEE (2019) ajoute aussi l'existence des villes franciliennes qui connaissent une dynamique plus forte que celui de la métropole de Paris, parmi elles : Toulouse avec ses nombreuses activités de pointe (airbus, thalès, météo France...), Rennes et l'industrie automobile (PSA Peugeot- Citroën), ou encore Nantes (bateaux Janneau, Fleury-Michon). Ceci-ci est tout simplement le résultat de la création des postes d'emploi qui attirent la population.

KHOCHMANE (2010) souligne que l'analyse de la dynamique économique cherche les forces qui maintiennent ou détruisent l'équilibre de départ du système à travers le temps. Si l'analyse dynamique cherche des rapports entre les grandeurs observées à des périodes de temps différentes, elle est appelée historique et présente les résultats des conditions de départ avec l'effet de temps. Elle est nommée causale si elle est générée par des facteurs extérieurs.

Comme nous parlons de l'économie, nous ne pouvons pas ignorer qu'elle repose sur trois piliers principaux : agriculture, industrie et commerce. La dynamique agricole, la dynamique industrielle et la dynamique commerciale sont une source du développement de l'économie de toute la ville. L'ensemble de ces trois piliers permet la prospérité de ce secteur, sachant de nos jours l'économie est dominée par le secteur tertiaire, ce dernier joue un rôle primordial pour prendre la part du lion dans l'animation du dynamisme économique.

#### **4.2.La dynamique sociale (aspect démographique)**

L'étude de la dynamique démographique suit l'état économique de la ville. Selon CHALINE (1980), suivant des époques économiques, il existe:

- une première avant l'industrialisation : la population était équilibrée entre le milieu urbain et rural alors qu'au niveau de la ville la population était concentrée dans des quartiers résidentiels bien définis avec une occupation stratégique des classes

aisées. Aussi le centre de la ville était le lieu de l'occupation de la nouvelle bourgeoisie ;

- la deuxième dynamique correspond à l'ère de l'industrialisation : elle est caractérisée par un processus de migration très fort dans le cadre de la recherche de l'emploi, d'où l'occupation de la périphérie de la ville par ces nouveaux arrivés ; en même temps, la forte concentration des activités au niveau du centre fait fuir ses habitants vers la périphérie.

- la troisième se situe entre les deux guerres mondiales : la concentration de la population était toujours au niveau de la périphérie de la ville dans les pays qui ont connu ce processus d'industrialisation.

Les autres pays ont subi un processus de colonisation où l'occupation de la communauté européenne des centres stratégiques régnait. Cependant, la vieille ville et la périphérie étaient consacrées à la population autochtone, dans ce sens ISNARD (2002) justifie les mobilités de la population algérienne durant l'époque coloniale par les violences et les changements des manières d'appropriation des terres.

Selon KHOCHMANE (2010), la dynamique démographique est l'étude de l'évolution de la population tout en s'appuyant sur la croissance des strates et de la structure démographique. Les critères les plus importants dans l'étude de la dynamique urbaine sont : l'origine et l'amplitude des changements.

#### 4.2.1. L'origine des changements

En fait, nous avons deux types de changements :

- le premier est le changement naturel guidé par les taux de natalité et de mortalité : si le taux de natalité est supérieur à celui de la mortalité, nous considérons une évolution positive (croissance) et si c'est le contraire nous enregistrons une évolution négative (diminution) ;

- le second représente le changement non naturel, correspondant au taux de migration; si ce dernier est positif, nous constatons que la ville attire la population des villes environnantes et s'il est négatif nous déduisons que la ville fait fuir sa population vers d'autres villes et villages.

#### 4.2.2 L'amplitude des changements

L'étude de la dynamique démographique ne peut pas être effectuée sans passer par l'analyse de l'amplitude des changements. Il peut y avoir un changement timide avec une dynamique faible (aspect démographique stable), ou bien un changement important avec une réforme démographique. Lorsque le changement est très fort, il favorise le passage d'une structure à une autre, d'où une recomposition démographique de la population.

Nous pouvons déduire que la société ou la population n'est jamais constante. Elle change et évolue en fonction de temps ; ainsi l'étude de la dynamique de cette population met l'accent sur les mouvements et les fluctuations de la population dans le temps sous l'effet de différents facteurs.

#### **4.3.La dynamique spatiale**

Selon BRUNET et al. (1993), la dynamique spatiale étudie les différents changements spatiaux en mettant l'accent sur les conditions et les producteurs de ces changements. Ceux-là sont étudiés comme un système qui peut lui-même changer de structure et d'organisation sans extension c'est-à-dire que la dynamique spatiale n'est pas seulement l'étude de l'étalement dans l'espace, mais plutôt elle prend compte les différentes mutations des tissus déjà existants.

- L'étalement urbain : selon l'UNICEF (2012) ce concept signifie : « *Expansion incontrôlée et disproportionnée d'une zone urbaine dans la campagne environnante donnant lieu à des implantations à faible densité et mal planifiées. Ce phénomène, commun aux pays à haut revenu et aux pays à faible revenu, se caractérise par un habitat dispersé dans des zones résidentielles séparées, sous forme de longs pâtés de maisons mal reliés, excessivement dépendants des transports motorisés et dépourvus de zones commerciales clairement délimitées* ».

Dans le cadre des transformations de tissu urbain déjà existant, CHALINE (1980) explique la dynamique spatiale en se basant sur les différentes étapes économiques de la ville, car c'est cette dynamique économique qui constitue le facteur principal qui génère la dynamique spatiale :

La première étape avant l'industrialisation : durant cette période, la ville a connu une séparation entre les quartiers résidentiels et ceux de travail ; néanmoins, les

quartiers de ports et les centres de négoce sont considérés comme les zones qui ont subi un processus de transformation très important. Malgré ces mutations, la ville a assisté à un rythme de grandissement très lent ce qui a donné au sol urbain une valeur vénale ;

La deuxième étape à l'ère de l'industrialisation : elle est caractérisée par l'accroissement important du cadre bâti dû à la croissance du nombre des habitants (la population cherche de l'emploi au niveau de la ville). Durant cette période, la ville a connu un étalement et une urbanisation périphérique avec la présence du transport qui a participé à la concentration des services, des commerces et de l'emploi au niveau du centre et une résidence périphérique. En effet, la ville durant cette période a connu deux grands changements principaux :

- La sectorisation fonctionnelle et résidentielle ;
- L'agrandissement du centre ancien sur la base des percées tracées vers les gares, en absorbant les anciens quartiers résidentiels qui ont subi une rénovation.

La troisième étape entre les deux guerres mondiales : le processus de suburbanisation de la ville se déroule encore accompagné d'un agrandissement continu des centres-ville occasionnant la dégradation des quartiers proches au centre-ville.

Les villes en marge du processus de l'industrialisation ont connu un autre genre de mutation : la "superposition" qui signifie la reconstruction coloniale sur le tissu traditionnel déjà existant et la "juxtaposition" des villes anciennes et nouvelles avec un tissu européen ou bien la conquête de nouveaux terrains et la construction suivant un modèle de colonisation.

Dans ce contexte, SAMMOUD (2002) rappelle le cas algérien où les dynamiques spatiales étaient extrêmes depuis la période de la colonisation française pendant laquelle l'appropriation des terres algériennes par les colons a provoqué un processus de mobilité important.

À l'ère de l'indépendance de l'Algérie, RAHAM (2002) révèle que l'augmentation de la rente pétrolière a encouragé un processus intense d'urbanisation.

De ce fait, nous pouvons dire que la dynamique spatiale d'une ville est effectuée en se basant sur deux axes principaux : le premier concerne les mutations du tissu déjà existant et le second comprend l'espace environnant de la ville sur lequel elle s'étale.

La dynamique spatiale est un processus comme les autres. C'est le résultat de multiples facteurs qui sont économiques en premier lieu (ils peuvent être politiques, sociaux...etc.); ce processus de dynamique de l'espace représente le garant de la présence de la ville et le vecteur de son évolution.

Les trois aspects de la dynamique -économique, social (démographique) et spatial- sont complémentaires et chacun d'eux a des impacts sur les autres ; ils constituent les piliers de la dynamique au niveau de la ville alors que la conciliation et l'équilibre entre eux participent à mettre la ville sur la bonne route pour assurer son développement.

Dans ce cadre, BOUZEHZEH (2015) précise qu'à la fin de la période industrielle, la ville a connu l'entrée de plusieurs facteurs qui ont impacté les pratiques dans l'espace urbain ainsi que son usage. L'environnement a subi des changements considérables : explosion démographique, nouvelles technologies, nouveaux rythmes économiques, nouveaux modes de consommation, croissance de la mobilité et de la circulation... Donc l'espace urbain a rencontré une mouvance sans précédent; aussi l'image de la ville est désormais mobile, le centre demeure une référence principale dans l'espace urbain et les nouvelles répartitions des rôles sont en complémentarité avec celles du centre.

## **5. Les forces qui dirigent la dynamique dans la ville**

La ville ne peut jamais être une entité autonome, car elle est inscrite dans un système territorial qui l'affecte en même temps ; elle n'est pas un champ ouvert aux forces exogènes et elle engendre sa propre dynamique en se basant sur ses propres composantes et sa propre identité.

Pour cela, CHALINE (1980) insiste sur la nécessité de savoir qu'il est difficile de séparer ces forces endogènes et exogènes. En effet, les forces principales de la dynamique de la ville sont classées comme suit : des forces endogènes, des forces exogènes ou les deux à la fois lorsqu'il s'agit de l'héritage (forces historiques).

### **5.1. Les forces historiques**

Tel qu'il est connu la ville évolue sur la base de son héritage qui englobe tout ce qui a été transmis par les générations précédentes. Il peut être matériel ou immatériel et dans les deux cas il constitue l'énergie inhérente. C'est la motivation qui génère l'évolution et le dynamisme de la ville dans un sens positif ou négatif. L'école de Lund et les travaux de Hägerstrand confirment ce point de vue, en expliquant l'importance de la nécessité du facteur temps dans chaque étude urbaine surtout en matière de l'étude de la dynamique urbaine. Il souligne que l'aménagement en continuité avec les formes anciennes peut assurer une gestion cohérente de l'espace, même le facteur temps peut mettre en cause des structures spatiales (annals Association American Geographers, 1976).

KHOCHMANE (2010) signale qu'il est difficile d'adapter l'héritage matériel à la ville actuelle ; celui-ci était conçu à une société qui n'est pas celle d'aujourd'hui, ce qui rend l'adaptation de ces anciennes maisons et rues, très chère et coûteuse, mais ce qui est encore plus dur est d'adapter les mentalités et l'héritage moral et culturel, sachant que la population ne changera pas facilement ses habitudes et ses traditions.

Dans le cadre de son travail sur la centralité, BOUZEHZEH (2015) insiste sur cette question de l'héritage des villes; il confirme que chacune d'elles dispose de ses propres acquis historiques ayant participé au processus de ses transformations et que l'héritage d'hier entre dans une sorte de conflits avec les forces d'aujourd'hui, ce qui préserve la permanence de la dynamique au niveau de la ville.

Nous pouvons déduire des études de ces différents auteurs que l'histoire de la ville joue un rôle primordial dans son évolution actuelle. Elle constitue le point de référence des différents acteurs de la ville : soit ils continuent sur les traces du passé ou ils utilisent de nouveaux axes qui assurent le développement de la ville.

### **5.2. Les forces endogènes**

Les différents auteurs qui ont étudié la dynamique de la ville confirment que la ville produit sa propre dynamique en se basant sur ses composantes internes suivantes : composantes sociales et démographiques liées à la population de la ville et composantes spatiales et physiques liées aux richesses dont elle dispose.

### **5.2.1. La population locale**

La croissance de la population dans la ville constitue une arme à double tranchant : d'une part, la force démographique peut agir positivement sur la ville par l'augmentation de sa production à travers le travail et d'autre part, cette population peut être la source de tous les problèmes de la ville si elle s'accroît d'une manière incontrôlable. Ceci génère un déséquilibre dans la balance de la demande et celle de l'offre c'est-à-dire l'augmentation de la demande sur le travail, la scolarisation, le logement ...etc.d'où la ville devient incapable de répondre à ses besoins. C'est la raison pour laquelle CHALINE (1980) insiste sur la nécessité d'assurer l'équilibre entre les rythmes démographiques et économiques.

Néanmoins, nous ne pouvons plus ignorer que la solidarité de cette population peut faire la magie sur le territoire de la ville quand les différents individus de la société bougent dans un même sens pour la développer; nous déduisons que cette population représente l'une des forces qui maîtrisent la dynamique de la ville.

### **5.2.2. Les richesses de la ville**

Les richesses de la ville sont définies par KHOCHMANE (2010) comme les caractéristiques du milieu physique ou naturel par leurs différenciations : géologie, hydrologie, topographie, climatologie...etc. Elles représentent les éléments essentiels de dynamisation de la ville, considérés comme ses opportunités. En outre, la présence des terres qui ont des potentialités agricoles, parallèlement à la présence de l'eau, signifie une production agricole importante et un dynamisme économique. C'est le cas de la ville qui dispose des ressources, qui maîtrisent l'industrie et même le commerce.

Lors de cette étude, nous avons tenu compte de la forte relation entre les facteurs liés au milieu physique et la population, car nous les qualifions sur la base du comportement humain ; en effet, les richesses de la ville ne peuvent être des opportunités qu'à travers l'intervention humaine.

### **5.3. Les forces exogènes**

La ville ne peut pas être considérée comme une entité unique sans relation avec le reste de son territoire ; il y a toujours des interactions entre eux c'est-à-dire que la ville a des influences sur son environnement comme le confirment CHALINE (1980), BOUZEHZEH (2015) ainsi que d'autres auteurs. Les forces exogènes ayant des influences sur la ville sont d'ordre politique alors que d'autres sont liées à sa situation géographique :

#### **5.3.1. Les forces politiques**

La politique est un concept vaste et polysémique pour lequel nous ne pouvons donner de définition exacte. Le concept politique peut avoir de nombreuses utilisations et souvent nous l'utilisons pour signifier les programmes étatiques et les différents projets envisagés par le gouvernement afin de garantir un développement global.

Dans ce sens, KHOCHMANE (2010) souligne que les décisions étatiques dans le cadre de la gestion du territoire peuvent créer des inégalités spatiales alors qu'elles sont au profit de la majorité des villes.

Dans ce cas, nous citons l'exemple de la réalisation de l'autoroute Est-Ouest en Algérie qui est un projet qui dépasse l'échelle nationale (Magrébin); globalement, il a des impacts positifs sur le territoire, mais il constitue un obstacle de dynamique spatiale et d'urbanisation au niveau de la ville de Sétif. Malgré cela, nous ne pouvons pas négliger les effets de désenclavement et d'accessibilité qu'elle offre.

La ville est inscrite dans un système non seulement régional ou national, mais plutôt continental et international tel que le confirme BOUZEHZEH (2015), nous pouvons dire que chaque politique est influencée par une autre plus globale (la politique locale est influencée par la régionale et la régionale est régie par la politique nationale...).

#### **5.3.2. La situation géographique**

Selon CHASE (2014), la situation géographique représente un facteur essentiel qui favorise les échanges de la ville avec son environnement et les villes environnantes. Ses flux d'échange avec le reste du territoire représentent la force qui détermine sa

situation par rapport aux aires d'influence générées par les grandes villes et les villes environnantes. Ceci garde la ville en dynamique et signifie que sa situation par rapport aux différents centres urbains est dominante. Si elle est dominée par des centres plus grands ceci explique vraiment sa faible valeur et son degré de son dynamisme.

Donc, la situation de la ville par rapport aux axes de communication constitue son opportunité. En revanche, sa marginalisation ou sa marginalité représente une menace pour son développement ; KHOCHMANE (2010) cite l'exemple des communes montagnardes en Algérie qui souffrent de ce phénomène, mais cela n'est pas seulement le résultat de sa situation dans la montagne, mais c'est aussi la cause d'une politique d'état orientée vers le littoral. Dans ce sens, MARCHAL (2016) dans le livre intitulé "la France des marges" évoque l'exemple du plateau du Lubéron qui dispose des conditions climatiques et paysagères encourageant les pratiques touristiques, ce qui lui permet d'échapper du cercle de l'enclavement et de la marginalité.

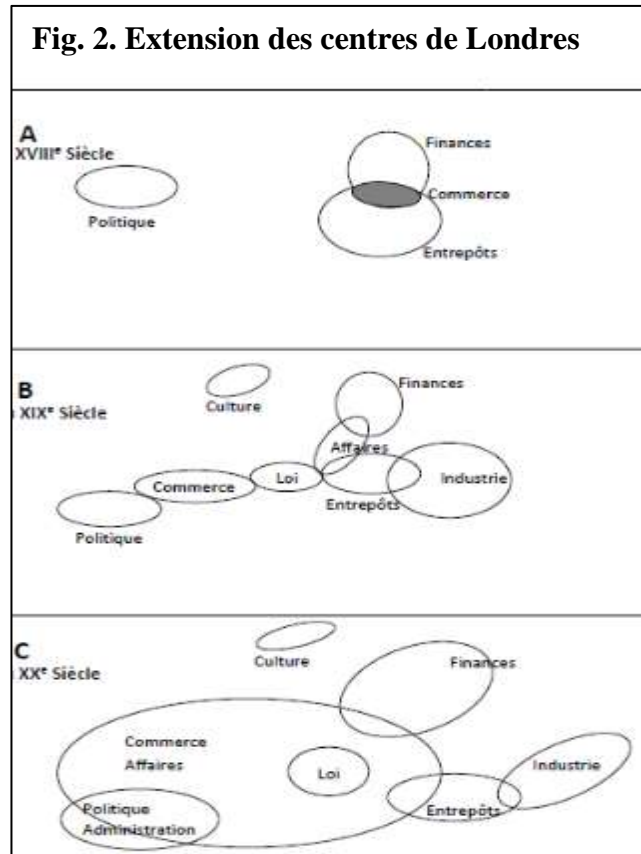
Donc nous pouvons dire que la situation de la ville est précisée à travers les aires d'influence qu'elle produit suivant les différents aspects : aire d'influence politique, aire d'influence démographique, aire d'influence économique...etc. Ces aires d'influence représentent en général l'impact de la ville sur le reste du territoire; et sont aussi le degré de sa connectivité avec son environnement c'est à dire que les activités et les services dans la ville peuvent garantir sa présence.

Nous constatons qu'il existe une relation très étroite entre les forces endogènes et les forces exogènes, car les unes assurent les autres, tout en précisant que ces forces reflètent la relation de la ville avec son environnement.

Donc la dynamique représente un processus de développement qui s'effectue dans l'espace et durant le temps d'une manière rationnelle ; ainsi la ville représente le lieu de naissance de la dynamique où elle produit des changements sur le territoire. Ces derniers sont le résultat des actions et des interactions entre les différentes forces et les acteurs de cette ville. Ils ne sont pas seulement endogènes, mais aussi sont représentés par les impacts de cette ville sur son environnement et sa capacité de polarisation.

## 6. Les animateurs de la dynamique de la ville

Les rythmes industriels étaient le premier facteur qui génère la dynamique au niveau des villes, comme le démontre CHALINE (1980). Cette industrialisation avait en premier lieu un impact sur les centres des villes. (fig. 2)



Source : CHALINE, 1980

D'après la schématisation des centres de Londres, nous pouvons déduire que le centre de la ville représente la base des processus de changements et que la mouvance de ces espaces centraux est garantie à travers l'intégration de nouvelles activités fonctionnelles ; d'où l'émergence de nouvelles centralités qui transforment le centre ancien, néanmoins ce dernier reste toujours une référence principale dans la ville.

Cette nouvelle répartition des rôles et la complémentarité des fonctions nouvelles avec celle du centre ont participé à l'émergence de nouveaux espaces dotés d'attractivité ; cela suggère que le centre est le générateur de l'attractivité dans l'espace urbain.

Le centre disposant des activités attractives et compétitives cherche une accessibilité et des mobilités réciproques. Cette combinaison génère une centralité et un dynamisme au niveau des centres et même au niveau de la ville.

Afin de saisir la dynamique au niveau de la ville, nous l'avons identifiée en pertinence avec l'espace, les indicateurs qui la révèlent comme facteur d'attractivité, de compétitivité, de mobilité et d'accessibilité.

## ***6.1.(Attractivité /compétitivité)***

### **6.1.1 L'attractivité**

Le dictionnaire français Larousse (2008) définit l'attractivité comme « *le caractère de celui qui est attractif, de ce qui représente certains avantages* ». D'un point de vue économique, WACHTER et al. (2000) ont déterminé les facteurs de cette attractivité comme suit : « *Dans une vision microéconomique, d'autres facteurs peuvent entrer en ligne de compte ; la disponibilité et le coût des facteurs de production, l'extension et la dynamique des marchés locaux avec toujours une relation d'équivalence entre offre et demande qui fait jouer les coûts de transport* ».

Dans le même sens, TELAIDJIA (2010) souligne que GOLLAIN a aussi défini l'attractivité comme la capacité d'un territoire de drainage des activités économiques, des entreprises, des événements professionnels, des capitaux ... durant une période bien définie.

Une étude réalisée en France par la DIACT (Délégation Interministérielle de l'Aménagement et de la Compétitivité des Territoires) stipule que « *l'attractivité est entendue comme étant la capacité à attirer et à retenir les activités, les entreprises et la population* » (COEURE & RABAUDE, 2003).

Selon ces auteurs, l'attractivité « *est la capacité d'un territoire à attirer et à retenir les entreprises* ».

HATEM (2004) définit l'attractivité comme « *la capacité d'un territoire d'offrir aux investisseurs des conditions d'accueil suffisamment intéressantes pour les inciter à localiser leurs projets de préférence à un autre territoire* ».

L'OCDE (**O**rganisation de **C**oopération et de **D**éveloppement **É**conomique) en 2005 définit l'attractivité en tant que : « *la capacité d'attirer de la main-d'œuvre qualifiée et des compétences comme des moyens pour favoriser le développement économique* ».

Également, MARY (2005) décortique le concept attractivité pour éviter de le prendre d'une manière large suivant une dimension économique ; cet auteur a ouvert le champ pour parler d'une attractivité territoriale plus large, englobant les aspects : économiques, résidentiels et touristiques. En accord avec ce point de vue, OTTAVIANT (2011), confirme que « *l'attractivité en cohérence avec les différentes dimensions (économiques, sociales et environnementales) participe à la santé d'un territoire* » (DORE, 2017).

TELAIDJIA (2010) résume la définition de l'attractivité en tant que « *le reflet de la performance d'un territoire durant une période donnée et les déterminants de l'attractivité du territoire sont à rechercher parmi les facteurs de sa compétitivité* ».

Donc l'attractivité repose sur deux piliers principaux :

- le premier est l'offre que la ville ou le territoire favorise aux investisseurs ;
- le second est celui des faveurs qui valorisent le territoire choisi par rapport aux autres. Nous constatons que l'attractivité est un concept possédant plusieurs dimensions.

#### 6.1.1. A. Les dimensions de l'attractivité

Lorsque nous évoquons la notion de l'attractivité, nous faisons allusion à celle un territoire, dite "attractivité territoriale"; cette notion globale contient plusieurs dimensions facultatives :

##### ➤ *L'attractivité économique*

En 2012, l'INSEE (**I**nstitut **N**ational de la **S**tatistique et des **É**tudes **É**conomiques) de France définit l'attractivité économique comme la capacité d'un territoire à attirer les ressources provenant de l'extérieur.

Il souligne que cette attractivité est composée de deux aspects : attractivité économique productive et attractivité économique résidentielle.

FABRE (2014) le confirme et donne une définition à chacune : la première correspond à la capacité d'attirer de nouvelles activités, des capitaux, des entreprises, la localisation des équipements. En revanche, la seconde consiste à attirer des personnes dont leurs revenus proviennent de l'extérieur du territoire en question.

DAVEZIES (2008) souligne que **l'attractivité économique résidentielle** d'un territoire s'intéresse à capter la richesse et non sa création, comme elle cherche la consommation locale des revenus.

Afin de l'évaluer, nous avons mis l'accent sur **la dynamique des mouvements**, en calculant les flux entrants issus des capitaux. La dynamique économique est « *la capacité des territoires à attirer des facteurs de production mobiles* » (SAADI, 2015) ;

➤ ***L'attractivité liée à la qualité de vie***

SAADI (2015) souligne que cette dimension de l'attractivité, appelée aussi attractivité résidentielle, représente la capacité d'un espace urbain d'attirer les hommes en leur donnant envie d'y vivre grâce aux atouts de cet espace. Étant multiples, citons : un cadre de vie agréable à vivre, des services, des commerces qui sont désormais des facteurs décisifs dans le choix du lieu de résidence... Cet aspect de l'attraction lié à la qualité de vie est devenu très important et il est même en concurrence avec l'attractivité économique ;

➤ ***L'attractivité urbaine***

« *L'attractivité urbaine est la capacité d'une ville à être choisie par un acteur comme espace de localisation (temporaire ou durable) pour tout ou partie de ses activités. Cet acteur peut être soit un ménage, une équipe dirigeante au sein d'une entreprise, d'une administration ou d'une association* » (JACQUES et HUBERT, 2010).

➤ ***L'attractivité touristique***

Elle est définie par SAADI (2015) comme l'aptitude d'un espace à attirer et à localiser de nouveaux facteurs de production avec leurs emplois parallèlement à l'attraction des populations et leurs revenus d'une manière saisonnière (touristes). Ce type d'attractivité est considéré comme une source garantissant l'exploitation des richesses de la ville tout en offrant des postes de travail ; ainsi elle est la source de vie

de multiples commerces et équipements puisque l'origine de leurs revenus est l'activité touristique.

Nous constatons que ces différentes dimensions de l'attractivité dépendent l'une et de l'autre et l'une peut garantir l'autre. Comme exemple, l'attractivité touristique peut être une source d'une attraction économique à travers la localisation des hôtels, des commerces et des services de qualité, offrant ainsi un cadre de vie agréable, et engendrant une attractivité résidentielle.

### **6.1.1. B. Les facteurs de l'attractivité**

INGALLINA (2009) confirme que l'attractivité vient d'une logique de développement et ses facteurs sont dus aux circonstances endogènes et exogènes de la ville ; la première représente un ensemble de facteurs afin de rendre la ville un pôle attractif par la qualité des services offerts et la capacité de soutenir les entreprises en matière de financement et en matière du personnel à travers la formation professionnelle de la population qui qualifie la main-d'œuvre ; la seconde concerne l'accessibilité de la ville par son raccordement à un réseau d'infrastructures de transport. BARANZINI et al. (2006) confirment que la dotation des territoires par des infrastructures de transport constitue un facteur très important pour l'amélioration de son attractivité. Cela signifie l'intégration de la ville à son environnement et au reste du territoire, et représente donc la clé ouvrant la porte de l'attractivité. Le simple exemple est la recherche d'un chemin ou d'un trajet facile et accessible pour visiter un endroit.

Selon INGALLINA (2009), cette logique de développement citée auparavant conduit la ville à être non seulement attractive, mais plutôt compétente. Pour l'étroite relation entre les deux concepts "attractivité" et "compétitivité" il est évident de clarifier le concept "compétitivité".

### **6.1.2. La compétitivité**

En 1817, RICADO a démontré que l'attractivité n'a aucune influence sur la compétitivité d'un territoire, car elle se construit sans déplacement des facteurs de production (travail, capital) et repose sur la compétitivité-prix (moindres coûts relatifs de production). (BARDELLI, N.D)

À l'ère de la mondialisation et de libéralisation des échanges, les concepts attractifs et répulsifs ont de plus en plus ces tendances. Le territoire compétitif doit attirer de nouveaux savoir-faire et de nouveaux investisseurs. Le renouvellement local (facteur endogène) n'est pas suffisant, mais ce sont plutôt la qualité de l'organisation et l'innovation qui sont plus répondantes ; c'est le sens élargi de la compétitivité des territoires et c'est cette dernière hors prix pour laquelle l'attractivité est désormais un facteur essentiel (CUSIN & DAMON, 2010).

En insistant sur ce point de vue, THIARD (2009) souligne que « *l'attractivité est à l'articulation de la compétitivité, de marketing territorial et de l'offre territoriale* ».

La compétitivité est utilisée dans le domaine des entreprises et ARDINAT (2013) la définit en tant que « *la capacité à affronter la concurrence avec succès* » (DORE, 2017).

DEBONNEUIL et FONTGNE (2003) ajoutent à la notion de compétitivité les aspects de niveau de vie, le bien-être social des habitants, ce qui signifie le développement durable du niveau de vie en matière de l'emploi et de la cohésion sociale.

En 2003 le C.A.E (Conseil d'Analyse Économique) ajoute dans son rapport sur la compétitivité une nouvelle valeur expliquant que la compétitivité ne se limite pas dans l'amélioration du niveau de vie, mais elle ne peut être assurée qu'à travers de bonnes performances commerciales et de développement du libre-échange.

Dans le même sens, l'OCDE (L'Organisation de Coopération et de Développement Économique) (1999) souligne que la compétitivité signifie : « *la capacité des entreprises, industries, régions, nations ou ensembles supranationaux de générer de façon durable un revenu et un niveau d'emploi relativement élevé, tout en étant et restant exposé à la concurrence internationale* » (HATEM, 2004).

Le Competitiveness Policy Council des USA la définit comme : « *la capacité de fabriquer des biens et des services qui répondent aux exigences des marchés internationaux, tout en offrant au citoyen un niveau de vie élevé et préservé à long terme* ». En 2011, le Conseil Économique social et environnemental en France souligne que la compétitivité en France désigne : « *la capacité de la France à améliorer durablement le niveau de vie de ses habitants, et à leur procurer un haut*

*niveau d'emploi et de cohésion sociale dans un environnement de qualité. Elle peut s'apprécier par l'aptitude de territoire à maintenir et à attirer les activités et par celle des entreprises à faire face à leurs concurrentes » (DORE, 2017).*

### **6.1.2. A. Les facteurs de la compétitivité**

En 2017, DORE dans son ouvrage "hors les métropoles, point de salut ?" détermine les facteurs suivants :

- *avancer l'accessibilité* à travers les infrastructures de transport et logistiques ;
- *la connectivité* assurée par les infrastructures de communication, les réseaux et services internet ;
- *les capacités d'innovation* garanties dans les universités, les centres de recherche et de développement technologique, et surtout le renforcement des coopérations universités – recherche entreprises afin d'appliquer les recherches théoriques sur le terrain ;
- *les ressources humaines* correspondant à la qualification de la population active, le développement des capacités de formation et l'augmentation du volume et de la flexibilité du marché d'emploi ;
- *la qualité de vie et de l'environnement* à travers le logement, l'environnement naturel, la sécurité et l'offre culturelle ;
- *la gouvernance et l'entrepreneuriat* qui concerne les institutionnelles, le soutien à la création d'entreprises et les coopérations entre entreprises.

### **6.1.3. Attractivité et compétitivité : deux concepts rapprochés**

Plusieurs chercheurs ont mis la lumière sur les deux concepts, attractivité et compétitivité, en analysant le rapport entre eux.

HATEM (2007) pense que l'attractivité n'est qu'une étape par laquelle passe la ville. Cela ne peut être assuré qu'à travers l'accueil des facteurs productifs.

Les données de MADIES & PRAGER (2008) concordent avec celles de HATEM (2007), qui atteste que l'attraction des hommes et des capitaux est une étape très importante pour aboutir à la compétitivité dans un territoire.

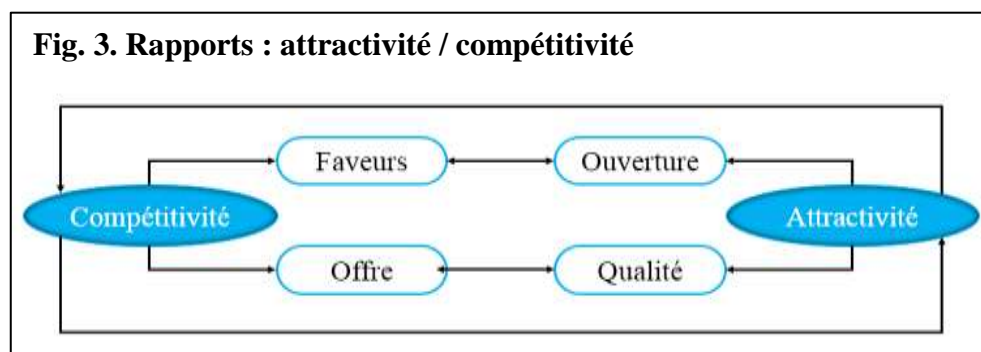
Selon INGALLINA (2009), les deux concepts attractivité et compétitivité viennent d'une logique de développement endogène à travers la mise en valeur des richesses locales et exogène, suivant les stratégies et la capacité d'attraction.

Nous pouvons déduire que l'attractivité et la compétitivité sont des concepts différents, néanmoins sont étroitement liés entre eux. Nous remarquons que l'attractivité représente un sous-groupe dans un grand groupe qui est la compétitivité et que les facteurs de l'attractivité sont toujours recherchés pour atteindre la compétitivité dans un territoire.

Lorsque nous évoquons la question de l'attractivité, nous sommes toujours obligés de passer par les notions d'ouverture et de qualité ; ces deux dernières représentent les forces qui maintiennent l'attractivité d'un territoire.

Premièrement, l'ouverture signifie le désenclavement des régions tout en l'intégrant au réseau urbain voire même son raccordement au réseau de communication et de transport.

Deuxièmement, la qualité veut dire offrir les meilleures conditions de fonctionnement des activités et des services qui sont devenus des facteurs nécessaires dans la localisation non seulement des projets, mais également des habitants. Le manque d'attraction ou la répulsion d'une ville est dû à l'absence de l'un de ces critères, c'est-à-dire si une ville est enclavée ou elle n'offre pas les services nécessaires elle devient répulsive. Pour cela, elle ne peut jamais affronter le marché de compétition (fig.3).



Source : auteur 2019

Nous ne pouvons jamais évoquer le couple (attractivité / compétitivité) sans étudier le couple (mobilité / accessibilité).

## **6.2.(Mobilité / accessibilité)**

### **6.2.1. La mobilité**

Le concept mobilité est classé parmi les concepts les plus vastes. Dans le contexte de cette recherche, nous parlons de mobilité géographique c'est-à-dire au niveau urbain, interurbain, régional, national et même mondial.

La mobilité signifie un déplacement d'un lieu vers un autre pour une raison bien précise (un motif bien défini) et dans une durée courte. Pour KHOCHMANE (2010), « *le phénomène de mobilité diffère de celui de migration qui désigne un déplacement de longue durée et peut être même durable* ».

Le déplacement de la population dans la ville pour raisons de travail, d'étude, de santé, des services commerciaux ...etc. est classé dans la catégorie des mouvements pendulaires c'est-à-dire de va-et-vient entre la maison et les services de la ville.

En revanche, la mobilité des produits de la campagne vers la ville et d'une ville vers la région, voire même le déplacement de la matière première de sa source vers les lieux de production, fait partie de la mobilité économique.

Donc, la mobilité ne peut pas seulement être liée au déplacement des habitants et de peuplement, mais plutôt elle est aussi le déplacement de la marchandise, des matières premières, des capitaux et même de ma main d'œuvre. À côté de son rôle social et démographique, la mobilité possède aussi une dimension économique qui la qualifie de facteur déterminant dans l'attraction de la ville et l'animation de son dynamisme.

Le développement des moyens de transport modifie la clientèle, d'où la fréquentation orientée vers les centres qui ont des moyens de plus en plus adaptés. Les facilités offertes par les moyens de transport ont un rôle décisif dans l'animation des zones commerciales à travers l'attraction de la clientèle ; DESSE (2001) souligne « *il est vrai à dire qu'il y a un impact de la progression de la mobilité sur le tissu commercial; l'espace central est sur la défensive face à la périphérie organisée* »

Ce type de mobilité représente la base sur laquelle la ville repose pour l'ancrage des entreprises, des investisseurs, des capitaux, de la main-d'œuvre qualifiée...

Ainsi REILLY a établi sa propre loi concernant le rapport (mobilité / attractivité), inspirée de la loi de gravité newtonienne ; *« la loi de Reilly postule que l'attraction d'une zone commerciale est proportionnelle à sa taille et inversement proportionnelle de la distance qui la sépare du consommateur »* (DESSE, 2001).

Cela signifie que la distance parcourue par le consommateur a un impact sur l'attraction de la zone commerciale et à vrai dire sont toujours les conditions de la mobilité qui ont des impacts sur l'attraction et la dynamique de la ville. Si ceux-là sont bons nous estimons une animation de la dynamique, s'ils sont insatisfaisants nous prévoyons une stagnation de cette ville qu'il faut donc améliorer.

### **6.2.2. L'accessibilité**

MARLIN (1992) souligne que *« [...] les infrastructures de transport ont un important pouvoir d'orientation du développement urbain. Il est capital pour l'urbaniste de placer cet atout au service de la politique d'urbanisme définie pour la ville »* (THIERNO, 2010).

Ceci démontre l'étroite relation entre les infrastructures de transport et le milieu urbain, considérés comme des éléments organisateurs de la ville et de son attractivité ; notamment dans le cas des villes linéaires où leur formation est spécifique par rapport aux autres morphologies des villes.

La relation entre la morphologie linéaire de la ville et les moyens de transport s'exprime à travers la combinaison entre ces deux éléments, qui favorisent l'implantation d'une ligne de tramway allant de pair avec la voie mécanique. Cette artère est qualifiée de colonne vertébrale de la ville. C'est le cas du boulevard "Wilshire" de Los Angeles qui relie les principaux centres d'affaires de la Californie tout en concentrant une densité très élevée de la population sur ses deux rives ; ceci lui a donné l'appellation de "back bones of Los Angeles" qui veut dire "la colonne vertébrale de Los Angeles". Cette idée a été appliquée même à une échelle plus grande ; comme exemple, le projet du grand Paris 2030 assurant la liaison des centres urbains et des villes depuis Paris jusqu'au Havre à travers le transport maritime au niveau de la Seine et par une ligne de TGV. (BENCHAABANE, 2015).

Nous pouvons tirer de ces projets que la forme linéaire de la ville facilite les conditions de la mobilité de la ville et donc son accessibilité, c'est-à-dire ces

conditions faciles de mobilité et la bonne accessibilité au niveau de l'artère principale avec la forte concentration des activités sur ses deux rives participe à améliorer son attractivité en renforçant sa centralité.

L'étude des couples (attractivité / compétitivité) et (accessibilité / mobilité) doit être conclue par une identification de la centralité pour déterminer les lieux de dynamisme au niveau de la ville ou même les villes centrales par rapport à un réseau urbain.

### **6.3.La centralité**

L'étude réalisée par AOUNI (2005) sur les centralités souligne que le concept centralité n'a pas été utilisé récemment et il remonte à l'ère de l'apparition de la citadelle qui constituait une centralité non seulement religieuse, mais aussi commerciale. Durant le temps, la centralité change de forme ; durant la période grecque, le lieu de centralité était nommé agora et représentait le lieu de rencontre et d'échange de la population, l'endroit de concentration des équipements religieux et même l'espace de tous types d'activités. À l'époque romaine, cette centralité était exercée au niveau du forum et était l'espace de croisement des deux grands axes de la cité "Cardo" et "Décumanus" où conglomèrent toutes les activités culturelles, commerciales, religieuses ...etc. Durant le moyen âge, la centralité a changé de lieu et la dominance des activités commerciales a déplacé les lieux centraux vers la périphérie afin d'assurer l'échange de cette ville avec l'extérieur. Ainsi la grandeur de la ville médiévale a provoqué la création de plusieurs centres spécifiques (polycentralité) : centres de commerce, centres administratifs, centres religieux...etc. Au cours de la révolution industrielle avec tout ce qu'elle a engendré comme exode rural et l'apparition du transport mécanique ont contribué à l'urbanisation de la ville dans tous les sens tout en gardant la centralité à la périphérie surtout au niveau des boulevards de concentration des usines.

Le concept de centralité a été défini par MERLIN & CHOAY (1998) comme suit : *« la centralité qualifie l'action d'un élément central sur sa périphérie ; elle a été définie par CHRISTALLER comme une notion hiérarchisée de desserte et d'attraction en 1933. Elle dépend du pouvoir d'attraction ou de diffusion de cet élément qui repose à la fois sur l'efficacité du pôle central et dû à son accessibilité. L'élément peut être*

*un centre urbain, un équipement polarisant plus spécialisé (centre commercial, culturel, administratif, financier...) » (MAZOUZ, 2011).*

Dans le même sens, la centralité a été aussi définie par DUPLAY et CLAIR (1985) comme le fait de concentration polarisant l'espace environnant sur lequel elle exerce une influence (la périphérie, la région ...etc.). Cette centralité doit atteindre un certain niveau de complexité afin de pouvoir exercer cette influence.

AOUNI (2005) résume : *« La centralité attire et diffuse, rayonne et induit toute sorte d'échanges soutenus par la communication. Elle crée l'animation indispensable, favorise la circulation libre des Hommes, des idées et des objets. Un environnement favorable à la créativité qui, en contrepartie, façonne son espace support, l'organise et lui attribue ses valeurs formelles et symboliques. C'est l'espace support de la centralité que représentait le centre-ville dans les cités traditionnelles ».*

Nous pouvons déduire que la centralité n'est pas seulement une concentration des différentes fonctions administratives, politiques, économiques, mais plutôt elle représente un aspect social et sensoriel ; celui-ci signifie la fréquentation des lieux qui regroupent de nombreuses significations pour un individu ou un groupe d'individus tel que le centre historique. Il y a toujours une confusion entre deux concepts qui sont en fait très proches : centre et centralité ; le centre représente le lieu de concentration des activités commerciales et des fonctions administratives et politiques ; il est souvent le noyau historique toujours en mutation avec le développement de la ville où il demeure inaccessible. Cette situation a diminué son attractivité et il n'aura de sens que pour la population locale. Ce dysfonctionnement du centre-ville et la création des périphéries qui sont en général des zones calmes sous équipées a favorisé la création de nouvelles centralités vers la périphérie de la ville afin de répondre aux besoins de la population. C'est le processus de passage du centre vers la centralité.

Les nouveaux centres créés sont appelés les centres secondaires. *« Manifestés en deux typologies : les centres échangeurs périphériques, appelés aussi les centres commerciaux régionaux (shopping-centers) et les CBD (Central Business Destrict) ».* Les centres échangeurs périphériques participent fortement à vider le centre initial. Leur situation au niveau de grandes voies de circulation et dans les carrefours importants, offre des avantages d'accessibilité et de proximité à la population. En

revanche, les CBD représentent les endroits de concentration d'un maximum d'activités dans un minimum d'espace avec une énorme accessibilité ce qui les qualifie comme le premier concurrent du centre-ville ; ces types de centres ont une vocation économique et spécialement tertiaire (BENCHAABANE, 2015).

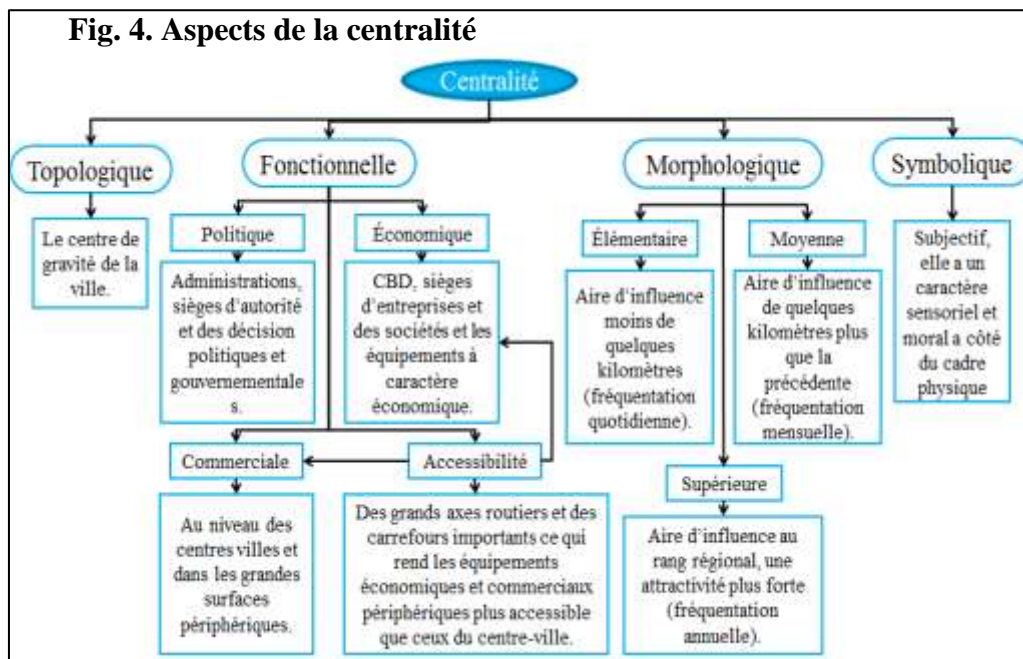
Donc, la centralité repose sur deux piliers primordiaux :

le premier, celui de l'attraction et de diffusion, c'est-à-dire la capacité de la ville et du centre ou même d'un équipement de capter ou de polariser la population et les activités ;

le second pilier va de pair avec le premier et représente l'accessibilité ; cela veut dire que la composante doit être bien desservie par un réseau d'infrastructures de transport et de communication. Nous pouvons dire que l'évolution de la ville et de sa complexité va de pair avec celle de la centralité en prenant plusieurs aspects.

### 6.3.1. Les aspects de la centralité

En nous basant sur un travail réalisé par BENCHAABANE (2015), nous avons réalisé un schéma résumant les différents aspects de la centralité (fig.4).



Source : BENCHAABANE (2015) + traitement auteur 2019.

Tel que le démontre la figure 4, il y a quatre aspects de la centralité : la première topologique représente le centre de gravité de la ville ; la seconde est fonctionnelle, et elle est composée de quatre sous aspects : politique, économique, commerciale et

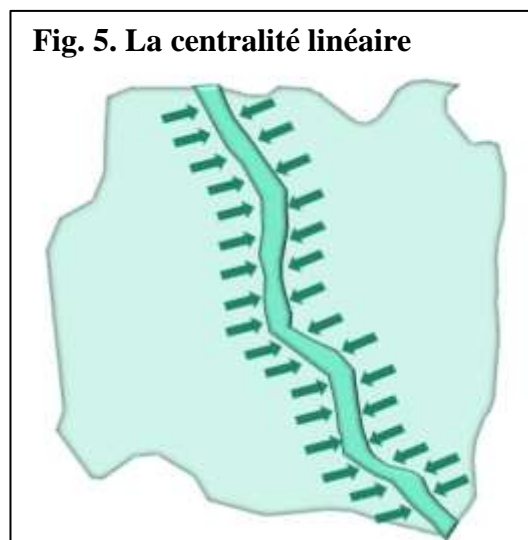
d'accessibilité, cette dernière a une étroite liaison avec la centralité économique et commerciale ; la troisième, morphologique, est mesurée à travers l'aire d'influence et la fréquentation ; elle peut être élémentaire, moyenne ou supérieure ; la dernière est symbolique avec un caractère moral et sensoriel.

La voirie représente l'un des aspects symboliques au niveau de la ville. Afin d'être un élément particulier qui caractérise "l'image de la cité", elle doit disposer plusieurs spécificités dans son ouvrage. LYNCH (1999) a présenté ces dernières comme suit :

- regrouper plusieurs caractéristiques : la concentration des activités importantes sur ses deux rives tel le commerce qui permet de graver une image dans l'esprit des observateurs ;
- représenter les spécificités spatiales telles la largeur ou l'étroitesse qui peuvent attirer l'attention comme ils peuvent donner une idée sur son importance ;
- la qualité de ses façades qui représentent son enveloppe et les plantations sur ses bords qui contribuent à renforcer son image ;
- la vue que cette voirie donne sur la ville, ce qui garantit son importance.

Nous déduisons que l'importance des activités de la voirie, son ancienneté ou sa hiérarchisation, la qualité architecturale de ses façades qui l'unifient sont tous des facteurs qui la rendent un élément de centralité par rapport au reste de la ville ou même de la région.

C'est ce que nous appelons la centralité linéaire. Celle-ci ne symbolise pas un centre, mais elle a une forme axiale en général représentée par une voie (fig. 5).

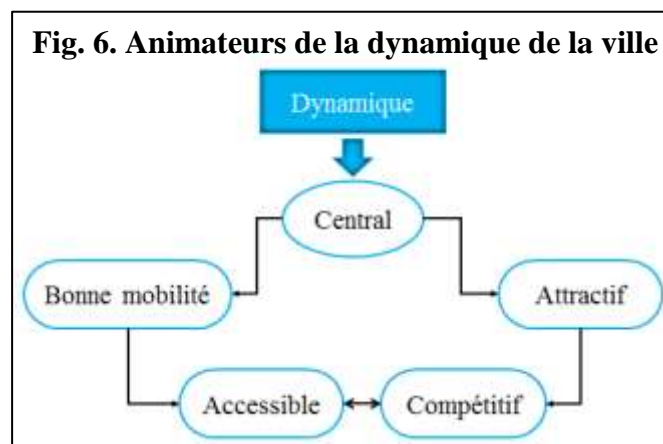


Source : auteurs 2019

Selon LEFEBRE (1967) « *L'urbanisme nouveau doit reconstituer la rue dans l'intégralité de ses fonctions et aussi dans son caractère transfonctionnel, c'est-à-dire esthétique et symbolique* » (SINET 1999).

L'intérêt de la ville linéaire ne se limite pas aux côtés esthétique et symbolique ; nous constatons ainsi une concentration de la population et des grandes activités au niveau de l'artère principale. La conception de la ville linéaire représente une alternative aux plans radioconcentriques des villes anciennes qui rendent le fonctionnement de la ville difficile surtout avec l'importance des flux de circulation. « *Cette linéarité est une forme soumise à l'impact des infrastructures de transport afin de faciliter l'accessibilité et la mobilité* » (BENCHAABANE, 2015).

Nous déduisons que la ville dynamique est une ville centrale et elle ne peut jamais être centrale sans avoir la capacité d'attraction et les bonnes conditions de mobilité favorisant sa compétitivité et son accessibilité (fig. 6).



Source : auteurs 2019

## 7. Comment évaluer la dynamique dans la ville ?

Dans son ouvrage sur la dynamique urbaine, CHALINE (1980) note que les transformations urbaines représentent les critères de l'évaluation de la dynamique urbaine. Il a fixé des aspects à travers lesquels nous pouvons évaluer la dynamique urbaine

### **7.1.L'occupation et affectation des sols**

Elles peuvent être exprimées à travers des documents cartographiques et l'utilisation de la photo aérienne. Le coefficient d'occupation des sols peut aussi représenter un aspect d'évaluation, car il permet de montrer les relations successives entre espace bâti et surface totale.

### **7.2.L'aspect morphologique de l'environnement urbain**

Il englobe la hauteur, les matériaux, l'âge, l'entretien et la qualité des constructions. L'évaluation est effectuée à travers la vérification de ces critères dans une période donnée afin de pouvoir saisir les transformations.

### **7.3.La pratique changeante de la ville**

Elle représente un indice important dans la dynamique urbaine ; elle est aussi un outil de mesure objective qui s'exprime à moyen et long terme. Les flux de fréquentation, la migration du centre de gravité fonctionnelle sont un exemple.

### **7.4.Les fluctuations du contenu fonctionnel**

Ce type d'aspects est relativement facile à suivre. Il s'agit des investissements ramenés au mètre carré de sol urbain, les rapports capitaux d'emploi et les flux de circulation générés par une certaine activité urbaine.

### **7.5.La densité résidentielle et les différentes données des ménages et des conditions de logement**

Nous pouvons évaluer ce critère à travers les recensements qui sont disponibles et qui nous permettront de cerner des aspects importants de la dynamique urbaine comme les mouvements migratoires, le renouvellement des habitants, le changement des caractères de quartiers.

## **8. Conclusion**

Le noyau ancien de la ville représente en général son centre et le lieu de concentration de ses activités importantes. Il est à l'origine de toute dynamique dans la ville et par le biais de l'intégration de nouvelles fonctions politiques, il l'ajuste aux

nouveaux besoins des habitants et même aux besoins de la ville en tant qu'élément dans un réseau urbain.

Le développement démographique, économique, politique, l'apparition des nouvelles technologies, de nouveaux modes de consommation, ainsi que l'augmentation de la circulation et mobilité croissantes, nouveaux rapports ...etc. sont tous des facteurs qui engagent la ville dans un processus de changement.

Avoir une image de marque est devenu un facteur très important pour la ville, cela permet non seulement son identification, mais aussi un drainage des projets importants et des investissements et une attraction de la population et de la main-d'œuvre qualifiée. Ces différents facteurs engagent cette ville en compétition avec le reste des villes du réseau urbain.

En outre, cette compétitivité assure l'animation du dynamisme de la ville, car elle essaye toujours d'être en actualité pour affronter le marché et réussir ces différents challenges.

Aussi, cette attraction et cette centralité dépendent de la qualité de l'offre et surtout de l'ouverture sur l'extérieur grâce à un réseau de communication et de transport interne et externe assurant la mobilité et l'accessibilité de la ville.

L'accessibilité est désormais une condition indissociable afin de polariser son territoire environnant. Elle est garantie en général par la voirie qui représente un élément important d'un nouveau type de centralité basé sur un axe et pas un centre.

La morphologie linéaire de la ville constitue la forme favorisant les bonnes conditions de la mobilité grâce à son artère principale. Ceci normalise l'accessibilité à tous les services, les commerces et les activités situés sur ses bords. En combinant ces accès avec le caractère attractif de ces activités, nous obtenons une centralité spécifiquement linéaire traduisant un dynamisme certes de cette ville.

---

## **Chapitre 2**

# **Les villages coloniaux et le tropisme routier, source de dynamisme**

---

## 1. Introduction

Coloniser un pays signifie mettre des stratégies et des politiques pour garantir sa présence alors que l'implantation des villes et des villages coloniaux représente une priorité pour asseoir le pouvoir.

C'est le cas de la colonisation française en Algérie, dès le début de la colonisation, le gouvernement français a eu pour stratégie de créer un réseau de villes et de villages pour exploiter les richesses et conquérir tous les sites importants.

Les buts fixés à l'époque par le gouvernement français étaient d'établir des démarches et des méthodes pour les concrétiser, d'où :

- la transformation de la société autochtone en une nouvelle société sur des critères européens de colonisateurs à travers l'intégration d'un nouveau mode de vie ;
- la juxtaposition ou la suppression du modèle urbain du pays colonisé et la mise en place du modèle urbain français ;
- la mise en place d'un nouveau modèle économique pour l'Algérie reposant sur des critères français.

La présence des Français dans le territoire algérien a engendré plusieurs changements non seulement sur le plan sociétal, mais également sur le tissu urbain, le cadre de vie et particulièrement les activités économiques.

À l'ère de l'indépendance, les Algériens ont récupéré des villages abandonnés par les colons, cette transformation sur le territoire algérien a constitué une base sur laquelle les villes se sont développées et ont évolué.

L'étude de la naissance, les raisons d'apparition, la structure et les composantes du village colonisé permettent la compréhension de leurs caractéristiques ainsi que leur fonctionnement et leur dynamisme.

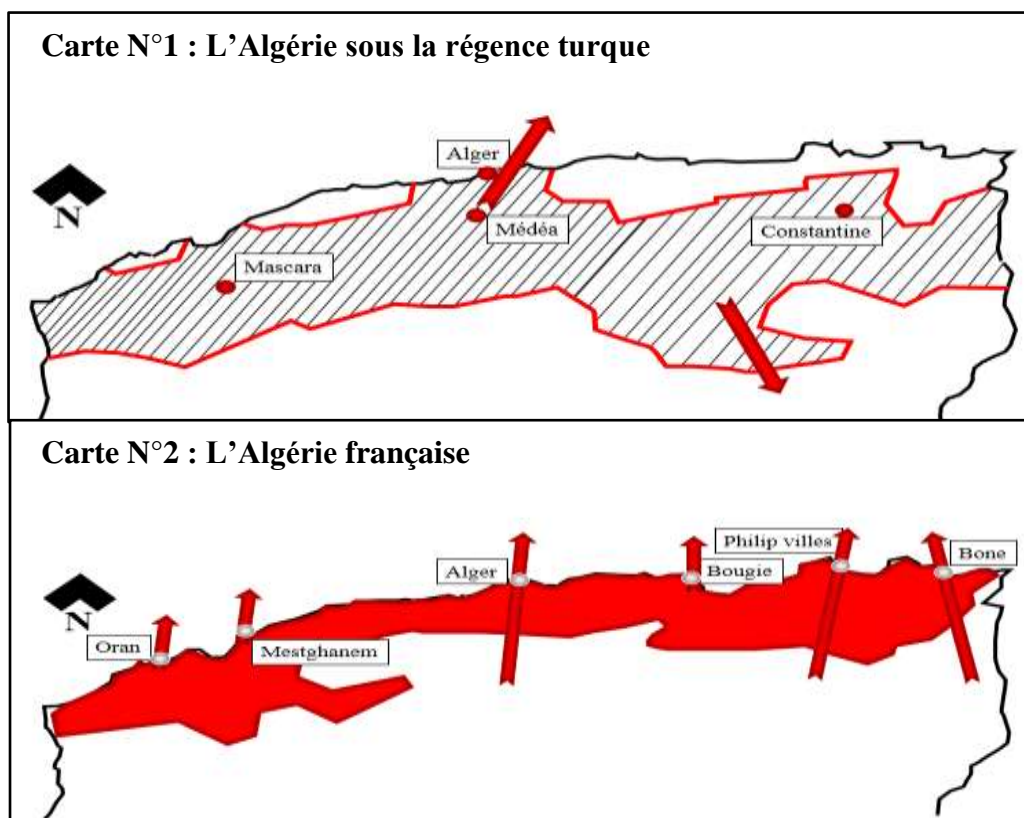
L'analyse du processus de ses mutations signifie la détermination de son état et la compréhension de ses activités.

C'est pourquoi, nous avons jugé utile de faire une recherche dans la littérature évoquant les villages de colonisation en Algérie, car notre contexte d'étude porte sur la ville de Chelghoum Laïd qui représente un village colonial par excellence

## 2. La politique des villages coloniaux en Algérie

Pour assurer leur présence en Algérie, les Français ont utilisé plusieurs stratégies et instruments tels que la fragmentation de l'espace algérien. La création d'un réseau des villes et des villages de colonisation était un des instruments les plus importants qui favorise non seulement l'occupation du territoire, mais également l'épuisement de ses richesses (BITAM, 2011).

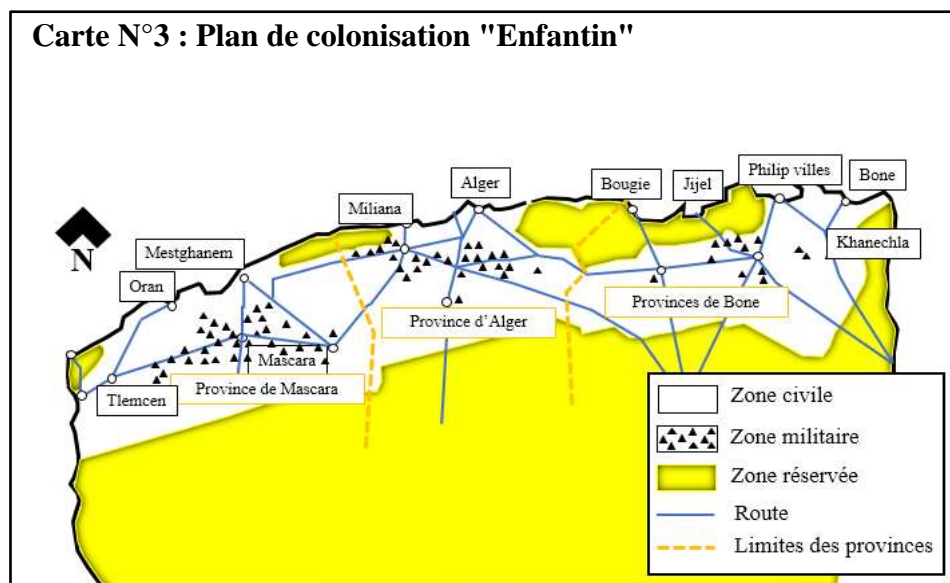
L'Algérie durant la période turque était placée au Nord du pays, mais non sur le littoral, « *le pouvoir avait des assises sur le Tell en mordant par place par le Sahara et sur le littoral* » ; néanmoins, ce positionnement ne convenait pas à la stratégie française et c'est pourquoi il a déplacé la vie extrêmement au Nord de l'Algérie en faisant du littoral la première bande et la zone d'articulation de tout le pays d'où : « *l'espace de colonisation s'est concentré sur les plaines littorales* » (DAHMANI, ND).



Source : CÔTE, 1988

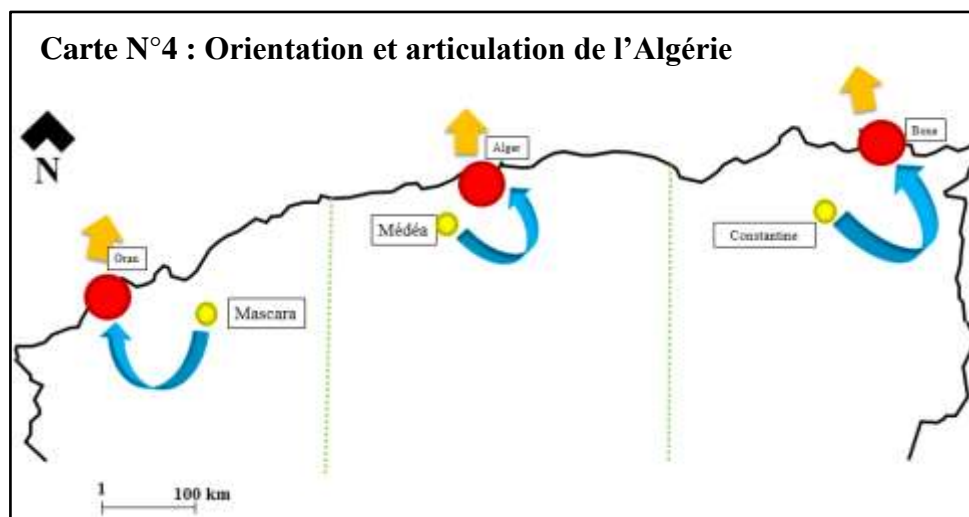
Ce mode de vie vers le littoral (carte N°1 et carte N°2) n'était pas une simple décision, mais il a plutôt été exprimé sous forme d'un plan de colonisation dressé en

1843 par le membre de la commission scientifique de l'Algérie Enfantin (carte N°3), décision prise dès les premières années de la présence française en Algérie.



La carte N°3 indique que la Kabylie et le Sud (le Sahara) étaient des espaces réservés, donc la colonisation française ne s'intéressait pas à leur occupation en premier à cause respectivement des difficultés de leur relief, et du caractère des régions désertiques (dépeuplées). Leur colonisation était donc envisagée en seconde étape.

Le Nord algérien était bien structuré par un réseau routier avec une installation intelligente des militaires afin de surveiller les richesses des zones civiles occupées par les colons. L'occupation du Nord algérien comme une première étape justifie son importance et est reflétée à travers la présence des points les plus sensibles dans le pays (BITAM, 2011). Les trafics maritimes permettaient de transférer les richesses de l'Algérie vers la France en amont et de ramener les colons en aval (carte N°4).



Source : DAHMANI, ND + traitement auteur

La carte N°4 montre qu'Alger, Annaba et Oran étaient les portes les plus actives en matière des échanges en Algérie et que tout le réseau des villes et des villages de colonisation était structuré autour de ces trois grandes villes, d'où le déplacement de la vie urbaine de l'intérieur de l'Algérie vers l'extrémité du Nord (le littoral) : de Constantine vers Annaba, mais aussi de Médéa vers Alger et de Mascara vers Oran.

À la base de ce qui vient d'être cité, nous constatons que le gouvernement français s'est rendu en urgence pour la création d'un réseau de communication adéquat où les villes et les villages émergent comme des pôles.

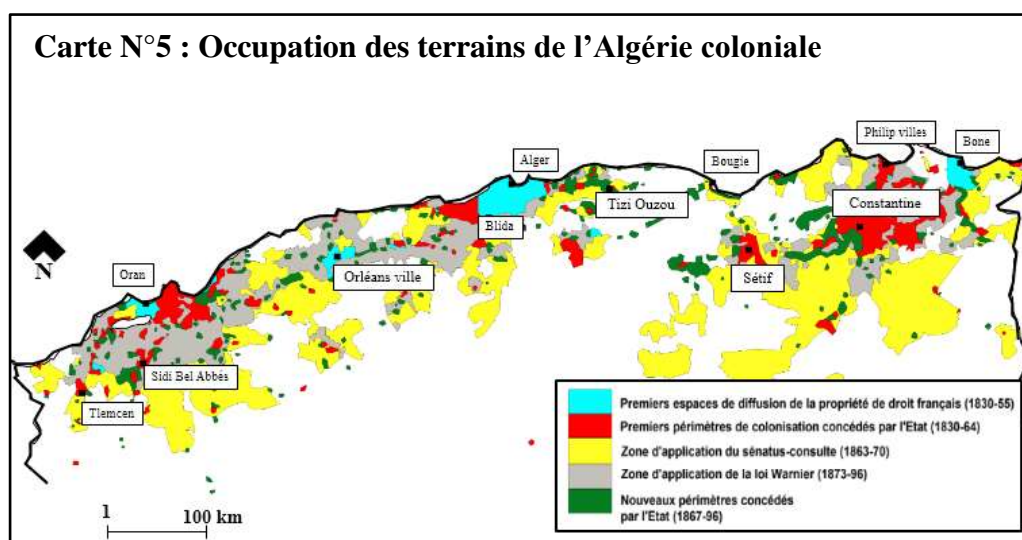
À l'arrivée des Français, le territoire algérien n'était pas inoccupé tel que l'Australie, le Canada et l'Argentine, il était peuplé de 2 millions d'habitants, de Turcs et de kouloughlis. Toutefois, le Nord algérien, représentant un milieu rural dans sa majorité, avait nécessité un traitement distinct et de ce fait, la colonisation française avait projeté de créer un réseau de villages et de centres de colonisation qui conviennent avec la nature rurale du territoire et dans ce contexte, CÔTE (2008) note que : « sur 200 agglomérations de plus de 7500 habitants que compte aujourd'hui le pays (en 1993) que l'on peut qualifier d'urbaines, 32 sont hérités des médinas, 122 sont dans le droit fil des villes et villages de colonisation créés ex nihilo, le reste correspond à des Ksour sahariens ».

En 1832 et dès leur présence en Algérie, les Français ont démarré l'implantation des villages coloniaux, ceux de "Delly Brahim" et "El-Kouba" comme les deux premiers villages de colonisation, puis en 1848 la colonisation française a créé 42 colonies agricoles pour résoudre le problème de chômage de la ville de Paris

(CORNATON, 1967). Donc, ces espaces ruraux algériens ne constituaient pas seulement des milieux abritant la population française, mais sont plutôt les garants des postes de travail pour les colons.

Cette efficacité du village colonial avait encouragé le gouvernement français à généraliser cette procédure et l'étaler sur tout le nord du territoire algérien. La période entre 1871 et 1896 avait constitué les bons moments de diffusion des villages coloniaux et ce n'est qu'en 1928 que le gouvernement français avait cessé la construction de ces villages et le dernier village construit était celui de : « Gaston-Doumergue » (Oued Berkeche) à Aïn Témouchen. Au total, les Français avaient construit 475 villages coloniaux parmi les 1000 villages programmés (CHAOUCHÉ, 2013).

L'expansion rapide sur le territoire algérien n'était pas possible sans la présence des assiettes foncières. Dans ce contexte, le général Bugeaud note en 1938 que la possession des terres avait été assurée par étapes successives à travers un processus de promulgation d'une série des lois foncières, parmi elles nous citons : la loi de sénatus-consulte et la loi Warner (carte N°5).



La carte N°5, clarifiant la logique française, repose sur la promulgation de multiples textes législatifs parmi eux :

- *l'arrêté du 21-09-1830 pour la confiscation des terres habous ;*
- *l'ordonnance 1844 – 1845 pour l'expropriation des biens ottomans ;*

- *la loi de sénatus-consulte 1863 qui stipule la propriété privée contre le régime "arch" ;*
- *la loi Warner de 1873 qui permettent la délivrance des actes de propriété individuelle ;*
- *la loi de 1926 ayant introduit le droit de préemption au profit de l'état;*
- *la loi de 1956 de réforme agraire (LACHEHEB, 2012).*

Tous ces textes législatifs avaient un seul but, ils se résument en l'acquisition du foncier pour s'accaparer le territoire algérien, comme le montre la carte N°5, représentée par différentes couleurs :

- en bleu, les premiers espaces de diffusion de la propriété française s'articulant autour des trois grands pôles donnant sur la mer méditerranée (Annaba, Alger et Oran) et Orléans ville ;

- en rouge, ce sont les premiers périmètres de colonisation qui ont été considérés comme suit: l'extension ouest de la capitale Alger, l'extension est de la ville d'Oran, Philippeville, Sidi-Bel-Abbès, Tlemcen, Sétif, Constantine et les zones qui l'entouraient incluant le village Châteaudun du Rhumel (la ville de Chelghoum Laïd) ;

- en jaune, les zones d'application de la loi Sénatus-Consulte, nous remarquons qu'elles ont touché de vastes espaces vers l'intérieur du pays ;

- en gris, les zones d'application de la loi Warner (PELLISIER, 1836) où le gouvernement français essayait d'occuper les zones désertes entre les premières occupés et les terrains de la loi Sénatus-Consulte ;

- en vert, les autres terrains occupés par les Français pour s'enrichir pour une meilleure maîtrise de l'espace algérien.

Les conséquences de cette logique, d'où une surface d'environ 1 712 792 hectares qui a été transférée à l'état français entre 1877 et 1934. En 1958, 2/5 des terres appartenaient à la France, 2/5 étaient des terres privées et 1/5 des terres aux tribus.

La présence des assiettes foncières avait encouragé l'implantation d'une série de villages de colonisation. L'implantation de ces derniers n'était pas due au hasard, mais plutôt le gouvernement français avait choisi les zones les plus riches tel que le confirme BITAM (2011) « *Les acteurs de la colonisation française s'étaient vite*

*attachés à acquérir des terres [...] que les terres les plus importantes ont été occupées et surtout "façonnées"»* notamment celles proches des trois grands pôles : Alger Annaba et Oran, c'est pourquoi nous avons souligné une diminution de densité des villages de colonisation en se dirigeant vers les zones intérieures.

L'acteur principal de la réalisation des villages coloniaux en Algérie était constitué par le corps des ingénieurs du génie des ponts et des chaussées du service militaire français. Ces ingénieurs ont fixé 631 périmètres de colonisation entre les années 1848 et 1928 (CÔTE, 1988).

Comme il a été déjà cité, la localisation des périmètres et des villages de colonisation n'était pas laissée au hasard, mais plutôt un produit d'études approfondies, des besoins des colons d'une part et des aptitudes des lieux, d'autre part. Ces études incluaient plusieurs critères :

- avoir sur un axe routier ou un couloir de transit ;
- assurer les conditions sécuritaires pour les militaires français ;
- la disponibilité des ressources hydriques ;
- la présence des potentialités agricoles. (AMOKRANE, 2016).

Le recueil des données sur les lieux à conquérir n'avait pas seulement pour objet l'intégration du village de la colonisation à son environnement, mais aussi la valorisation des fonctions préexistantes comme but principal du service de génie militaire français. Cela signifie que chaque périmètre et village de colonisation possédaient leurs propres spécificités puisées de leur site (BITAM, 2011). Malgré cela, MELVERTI et PICARD (1989) notent que « *les ingénieurs du génie, comme urbanistes, proposent un plan précis dont l'interprétation est unique du point de vue urbanistique, mais pluriel du point de vue architectural* » ; ceci a été confirmé par une étude réalisée par AMOKRANE en 2014 sur les centres-ville d'El Khroub, Mila et Ain El Baïda. Cet auteur a mis l'accent sur le fait que les villages coloniaux représentaient une similarité non seulement dans leur structure générale après l'intervention du colon, mais aussi au niveau de leur composition première avant l'intervention française.

CÂNÂ (2007) qualifie l'espace turc de dépourvu « *des rues, sans places, sans espace libre* », donc le périmètre de colonisation avant l'intervention française

reflétait vraiment l'image d'un milieu rural caractérisé par des terrains agricoles qui ont une forme organique ; en outre, d'après les cartes consultées nous révélons l'absence des voies de communication qui relient les habitations avec leur environnement et même avec les terrains agricoles environnants.

L'opération de création d'un périmètre de colonisation était effectuée dans un milieu rural, d'où l'intervention sur les terrains vierges de la campagne à travers l'attribution des limites au périmètre et l'implantation du village colonial au milieu de l'assiette foncière choisie ; le village était entouré par des terrains agricoles découpés en des parcelles géométriques. Cet ensemble était connu sous le vocable "périmètre de colonisation" (DAHMANI, ND).

Concernant le périmètre de colonisation, après l'intervention française, nous apercevons la mise en place d'un ordre au niveau du périmètre, d'abord le découpage des terres d'agriculture en parcelles ayant une forme régulière et des dimensions variantes où les lots de terrain les plus grands sont les plus éloignés du village. La structuration du réseau des routes assure une bonne liaison du village avec son environnement et finalement, le regroupement des habitations dans un seul centre tout en classant les parcelles suivant la nature de leur utilisation, il y a des parcelles jardins et des parcelles de culture (CÔTE, 1998).

Chaque habitant occupait une maison au niveau du village (un lot urbain) et on lui attribuait automatiquement deux autres lots : un lot jardin, annexe à sa maison et un lot de culture où le gouvernement français exigeait l'exploitation de ces lots d'agriculture par l'implantation de 25 arbres par hectare au minimum (YACONO, 1955).

Nous déduisons que la politique française ne consistait pas seulement à mettre en place le village colonial, elle visait l'objectif de confier une fonction à chaque lot de terrain situé dans l'environnement immédiat de celui-ci et même de le structurer à travers un réseau de routes pour assurer sa liaison avec le reste du territoire.

Le service de génie militaire est guidé par des règles bien déterminées pour aboutir à un plan d'ensemble adéquat, c'est-à-dire avoir un tracé régulier avec des rues droites hiérarchisées. Ce tracé en damier est composé de deux grands axes qui se croisent dans une place centrale, regroupant les équipements essentiels au fonctionnement du village (CHAUCHE, 2013).

L'aspect architectural et esthétique a été aussi spécifique par des maisons avec des toitures en tuiles, la présence d'un jardin clôturé dans chaque maison, des routes alignées par des arbres pour garantir un cadre de vie agréable dans le village colonial (BOULFANI, 2010).

### **2.1. Les composantes du village colonial**

Les ingénieurs du génie militaire ont exigé la présence des composantes indispensables dans le village de colonisation, sont les suivantes :

**2.1.1. la place centrale**, se situant au centre du village à l'intersection des deux grands axes de circulation, qui regroupe les équipements importants du village tels que : la mairie, l'école, le jardin, le théâtre, etc. Cette place a une forme rectangulaire et elle est traversée par un axe de circulation important, c'est ce qui a été confirmé par BENEVOLO (1994) qui mentionne que le village est structuré autour d'une place sur laquelle donne les édifices importants tels que l'église ainsi que les maisons des marchands et des colons riches.

**2.1.2. les fortifications du village où l'enceinte**, souvent existante dans le village colonial, est percée de portes des deux principales voies, son rôle diffère d'un village à un autre :

- elle joue un rôle défensif;
- elle homogénéise le village par la structure régulière de sa figure;
- elle sépare le village qui est d'ordre intérieur de la campagne et qui représente l'extérieur;
- elle conserve les prix du foncier;
- elle peut servir également à la promenade (MOSBAH, 2008).

**2.1.3. les rues** : le village est représenté par « *un échiquier de rues rectilignes qui définissent une série d'îlots presque toujours carré* » (ALTH, 1989). Ces rues sont structurées par deux grands axes, chaque axe se termine par une porte, le village est doté d'une allée principale de : « *largeur 25 m plantée d'arbres et formant un chemin promenade, traversant longitudinalement l'Est à l'Ouest* » (MALVERTI, 1987). Pour les rues les moins importantes, leur largeur est calculée par la méthode de Vauban (art militaire) c'est-à-dire : « *une largeur suffisante au passage de trois (03)*

*chariots* ». Ces rues sont organisées d'une manière régulière afin obtenir le tracé orthogonal du village.

L'implantation des arbres bordant des rues et des placettes est aussi la mission du service du génie militaire, ces opérations d'implantation des arbres ont pour objectif de :

- créer un passage familial ;
- protéger contre le fort ensoleillement et l'hygrométrie ;
- embellir les espaces de promenade (DEHMANI, ND).

**2.1.4. les espaces verts :** chaque village colonial dispose de quelques espaces verts sous différentes formes : jardins, squares, places, placettes, etc...., jouant un rôle important de détente et de récréation pour les habitants.

BOULFANI (2010) démontre l'importance donnée à l'espace public qui représente un espace de communication, d'échange et de vie urbaine pour décrire un caractère esthétique ; cela est garanti par le mobilier urbain représenté généralement par les arbres d'alignement sous leurs différentes formes.

Jusqu'à présent, de nombreuses villes algériennes disposent des espaces verts qui remontent à l'époque coloniale.

**2.1.5. les îlots du village :** selon MELVERTI et PICARD (1988), les ingénieurs du génie militaire sont basés sur trois principes dans la construction des villes et villages :

- la régularité du tracé ;
- l'importance de l'aménagement de l'espace public ;
- le traitement des relations entre trois quartiers : militaire, civil et indigène.

Donc, il existe trois (03) types d'îlots dans le village de colonisation et chaque îlot à ses propres caractéristiques :

- ***l'îlot résidentiel :*** Il est composé d'immeubles à usage d'habitation, quel que soit leur type : habitat individuel, collectif ou semi-collectif, la conception de ces derniers est effectuée par le service de génie militaire dans la plupart des cas.

Ainsi lors de la réalisation de ces habitations, une commission a été réunie afin de mettre les conseils de construction, comme résultat de cette réunion plusieurs décisions ont été prises:

- l'utilisation des matériaux locaux, ce qui se voit clairement dans l'inspiration des maisons turques organisées autour de cours ;
- les maisons doivent représenter des caractères d'homogénéité et de régularité ;
- la hauteur maximale des constructions est déterminée de 12.5m à travers toute l'Algérie sauf Alger (dépend du prospect) suivant l'importance de la rue : rue secondaire: un rez-de-chaussée (RDC), rue primaire: un rez-de-chaussée plus un étage. (R+1) ;
- les maisons doivent représenter au moins un rez-de-chaussée et un étage ;
- pour les nouveaux édifices, le respect des distributions des maisons de "Maures" ;
- éviter les rues Nord-Sud au maximum, s'il est nécessaire de faire ce genre de pénétrantes il est primordial de les onduler, de les border de portiques ou d'arcades ou des toits saillants, et en respectant la largeur qui doit être minimale afin de garantir son ombrage ;
- les façades des maisons doivent donner sur les rues principales.

➤ ***l'îlot d'équipements*** : ils sont regroupés autour d'une place centrale, généralement la superficie de cet îlot est de 25m X 60 m (X. MALVERTI, 1987). Parmi ces équipements nous citons : l'église, l'école, le tribunal, le théâtre, le marché couvert, la prison... etc. et le village de colonisation doit être organisé autour de la trilogie : mairie / école / monument aux morts (CHAOUCHE, 2013).

➤ ***l'îlot militaire***: les villages de colonisation sont implantés aussi pour des raisons militaires, c'est pourquoi la localisation des îlots militaires est en premier lieu située dans la partie la plus élevée du village, sa superficie est plus importante que celle des îlots des habitations et des équipements. Ce quartier militaire est toujours séparé du reste du village, généralement par les murs d'enceinte (ROCCA, 1903).

### **3. La formation et les transformations des villages coloniaux en Algérie**

L'étude de la formation et des transformations des villages coloniaux en Algérie exige le passage par deux périodes essentielles :

- les transformations que le village de colonisation avait introduit sur le territoire algérien ;
- les mutations des villages de colonisation après le départ des colons c'est-à-dire à l'ère de l'indépendance.

#### **3.1. La formation du village colonial et la transformation de l'espace algérien**

L'arrivée des Français a entraîné plusieurs transformations sur le territoire algérien, ces changements sont d'ordre spatial ou urbain, et ont des objectifs économiques et sociaux, sur cette base, nous les avons classés comme suit

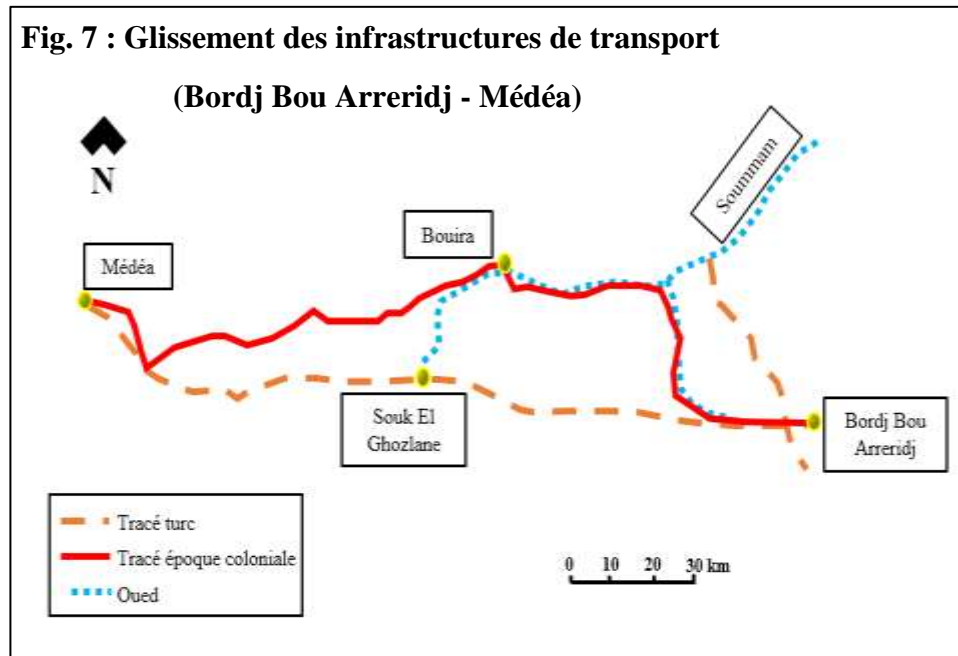
##### **3.1.1. Les transformations spatiales**

Tel que nous l'avons évoqué, l'espace algérien avant la colonisation française ne représentait qu'un milieu rural dans sa majorité, le traitement de ce milieu nécessite la réalisation des périmètres de colonisation dotés de villages coloniaux centraux.

L'intervention sur ces espaces a engendré un espace géométrique maillé, ce qui signifie soit la suppression soit la juxtaposition de tissu urbain ancien, lorsque les routes sont étroites et tortueuses. Cette géométrie est au service des Français pas seulement parce qu'elle rend la présence militaire inutile, mais plutôt pour bien maîtriser les espaces colonisés (BOUFENARA, 2010).

Durant cette époque, nous avons aussi constaté la mise en œuvre d'un système de routes reliant les ports avec le reste du pays ; ce système routier était dédoublé par un autre système de voies ferrées et parmi les lignes importantes de ce système ferroviaire, font partie : Alger – Oran, Alger – Constantine, Constantine – Biskra et Biskra – El-Oued, ainsi la réalisation des grands couloirs qui garantissent la communication entre l'Est et l'Ouest du pays.

Selon CÔTE (1988), le service de génie militaire n'avait pas gardé les mêmes itinéraires de l'époque turque ; il avait conçu plusieurs tracés de routes pour des raisons militaires (en évitant le passage par les montagnes) et économiques (la liaison des sites stratégiques à travers le réseau des infrastructures).



Source : CÔTE, 1988.

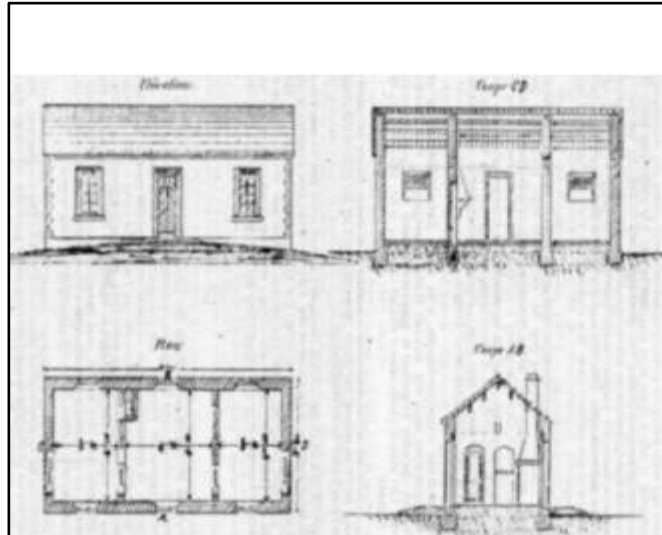
La figure N°7 décrit les changements des itinéraires de circulation, elle évoque le glissement de la voie routière en faisant le trajet de Bordj Bou Arreridj vers Médéa : à l'époque turque, ce trajet était assuré à travers le passage par la ville de Souk El Ghozlane alors qu'à l'ère de colonisation, ce trajet s'effectuait à travers la ville de Bouira.

Ce glissement de la voie routière avait engendré non seulement un déplacement des flux de circulation, mais également un déplacement de dynamique depuis la ville de Sour El Ghozlane vers le nouveau village colonial de Bouira (voir l'abondant de l'ancien itinéraire).

À une échelle plus réduite, c'est-à-dire au niveau du village de colonisation lui-même, nous avons aussi constaté de multiples changements qui se traduisent dans la forme rectangulaire du groupement de la population rurale, des voies droites bordées d'arbres, la présence des équipements nécessaires pour la vie quotidienne surtout celle de la détente tels que le square, le jardin, la place centrale qui avaient une place primordiale dans le village, en bref nous avons assisté à l'apparition de :

- un nouveau style villageois ;
- la mixité entre le milieu rural (agriculture) et le milieu urbain (constructions et équipements modernes) ;
- la présence de la route qui occupait une place primordiale dans le fonctionnement du village, montrant ainsi une belle image ;
- l'introduction de l'arbre comme un élément structurant du village ;
- Le regroupement des équipements dans une seule place centrale.

Signalons que le nouveau style architectural des maisons était proche du style rural. Les maisons avaient toutes le niveau R+1 avec des petits jardins à l'intérieur, un patio, des toitures en tuile telles que le démontrent les photos n°1 et 2.



**Photo N°1 : Coupes et façades d'une maison coloniale**

*Source : DAHMANI, ND*

En résumé, le résultat de ces transformations sur le territoire algérien était, globalement, la création de l'image d'une ville française européenne en Algérie.



**Photo N°2 : Maison coloniale**

*Source : DAHMANI, ND*

### **3.1.2. Les transformations sociales**

KAPLAN suggère que la géographie de colonisation donne « *aux montagnes et aux tribus plus d'importance qu'aux théories* » (DAHMANI, ND), cela signifie que le colonisateur avait mis l'accent sur le côté social, vu son importance. Les liens sociaux

entre la population algérienne représentaient sa source de force et c'est pourquoi le gouvernement français avait l'ambition de détruire la structure et les bases de cette société en la transformant en une "para société" européenne.

Avant la colonisation, les groupements de la population avaient des critères spécifiques; la population de chaque groupement a vécu dans un seul endroit comme une grande famille ayant les mêmes origines, les mêmes traditions et les mêmes croyances. Ce groupement était appelé la tribu (Arch), cette dernière était l'unité de base de la société algérienne, car elle contient "LEJMAA", groupe des élus qui exerçaient le pouvoir et qui mettaient de l'ordre au niveau de la tribu. Les Français avaient pris conscience de l'importance de ces tribus d'où leur destruction était désormais nécessaire afin de permettre au gouvernement français d'exercer son pouvoir (RAHMOUNE, 2013).

Selon PLANHOL le gouvernement français cherche « à regrouper les tribus semi-nomades en village plus compact, plus favorable à l'encadrement des populations comme au progrès de la vie sédentaire » (MOSBAH, 2008)

Le processus d'élimination des tribus reposait sur la confiscation de leurs terrains à travers la promulgation de textes législatifs qui introduisaient la propriété privée contre le régime "Arch" des tribus autochtones. En parallèle, la création des villages de colonisation avait poussé la population à se déplacer vers ces derniers pour la recherche de l'emploi, de la scolarisation de leurs enfants ...etc. proposait par le général BEGAUD, 1938.

Ceci avait engendré un nouveau découpage de l'espace d'une manière permettant l'éloignement de la population de ces anciens terrains et leur regroupement dans les nouveaux périmètres créés par le gouvernement français, l'offre de ce dernier avait contribué à la dissolution de la majorité des tribus.

L'évacuation des tribus avait engendré une nouvelle redistribution de la population, par conséquent, la base de l'organisation de l'espace était devenue le territoire de la commune au lieu de la tribu c'est-à-dire le centre de gravité est désormais la commune renfermant les villages, les routes et les terres agricoles (CÔTE, 1988).

La nouvelle direction de la population se dirigeait vers les villages de colonisation, tout en quittant les montagnes, et se déplaçait vers les plaines qui étaient bien équipées d'où la culture de la terre et la recherche de la route comme étant une source de liaison des régions et de désenclavement.

### 3.1.3. Les transformations économiques

La réalité de l'espace algérien avait guidé la nature de ces activités économiques, que le milieu rural représentait deux activités importantes :

- l'agriculture ;
- le marché rural.

L'agriculture était considérée comme activité à renforcer par le colonisateur, d'où la création des périmètres de terres agricoles fertiles qui étaient divisés en parcelles, et représentait ainsi l'emploi principal pour les colons.

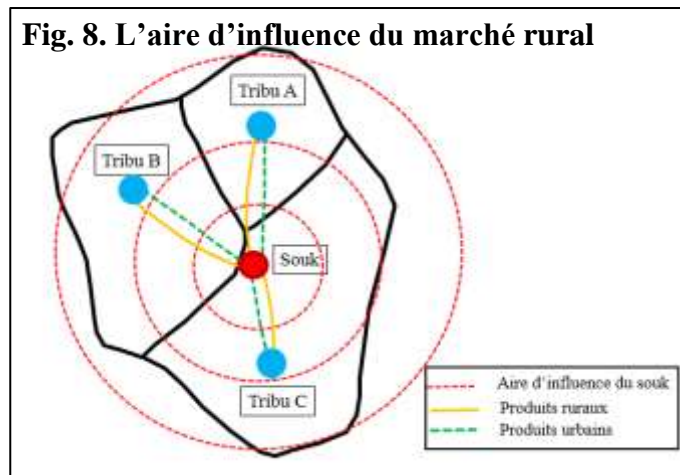
Comme déjà citée, la présence des terres agricoles était parmi les raisons indispensables qui guidaient le choix des périmètres de colonisation et l'installation du village (CHAOUICHE, 2013).

Le marché rural avait aussi une place importante dans la vie quotidienne de la population algérienne et l'espace algérien était couvert par un réseau des marchés ruraux qui assuraient la liaison des collectivités.

Selon DAHMANI (ND), l'activité du marché rural constituait un vrai danger pour l'autorité française en Algérie, car il exerçait une double fonction :

- une fonction commerciale basée sur l'échange des produits urbains et ruraux ;
- une fonction sociale qui constituait la source d'inquiétude, car cet espace favorisait la solidarité de la population algérienne et permettait les échanges des idées, ce qui augmentait les possibilités d'une révolution contre l'état française.

La fonction sociale du marché rural se traduisait dans sa situation stratégique entre les tribus. Ce marché a une aire d'influence sur ces tribus d'où la détermination non seulement du lieu d'échange des produits, mais aussi le point de rencontre des tribus et le lieu de renforcement de leurs liens (Fig. 8).



Source : CÔTE, 1988 + traitement auteur

Après l'anéantissement des tribus, il était impératif pour le colonialisme français de radier le marché rural et d'estomper son rôle, pour cela il a :

- introduction des produits industriels pour dévaloriser la commercialisation, et donc le rôle du marché rural.
- création d'un marché dans chaque village pour éviter la rencontre entre les différentes tribus et par conséquent l'élimination de la cohésion sociale en elles.

Cette stratégie avait pour but d'assurer les besoins de la population au niveau du village afin d'éviter le déplacement vers le marché rural ; néanmoins, ce marché n'était pas fonctionnel pour toute la région, mais seulement pour les habitants du village, ce qui justifiait le nombre limité des clients (DAHMANI, ND).

Cette stratégie suivie par les français était très efficace en matière d'éradication des marchés ruraux, malgré cela plusieurs d'entre eux avaient résisté et avaient gardé leur existence même après le colonialisme.

La création des marchés à l'intérieur du village avait contribué à la création d'une certaine dynamique. Elle attirait les habitants de tout le village pour faire des courses afin de satisfaire leurs besoins, il était désormais un des lieux les plus actifs dans le village grâce à la présence perpétuelle de la population.

Alors, nous pouvons dire que la création du marché urbain au niveau des villages était le point de départ de la dynamique commerciale dans les zones urbaines.

#### **4. Les mutations des villages de colonisation à l'ère de l'indépendance**

Au départ des colons, les noyaux coloniaux avaient été occupés par les Algériens dans leur différence du point de vue des comportements et du mode de vie, ce qui a engendré de multiples mutations. AMOKRANE (2016) propose un classement de ce changement radical ou mutations :

- les mutations physiques ;
- les mutations fonctionnelles ;
- les mutations sociales.

Les mutations sociales apparaissaient clairement après la récupération par les Algériens des noyaux coloniaux qui se traduisaient dans le changement des pratiques surtout à l'intérieur de la maison. Par exemple, l'inutilisation du jardin ou parfois celui-ci était intégré au reste de la maison. Donc, le comportement de la population avait une influence sur les mutations du cadre physique dans le but d'adapter le domicile aux pratiques de la population algérienne.

D'après l'étude AMOKRANE (2014), sur les noyaux coloniaux d'El Khroub et de Mila, il a constaté que les transformations du cadre physique avaient altéré la structure de l'édifice par l'implantation des constructions de R+3, des maisons avec terrasses. Bref, la majorité des noyaux coloniaux avaient perdu leur aspect original à travers l'introduction d'un nouveau style architectural en rupture avec l'ancien (des maisons en tuiles, jardin ...etc.). Cet auteur a constaté que ces centres ont connu les mêmes processus de mutations (surélévation, rénovations, réaménagements, transformations, démolitions) et même les constructions qui avaient gardé le même style étaient dans un état lamentable de dégradation et de délabrement.

La situation du village colonial (au cœur de la ville) et l'apparition de nouvelles constructions à plusieurs étages avaient encouragé l'intégration des commerces au niveau des rez-de-chaussée.

Cette intégration des commerces avait transformé la fonction résidentielle du noyau de colonisation vers une nouvelle fonction commerciale par excellence. Donc, nous pouvons dire que cette mutation a créé une nouvelle dynamique commerciale au niveau de ce noyau représentant le centre de la ville d'aujourd'hui et que le but de ce

type de commerce n'était pas seulement l'alimentation et le commerce pur, mais plutôt un passage à un autre type de commerce artisanal et de commerce de service.

## 5. Conclusion

Le village colonial représentait une entité sensible qui était construite suivant une logique bien déterminée constituant la raison de son développement. Parmi les postulats envisageables, nous citons : l'installation du village de colonisation avait valorisé la fonction originale du site choisi, la création d'un réseau routier et ferroviaire qui couvrait tout le territoire algérien, l'organisation de l'espace agraire, etc.

L'intégration des infrastructures de transport, la construction d'un réseau adéquat de routes et de chemin de fer constituaient la stratégie du gouvernement français dès son arrivée dont la route constituait l'élément d'articulation du territoire algérien depuis les premiers jours de son urbanisation, ce qui justifie son importance aujourd'hui.

L'articulation de ce réseau villageois sur le réseau routier expliquait l'installation des villages sur les rives des routes ce qui avait provoqué une urbanisation linéaire. Cette dynamique spatiale linéaire mettait en valeur la route comme un vecteur de développement de la ville.

Ainsi les multiples mutations des villages de colonisation (les noyaux des villes aujourd'hui) avaient participé à l'intégration des commerces qui avaient contribué au changement de ces noyaux. Les différentes mutations représentaient la source de création d'une nouvelle dynamique commerciale au niveau de ces villages.

À la lumière de ce travail, nous constatons que la dynamique urbaine du village de colonisation est le résultat des différentes étapes de formation et de transformation de ce dernier non seulement à l'ère de colonisation, mais aussi à l'époque de l'indépendance.

Nous déduisons donc que le village de colonisation était le milieu urbain qui, par le fait des décisions de la colonisation, était désormais un pôle attractif de la population et que la création d'un réseau routier n'avait pas seulement pour objet la structuration

de l'espace villageois, mais plutôt était un moyen de mobilité et de déplacement dans de bonnes conditions ce qui améliorait l'accessibilité vers le village.

L'importance de ce réseau routier était soutenue par des services de qualité pour renforcer le dynamisme du village.

---

# **Chapitre 3 : Les préoccupations et les expériences**

---

## 1. Introduction

Ce chapitre met l'accent sur les préoccupations en matière de dynamique urbaine et comme notre contexte d'étude évoque la question de la dynamique en ville par rapport au développement du réseau routier et autoroutier, nous avons mis l'accent sur les rapports entre dynamique urbaine et transport.

Dans cette partie, seront évoqués des cas similaires comparables à notre étude en ce qui concerne le contournement routier comme étant la cause du déclin commercial du centre-ville qui devient inaccessible d'où une atténuation de son dynamisme.

Nous avons choisi deux villes françaises où le commerce au centre-ville vient de connaître un processus de déclin à cause des conditions de mobilité et d'accessibilité difficiles.

Pour répondre à notre problématique et comparer nos données, deux concepts clés ont été proposés:

- le premier concerne le déclin commercial à cause du contournement routier ;
- le second correspond à la recomposition commerciale.

Le déclin commercial est défini comme une stagnation commerciale de la ville qui se manifeste par une absence de mouvement et de dynamisme au niveau de ces pôles commerciaux, ce qui engendre une rareté de la clientèle qui consommera les produits exposés entraînant ainsi la fin de la vie commerciale au sein de la ville d'où de profonds bouleversements commerciaux.

La recomposition commerciale désigne l'émergence d'une nouvelle centralité sur le compte de déclin d'une ancienne activité commerciale ; elle est le résultat de changement des conditions du commerce anciennes à travers de nouvelles pratiques marchandes.

La décision ayant engendré la recomposition commerciale la plus proche de notre contexte d'étude, pour des raisons multiples, concerne la ville de Chelghoum Laïd. En effet, le contournement de la ville de Chelghoum Laïd par l'autoroute Est-Ouest et la diminution du flux de circulation au niveau de la route nationale n°5 (RN5) donne l'impression d'un dynamisme exténué. Néanmoins, cette ville dispose de pôles

d'attraction régionaux et nationaux, c'est ce qui semble avoir insufflé une recomposition commerciale.

En France, des villes qui ont connu le même sort d'une recomposition commerciale et sont en cours de ce changement commercial, c'est le contournement périphérique et l'émergence des grandes surfaces sur la chute des activités commerciales dans l'ancien centre inaccessible.

Deux villes françaises, Issoire et Brioude, ont connu une recomposition commerciale identique. En outre, nous avons précisé les solutions qui ont été envisagées et le processus suivi pour ressortir ces centres abandonnés suivant les orientations des différents documents d'urbanisme, les textes législatifs ainsi que les recommandations des institutions.

## **2. Les impacts de transport sur la ville et sa dynamique**

Dans son livre sur la dynamique urbaine, CHALINE (1980) a fixé quelques impacts des transports sur le milieu urbain et confirme que le transport, inscrit comme la technologie la plus pesante sur la forme urbaine, son organisation et sa structure, représente aussi une référence à travers laquelle l'histoire urbaine est expliquée. D'après cet auteur, le transport a les influences suivantes :

### **2.1. l'impact de transport sur l'extension spatiale.**

Le transport pousse « *l'extension spatiale de l'arrière-pays d'une agglomération et le pouvoir de commandement de son centre* », ce pouvoir est lié au nombre d'habitants qu'à la qualité des équipements, aussi le transport joue un rôle dans l'évolution des systèmes urbains régionaux.

### **2.2. l'impact du transport en site propre sur un tissu déjà urbanisé**

Le tracé de ce type d'infrastructures devient un axe préférentiel générant la hausse des prix du foncier et ceux de l'immobilier non seulement dans les pourtours des stations, mais aussi le long du tracé ; aussi le transport en site propre assure aussi bien la substitution des fonctions résidentielles que celles industrielles avec une occupation des espaces vides le long de son tracé en construisant des immeubles de type "standing" avec des Coefficients d'Occupation des Sols (COS) très élevés.

La réalisation de ce type de transport engendre une mutation accélérée du sol d'où l'implantation de nouvelles activités de chalandise tels que le commerce, les services de rente, les immeubles de bureaux ainsi que l'aménagement des aires de stationnement accompagnant chaque gare.

En évoquant, le processus de rénovation des tissus vétustes dans les banlieues est impliqué dans l'organisation de l'espace urbain et de l'amélioration des relations centre-banlieue.

Parallèlement à ces effets désirables, un inconvénient doit être souligné, celui de la spéculation foncière, due à l'amélioration de l'accessibilité de certains quartiers de banlieues.

### **2.3. l'impact des autoroutes en agglomération urbaine**

Il est bien admis que la construction des autoroutes est d'assurer les liaisons interrégionales, néanmoins, la question posée en 1980 par CHALINE s'interroge sur la nécessité **d'arrêter les rocadeS périphériques ? Est-il nécessaire d'assurer une pénétration plus au moins complète dans les villes ?**

Ce dilemme de rocadeS périphériques et des autoroutes pénétrantes a des conséquences sur la dynamique urbaine et les conséquences négatives évidentes comme les nuisances et la coupure linéaire qui sont à la fois visuelles et fonctionnelles et la modification des conditions locales de l'accessibilité, ceci oriente les habitants vers une nouvelle pratique de l'espace.

Pour minimiser ces conséquences négatives, plusieurs mesures ont été prises. Par exemple, au Japon, la concentration du commerce le long de son tracé a été choisie comme option et à Londres, la construction des autoroutes en viaduc en utilisant les espaces libres dans l'implantation des équipements sportifs et récréatifs a été aussi choisie.

La création d'une autoroute dans un milieu urbain nécessite un processus de procédure d'éviction de la population et des activités ainsi que l'urgence de résorption des problèmes de propriété et de la spéculation foncière alors que leur réalisation en milieu intra-urbain favorise l'implantation de services comme les bureaux et hôtels et même des projets de grande ampleur comme les centres d'affaires.

Donc, en milieu urbain, la création de l'autoroute déclenche un processus de rénovation le long de son tracé ; dans les banlieues, son impact est plus maîtrisable en termes de nouvelles localisations et de mutations et en milieu suburbain. Son effet résulte dans le remplissage des espaces libres d'où la localisation des activités industrielles et même des centres commerciaux régionaux.

À la lumière de cette étude, nous constatons que la présence d'une infrastructure de transport a ses effets sur la ville : elle peut contribuer à son étalement, elle incite également un processus de rénovation le long de son tracé, comme elle assure la liaison des différents quartiers de la ville. De même, nous remarquons que la présence d'une infrastructure de transport est désormais une condition de localisation des projets et des grands équipements qui doivent assurer leur accessibilité. Donc, l'existence des infrastructures au niveau de la ville représente une source importante participant ainsi à son dynamisme.

### **3. La présence du transport : une condition suffisante ?**

L'étude des rapports (transport / espace), CHABROL (2015) met l'accent sur les espaces marginalisés par les transports, il les décrit comme des espaces contraignants en faible contact avec les grandes villes.

De même, FEL (1982) a nommé ces espaces comme des "régions-problème", il souligne que ces espaces sont caractérisés par la forte altitude, la faible densité de la population, ainsi que leur situation à l'écart des grands axes.

En France en 1970, le président français POMPIDOU déclare que « *le réseau autoroutier devait être continu comme le réseau sanguin* » d'où le lancement d'une politique de désenclavement des régions (MARCHAL, 2016).

MIRLOUPI (2004) a effectué une analyse sur ces espaces désenclavés, il a remarqué que l'arrivée d'une grande infrastructure avait son effet dans la dynamisation des régions, surtout avec l'apparition des espaces logistiques au niveau des échangeurs autoroutiers ; ainsi dans certains cas, ces routes ont participé à l'animation du tourisme paysager.

MARCHAL (2016) note que ces espaces ont connu une liaison, néanmoins, ils restent toujours éloignés des services de base tels que les hôpitaux et les supermarchés. Cet auteur constate que les espaces marginaux ne sont pas seulement montagnards, mais peuvent aussi se produire dans le milieu urbain ; par exemple, les grands

ensembles d'habitats construits à l'écart de la ville, MARCHAL remarque que la concentration du réseau de transport dans les zones les plus dynamiques est dans le sens d'assurer la rente de ces transports. Cependant, « *la géographie de transport est donc sélective y compris dans les espaces régionaux les plus dynamiques* » tel est le cas de l'autoroute N°7, il y a 40 km de séparation entre les deux échangeurs au niveau de Rhône, ce manque d'échangeurs est justifié par l'absence d'un urbain suffisant. C'est pour cette raison, il demande aussi si l'intégration d'une ligne de trains à grandes vitesses (TGV) avec un nombre limité de stations ne participera pas à la marginalisation des villes et donc l'atténuation du dynamisme de cette dernière.

BAVOUX (1993) a répondu à ce questionnement dans son analyse "le carrefour", il conclut que l'intégration de transport n'est pas suffisante pour dynamiser un espace marginal.

Dans le même sens, BAUDELLE et FACHE (2015) ajoutent que dans certains cas, les bonnes conditions d'accessibilité ne sont pas suffisantes pour la revitalisation des régions à cause des facteurs endogènes qui compriment l'effet de développement, exemple : la jonction de "Langres" à l'A31 et l'A5 n'a pas pu développer son économie à cause de l'absence des activités porteuses, donc l'environnement social, démographique et économique joue un rôle dans l'évitement des espaces. Ainsi, ces auteurs ont cité l'existence d'autres lieux bien équipés et bien maillés par un réseau autoroutier qui n'ont pas pu échapper de la stagnation à cause de l'absence des activités de commandement.

En revanche, MAYLE (2016) a rencontré des situations où la dynamique peut se produire malgré la marginalisation des lieux, tel est le cas du plateau du Lubéron où la présence de bonnes conditions climatiques et paysagères a pu produire une activité touristique malgré son écart au réseau autoroutier.

D'après ces constatations, nous pouvons déduire que la dotation d'un réseau de transport et l'amélioration des conditions d'accessibilité peuvent dynamiser les régions, mais l'accessibilité seule ne peut pas agir, c'est en complémentarité avec d'autres conditions endogènes que peut se faire la différence.

#### **4. Commerce ou infrastructures de transport : qui anime la dynamique en ville?**

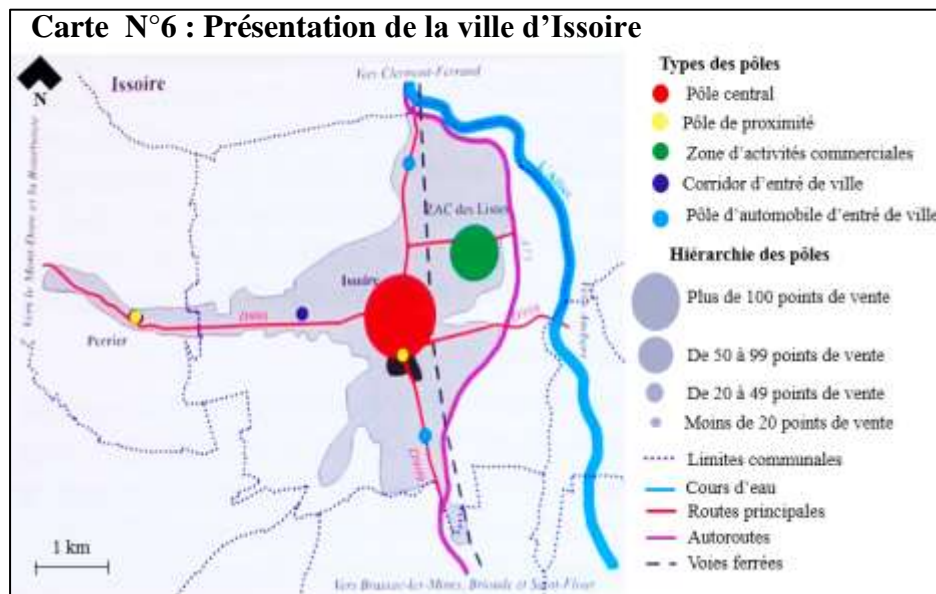
Afin de trouver une réponse pour cette étude, nous nous sommes intéressés à deux villes françaises : Issoire et Brioude.

#### 4.1. Issoire, une ville importante à proximité de la métropole régionale Lyon

Cette ville, située aux alentours de la métropole lyonnaise, est à 35km de Clermont-Ferrand, la liaison avec cette dernière est assurée à travers la route nationale N°9, l'autoroute A75 et le chemin de fer (carte N°6).

Cette ville dispose de fonctions urbaines équilibrées, parmi elles, nous citons la zone industrielle située au nord-est. Cette ville a gardé son fonctionnement même après la crise industrielle.

Issoire, dotée d'un centre qui remonte à l'époque médiévale, est cerné par un grand boulevard qui représentait à l'époque le mur d'enceinte, autour de ce tissu nous citons la présence des ensembles de quartiers pavillonnaires où se situe aussi un ensemble de zones d'activités et des équipements de toutes natures (caserne, équipements sportifs...etc.).

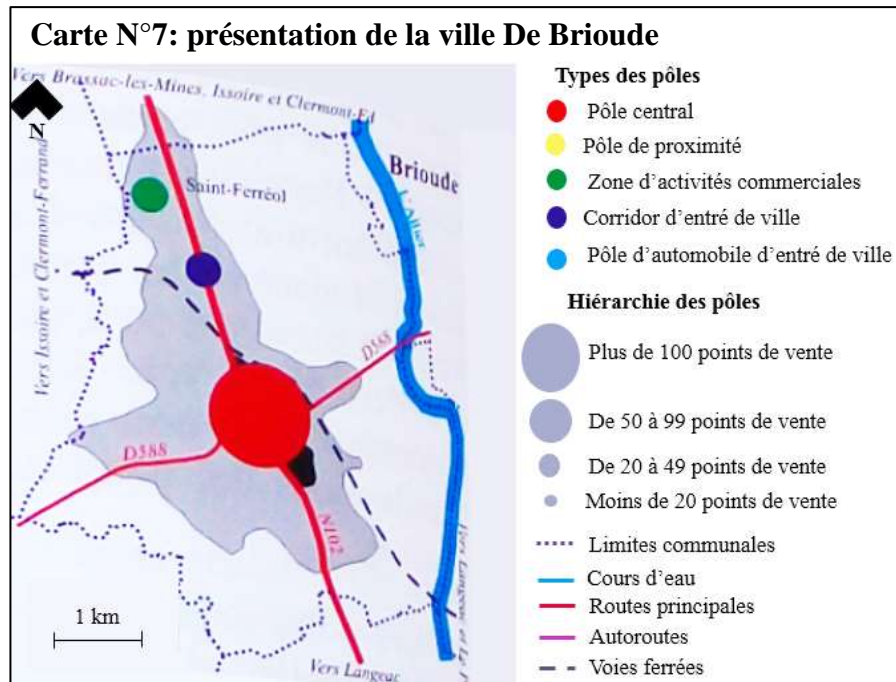


Source : CHAZE, 2014

#### 4.2. Brioude, une ville en marge de l'espace métropolitain

La morphologie de la ville de Brioude ressemble à celle d'Issoire, son noyau historique représente le tissu du moyen âge ; elle est à 30km d'Issoire et à 70km de Clermont-Ferrand. La ville de Brioude n'est pas dotée d'un échangeur d'autoroute, néanmoins elle est à 15 km depuis le premier diffuseur (carte N°7).

Elle est parmi les villes basées le secteur tertiaire, ce qui lui confère la fonction d'un centre commercial et de service de toute la région qu'elle commode, sur le plan industriel, la ville repose sur les petites et les moyennes entreprises.



Source : CHAZE, 2014

Ces deux villes ont connu trois révolutions commerciales qui ont contribué à la réorganisation de leur tissu commercial. Dans ce chapitre, nous allons évoquer les effets de la seconde révolution commerciale. Afin d'atteindre cet objectif, nous allons d'abord déterminer la situation commerciale de ces deux villes avant cette révolution.

### 4.3. Le commerce avant la seconde révolution commerciale

Le territoire européen tout comme le territoire français étaient structurés par des réseaux urbains d'où l'émergence des villes de petites et de moyennes tailles comme des pôles, qui sont très nombreuses et avaient un rôle non négligeable (BRAUDEL, 1979).

Après la révolution de 1789, en France, avec tout ce qui l'a accompagnée en matière des changements politiques, économiques, sociaux et même géographiques, ce pays a gardé cette même hiérarchie du réseau urbain, où les villes petites et moyennes, malgré leur faible densité démographique, jouaient sur le plan fonctionnel un rôle de relais pour les grandes agglomérations, c'est-à-dire que cette organisation spatiale des villes permettait aux petites et moyennes villes d'assurer des fonctions économiques ou même politiques aux grandes villes (LABORIE, 1979 et SANTAMARIA, 1998).

En matière de localisation spatiale et de capacités de polarisation du territoire, les statistiques d'Issoire et de Brioude montrent qu'en 2009, 75% des activités commerciales sont concentrées au centre et c'est le cas de la majorité des villes françaises, alors la périurbanisation n'est pas accompagnée par une diffusion des commerces au niveau des zones périphériques. L'étude de la relation du centre avec sa périphérie montre qu'il y a toujours une relation de dépendance (CHAZE, 2014).

Nous déduisons que le processus de l'étalement urbain ne va pas de pair avec celui de la densification commerciale, le résultat est une crise commerciale au niveau des zones périphériques dans les villes françaises. C'est ce qui a incité une seconde révolution commerciale qui constitue la création des grandes zones commerciales au niveau des entrées des villes.

#### **4.4. Le commerce après la seconde révolution commerciale**

Le résultat de cette seconde révolution commerciale dans les petites et moyennes villes en France est l'exurbanisation des établissements commerciaux d'où l'apparition des grandes surfaces (CHAZE, 2014). Cette évolution de l'urbanisme commercial nécessite de cerner la place occupée par ces nouvelles installations commerciales périphériques.

La dualité entre le centre-ville avec ses anciens commerces et la périphérie avec ses commerces modernes constitue un sujet de discussion, et cette bi-centralité commerciale de la ville, nous amène à poser la question suivante : **quels sont les impacts de ces pôles commerciaux périphériques sur le centre-ville ?**

##### **4.4.1. L'apparition du commerce périphérique**

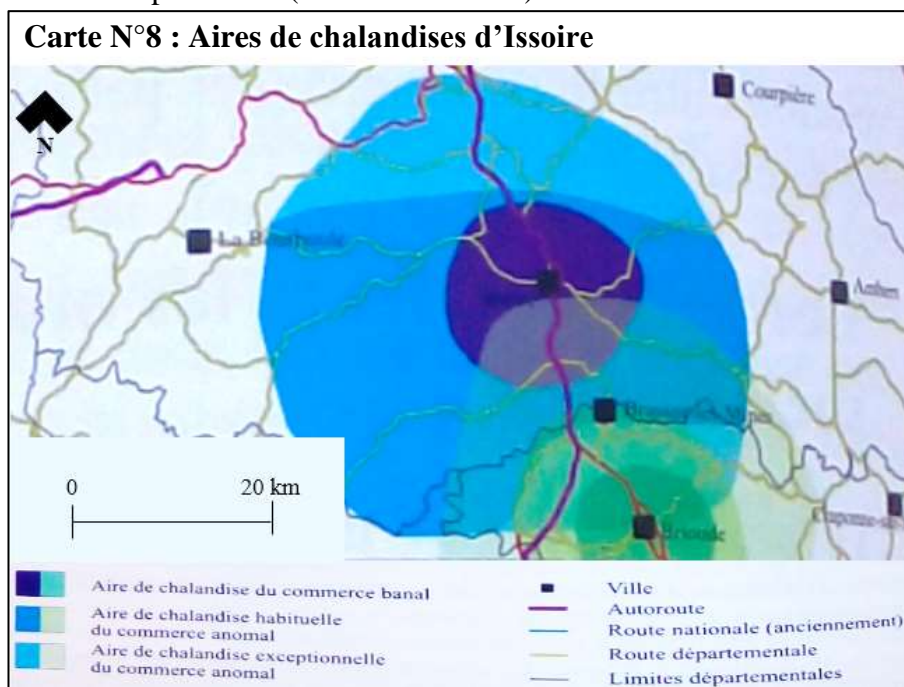
CHAZE (2014) souligne que les nouveaux pôles commerciaux ayant vu le jour dans la périphérie des villes sont caractérisés par la grande surface (surface importante du pôle et même celle du local). En outre, ces pôles commerciaux présentent de bonnes conditions de mobilité et d'accessibilité, ce qui renforce leur attractivité et donc leur centralité. Les infrastructures de transport constituent un élément essentiel dans la localisation de ces pôles commerciaux d'où la localisation de ces derniers sur les anciennes routes nationales ou les autoroutes, c'est ce qui est montré par les pôles commerciaux dans les villes d'Issoire et Brioude où leur implantation est comme l'exemple de la nationale N9 et de l'autoroute A79.

L'auteur confirme que les infrastructures « *les mieux équipées et les plus fréquentées sont aussi traversées par les principaux axes de communication. Ces deux facteurs explicatifs sont bien sûr liés, puisque les villages les plus peuplés étaient, avant le début de l'étalement urbain, ceux qui étaient traversés par les principales routes [...]. Entre temps, la périurbanisation s'est propagée, d'abord dans les villages ayant déjà un équipement commercial non négligeable et les plus accessibles* ».

Donc, de ce fait, l'implantation de ces commerces au niveau des pénétrantes n'est pas seulement pour attirer la population de la ville, mais aussi afin de capter les passagers. En d'autres termes, le commerce d'accessibilité automobile est plutôt destiné à l'ensemble de l'agglomération et non seulement à la ville tel qu'il est le cas du commerce du centre-ville.

À travers son étude, CHASE (2014) a démontré la relation de ces commerces périphériques avec leur territoire environnant à travers l'étude de leurs aires de chalandise, cette étude permet aussi de montrer la capacité de ce type de commerce à polariser l'espace régional ou micro-régional.

Les résultats des aires de chalandises générées par les commerces des villes étudiées permettent de les classer dans trois catégories principales : aire de chalandise habituelle du commerce banal, aire de chalandise habituelle du commerce anormal et aire de chalandise exceptionnelle (cartes N°8 et N°9).



Source : CHAZE, 2014.



l'accessibilité motorisée détermine la localisation de la clientèle et structure l'aire de chalandise.

Donc, nous déduisons que l'impact du réseau routier sur le commerce est double : au niveau régional, il y a un renforcement de la centralité commerciale au profit des commerces périphériques, qui est assurée à travers son attractivité et son accessibilité. En zones urbaines, l'impact du réseau routier est négatif, provoquant la marginalisation du centre-ville au profit des commerces périphériques. Ce déplacement de vie et de dynamisme vers la périphérie n'est pas seulement d'occuper un local plus spacieux, mais plutôt pour profiter d'un local qui sera plus fréquenté grâce à son accessibilité.

Nous nous sommes interrogés sur la nature du générateur du dynamisme au niveau de la ville, est-ce le commerce ou les infrastructures de transport? En nous basant sur ce qui a été évoqué, nous pouvons suggérer que le commerce seul ne peut pas agir sans qu'il y ait les infrastructures de transport, c'est la combinaison entre les deux qui peut faire la différence ; c'est-à-dire la présence des équipements et des pôles commerciaux nécessitent leur bon positionnement par rapport aux infrastructures de transport afin d'assurer leur polarisation de l'espace.

#### **4.4.2. Les mutations du centre-ville**

Nous constatons que le nouveau tissu commercial est caractérisé par la présence de deux centralités : la première au centre-ville et la seconde en périphérie. La création des commerces périphériques contribue à la réorientation de la clientèle, ce qui engendre des impacts négatifs sur le commerce du centre-ville qui a perdu sa clientèle et a diminué sa production, sachant bien que les commerces du centre-ville n'ont pas gardé de leur clientèle que les habitants des quartiers environnants sont en général des personnes âgées. Cette constatation a été confirmée par l'INSEE français (Institut National de la Statistique et des Études économiques), une étude réalisée entre 2009 et 2015 concernant les centres des villes qualifiées de pôles commerciaux, révèle que chaque année ces centres perdent 600 commerces et 3500 emplois.

Le livre blanc d'EFE (2020), intitulé: "Comment sauver les centres-ville ?" mentionne plusieurs causes de la fragilisation des centres-ville comme :

- la dégradation du cadre bâti intérieur et extérieur ;

- les difficultés d'accès et de stationnement ;
- la baisse de la population du centre et sa paupérisation ;
- la fuite des équipements attractifs et des services quotidiens ;
- la concurrence des grandes surfaces en périphérie.

Donc, nous déduisons que la combinaison de multiples facteurs a participé à l'atténuation du dynamisme au niveau des centres-ville dont le commerce représente une source essentielle. Selon cette étude, le dynamisme des centres-ville est calculé à travers l'ouverture des magasins et des locaux commerciaux et que la fermeture de ces derniers contribue à dégrader l'animation des centres-ville.

En essayant de s'adapter avec la nouvelle situation, différentes mesures ont été prises en compte, parmi elles nous citons l'apparition de nouvelles activités. Ces dernières sont spécialisées dans le domaine des services commerciaux, cette solution n'a pas annulé complètement la fermeture des locaux, mais a plutôt participé à diminuer le nombre des locaux sans activité. Tout en citant que l'intégration des nouveaux commerces n'était pas effectuée dans les locaux vacants, mais réalisée dans de nouveaux locaux, ce qui permet de voir toujours des locaux vacants et fermés.

Le déclin du commerce banal et surtout alimentaire au profit des commerces anomaux contribue de plus en plus à l'anomalisation des centres-ville, tout en mentionnant que ces épiceries existent encore et ne servent qu'au désert des quartiers environnants, qui sont toujours en concurrence avec le commerce périphérique. Aux extrémités du centre-ville, il est apparu un nouveau type de commerce accessible par automobile.

Cette situation est vraiment inquiétante, c'est pourquoi le gouvernement français a voulu faire face à cette désertification des centres des villes, à travers le lancement d'un plan national appelé "action cœur de ville", ce dernier vise l'investissement de cinq milliards d'euros dans la réhabilitation et la restructuration de 222 centres durant cinq ans, les travaux de ce projet touchent : l'habitat, le commerce, la mobilité, le patrimoine et l'accès aux équipements et aux services publics ( INSEE, 2019).

#### 4.4.3. Le plan "action cœur de ville"

Le but principal fixé par ce plan est l'amélioration des conditions de vie des habitants des villes moyennes et de renforcer le développement du territoire, pour garantir ce dernier, cinq grands axes ont été fixés :

- la réhabilitation à la restauration : vers une offre attractive de l'habitat du centre-ville ;
- favoriser un développement économique et commercial équilibré ;
- développer l'accessibilité, la mobilité et les connexions ;
- mettre en valeur les formes urbaines, l'espace public et le patrimoine ;
- fournir l'accès aux équipements et aux services publics.

Dans le but de la concrétisation de ces axes, le gouvernement a repéré les actions suivantes :

- l'intégration du commerce dans un projet urbain et assurer son lien avec les autres fonctions : logement, activité tertiaire, activité culturelle, aménagement urbain, transport...etc. ;
- assurer la complémentarité entre centre et périphérie ;
- encouragement des acteurs de logement et d'urbanisme à réinvestir les centres-ville, ce qui favorise le maintien ou l'implantation des activités au centre de ville afin d'améliorer les conditions de vie.

L'outil de cette revitalisation des centres-ville a été proposé par le législateur dans la loi ELAN du 24 novembre 2018 portant sur l'évolution de logement, de l'aménagement et du numérique, elle vise à :

- introduire une dimension contre actuelle entre acteurs publics et privés qui financent ou/et soutiennent les projets communaux dédiés à la revitalisation ;
- promouvoir une dynamique de territoire œuvrant pour le développement économique, urbain, social et durable des commerces du centre-ville.

Suite à ces observations et selon ce qui a été rapporté précédemment, le commerce représente un anneau principal dans toute politique de développement des centres des villes.

La stratégie commerciale a été intégrée dans les documents d'urbanisme : SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) qui décrit les orientations supra-communales

dont celles de l'aménagement commercial, aussi à travers les PLU (Plan Local d'Urbanisme) qui détermine les détails de chaque zone.

#### **4.4.4. La recomposition commerciale : un outil de revitalisation du centre-ville**

Selon l'étude de l'INSEE (2019), le commerce du centre de ville est au cœur de toute action, CHASE (2014) a étudié la recomposition commerciale dans les villes françaises, elle voit la recomposition commerciale dans les opérations suivantes :

- ***La diversification commerciale et l'intégration des commerces anomaux au sein du centre-ville*** : les commerces du centre-ville ne sont pas de la même nature, il y a ceux qui ont connu une forte concentration et ceux qui ont décliné. Parmi ces derniers, nous citons les commerces d'alimentation qui n'ont plus de rentabilité au niveau des centres-ville. C'est le cas aussi des commerces de parapharmacie (hygiène, beauté, santé... etc.) En revanche, les commerces récréatifs ont connu une hausse, comme les services à caractère commercial qui ont connu une forte croissance, marquée en matière des activités de service telles que les agences immobilières et bancaires et même de nouvelles activités de services sont exploitées telles que les instituts d'esthétiques et les magasins de location des films ;
- ***La piétonisation et la rénovation du commerce du centre-ville*** : en entamant d'abord la rénovation des habitations vétustes suivie par celles des commerces alors que cette opération constituait la démolition et la reconstruction de nouveaux locaux commerciaux. Ainsi il est à noter que la piétonisation du centre-ville a pour objet de concilier le type de la circulation et la nature du commerce (le commerce anormal ne nécessite pas une accessibilité automobile, car les achats ne sont pas de grande quantité).
- ***Ne pas marginaliser le commerce existant*** : cette opération était effectuée à travers la modernisation des établissements existants, car le commerce traditionnel a subi à la disparition au profit de nouveaux types de grandes surfaces et de grande distribution néanmoins, cette forme traditionnelle du commerce a des intérêts qui nécessitent son maintien. Donc, il est nécessaire d'encourager les commerçants du centre-ville à faire évoluer leurs pratiques afin de garder leur attractivité et même une proposition efficace peut être faite,

l'ouverture entre 12h et 14h, horaires de pause des employées afin d'éviter leur évasion vers les autres commerces. Ces opérations envisagées par les commerçants ont été accompagnées par des interventions des acteurs locaux et des documents règlementaires, commençant par le rôle des acteurs locaux qui ont renforcé les commerces les plus demandés et ont plus au moins évité de ne pas limiter le développement de certains types de commerce au profit de l'implantation d'autres commerces ; cette stratégie était pour équilibrer l'offre et la demande afin de créer un système commercial adéquat au système national qui est toujours en évolution. Cela met les acteurs locaux dans un dilemme consistant, celui de favoriser l'implantation des grandes surfaces afin d'augmenter l'offre et le rendement des villes et en même temps de ne pas marginaliser et détruire le système commercial du centre-ville. Ce point de vue oriente la pensée vers le CDAC (Commission Départementale d'Aménagement Commercial) qui ne doit pas donner des autorisations d'implantation et de développement des grandes surfaces de façon non adéquates, mais cela doit être le résultat des études approfondies en matière des pratiques de consommation de la population, permettant ainsi, la définition d'un potentiel de consommation de la population qui doit être pris en compte par les différents documents règlementaires. La diversification de la base économique des villes consiste à renforcer des fonctions urbaines de la ville et pas seulement celles des équipements et des services, mais aussi celle qui produit de l'emploi attirant ainsi la clientèle ; ce renforcement ne peut être envisageable qu'à travers l'enrichissement de la base économique de la ville et l'économie des villes reposant sur une seule base dont le déclin aura des impacts sur toute l'économie. De ce fait, l'application de cette hypothèse permet de réduire le chômage et d'améliorer la compétitivité de la ville qui peut ainsi, participer indirectement au maintien des commerces du centre-ville.

- ***Des branches commerciales à renforcer*** : dans les SDC (Schéma de Développement Commercial), les branches qui sont prise en compte dans le programme de renforcement, en premier lieu les équipements de foyer qui sont indispensables dans tous les textes, ensuite les équipements de loisir-culture et enfin personnel. Ces orientations des SDC sont très ciblées surtout en matière de la précision des secteurs à renforcer, car l'étude des villes a montré que les équipements de foyer nécessitent vraiment ce renforcement grâce à l'apparition

des grandes surfaces, aussi le manque des équipements récréatifs pose un problème dans le centre-ville, leur manque est très remarquable par rapport aux villes de niveau plus supérieur ; ainsi pour les équipements qui constituent des éléments de réanimation de la dynamique de centre-ville et qui sont en vraie réorganisation. Dans le centre-ville, les orientations essentielles sont celles d'éviter la vacance des magasins engendrant une rupture, ainsi il y a des propositions de modernisation de ces derniers et même d'améliorer leur accessibilité et renforcer leur relation avec les espaces périphériques.

- ***Le renforcement de l'attractivité du centre-ville*** : la question paysagère au niveau du centre-ville était abordée à travers les points suivants : prévoir une qualité des façades commerciales, la diversification de l'offre commerciale et de la protection, des continuités commerciales des rues, cela signifie une amélioration de l'attractivité visuelle des vitrines et l'évitement des locaux vacants. Aussi la question d'organisation de stationnement et d'accessibilité des locaux constitue un élément majeur dans l'attractivité du centre-ville et même la requalification de ce dernier à travers l'aménagement des aires de récréation et de loisir.
- ***Le contrôle des implantations commerciales pour maintenir les équilibres entre pôles commerciaux*** : la question de maintenir l'équilibre signifie de garder la balance équilibrée entre le centre-ville et la périphérie, et pour obtenir cet équilibre les actions mises en place sont ; le renforcement de l'attractivité du centre-ville à travers la réalisation d'un schéma d'aménagement et de développement urbain, ce qui permet de développer le commerce du centre-ville, celui-ci comprend la restructuration du bâti tout en modernisant les activités commerciales, la valorisation des espaces publics du centre-ville et ignorer les locaux vacants. Aussi l'installation de nouveaux équipements commerciaux au niveau du centre-ville constitue un élément important : premièrement pour la réoccupation des locaux vacants et deuxièmement elle protège la disparition de la fonction commerciale du tissu urbain ce qui renforce la redynamisation commerciale de ces quartiers centraux.

D'après ces recommandations citées précédemment, nous concluons que la recomposition des centres des villes peut assurer leur revitalisation à travers

l'adaptation de ces derniers aux nouvelles conditions de mobilité et d'accessibilité, aussi l'anomalisation des commerces du centre de la ville sont des mesures pouvant réorienter le commerce du cœur de la ville ainsi l'intégration de nouvelles fonctions de loisirs et de récréation peuvent agir pour l'amélioration de leur attractivité.

## 5. Conclusion

Le traitement de ce chapitre a eu des impacts positifs sur la présente recherche, nous avons décrit des techniques et des méthodes sur lesquelles nous pouvons nous baser afin d'analyser notre cas d'étude, aussi nous avons déduit des mesures envisageables pour notre contexte d'étude.

Parmi les méthodes et les techniques d'analyse que nous avons exploités, celle des aires de chalandises, car nous ne pouvons pas nous contenter de l'avis des commerçants ou des habitants, mais plutôt aller vers une base de données statistique afin d'établir un constat réel et logique.

Les expériences de ces deux villes (Issoire et Brioude) nous ont permis de déduire que la structure adéquate du réseau de communication constitue un élément très important non seulement dans l'amélioration de l'accessibilité de la ville, mais aussi en matière de renforcement de la capacité de la ville de polariser l'espace régional ou micro-régional qui l'entoure.

Ainsi la présence de ces infrastructures au niveau local de la ville constitue un élément primordial dans la localisation des activités commerciales qui sont toujours dépendantes de ce réseau afin d'attirer la clientèle.

Nous avons aussi la question du déclin et de la recomposition commerciale du centre-ville, ce dernier représentait un pôle primordial dans la ville et que sa dégénérescence a provoqué un processus de recomposition commerciale au niveau de la ville qui représente la mesure de développement du commerce central et est la solution prise en compte pour sa redynamisation.

La redynamisation de la ville ou de son centre est basée sur l'adaptation aux nouvelles conditions exogènes en permettant à la ville de concilier ses richesses avec la situation des zones environnantes qui ont des impacts sur elle ; que ce soit des

impacts positifs ou négatifs, ce qui est le cas des villes étudiées qui ont envisagé le processus de piétonisation pour l'adaptation de la circulation suivant la nature du commerce.

Nous déduisons ainsi de ce chapitre que la ville ne peut jamais connaître un déclin si sa base économique est métamorphosée, c'est-à-dire si la chute d'une branche économique sera toujours compensée par une autre.

## Conclusion de la partie

Les villes algériennes à l'instar de celles du monde ont connu plusieurs processus de développement et de réorganisation. La dynamique actuelle de la ville est le résultat de différentes étapes du changement.

Le village de colonisation représente le noyau historique de la majorité des villes de taille petite et même moyenne. Tel que nous l'avons vu, ce village colonial était implanté suivant des logiques et des stratégies bien précises afin d'assurer l'exploitation de ses richesses. Citons comme exemple son implantation sur les rives des axes principaux de communication.

Cette situation nous permet de déduire que les voies des villes d'aujourd'hui s'articulent sur un réseau d'infrastructures bien conçu, précisément le réseau des routes nationales qui permet de donner une meilleure fluidité du territoire. Il assure également des fonctions internes non négligeables et représente désormais la base sur laquelle les villes s'étendent et se développent.

La structuration du territoire était un réseau à partir duquel les villes ont émergé comme des pôles centraux en compétition et chacune d'elles assure son positionnement suivant l'offre qu'elle présente.

Ces constats constituant le résultat de l'étude des concepts : village de colonisation et dynamique urbaine nous ont permis de mieux les décortiquer. Nous avons pu ressortir d'autres concepts qui sont en relation avec notre recherche comme la compétitivité, la centralité, l'attractivité, la mobilité, l'accessibilité et le commerce... Ces acquis ayant élucidé les aspects primordiaux nécessitent un traitement dans cette recherche.

Aussi nous avons déduit la relation entre le village de colonisation et la dynamique actuelle de la ville. Le village de colonisation qui constitue le cœur de la ville d'aujourd'hui, représente l'origine primordiale de la dynamique de la ville comme le montrent les exemples des villes étudiées.

À la lumière de ces résultats, nous avons remarqué l'importance des réseaux des infrastructures de transport ou précisément le réseau routier, qui représente un pilier principal dans la ville. Nous remarquons à travers cette étude que la dynamique des

villes est basée sur les villages de colonisation qui y ont pu donner naissance à tous types de mouvements grâce à leur situation sur les axes principaux de communication.

Ceux-là ne représentent pas uniquement des objets qui structurent l'espace de la ville ; ils sont désormais le support de développement interne de la ville, la condition d'implantation des équipements, la base de déplacement et le garant des bonnes conditions de mobilité. Par conséquent, ces voies de communication encouragent l'attractivité, la centralité et la dynamique au niveau de la ville.

En guise de conclusion, nous pouvons dire que la présente partie constitue une étape très importante pour comprendre le cadre théorique de notre recherche. Elle a clarifié les concepts sur lesquels s'articule cette recherche et a également analysé des exemples nous permettant d'aborder notre terrain d'étude. Après avoir déterminé le point de départ, elle nous a orientés vers le chemin à suivre afin de finaliser les autres étapes de cette recherche.

---

## **Partie II : état des lieux et constat**

---

## Introduction de la partie

Cette partie se focalise sur la présentation du contexte d'étude, y compris la localisation de ce dernier dans son cadre historique et actuel. Nous avons suivi ses mutations pour objectif de préciser les facteurs qui ont été à l'origine cette recherche. Ces derniers constituent les points de départ de ce travail.

Deux chapitres vont composer cette partie. Il s'agira dans le premier chapitre d'étudier le village colonial "Châteaudun-du-Rhumel". Ce dernier représente le noyau de la ville de Chelghoum Laïd et la base sur laquelle cette ville a évolué. Nous avons évoqué le processus de formation de ce village colonial, les étapes de sa transformation à l'ère de l'indépendance, ainsi que ses différentes dynamiques et le processus de son évolution qui ont participé à la formation de la ville actuelle. Ce qui nous permettra de mieux saisir comment ce village colonial a pu donner naissance à la ville contemporaine. Le second chapitre aborde le site de la ville de Chelghoum Laïd, à travers lequel nous avons présenté la ville dans son contexte local, régional et départemental (wilaya). L'objectif est de définir le rôle que joue notre contexte d'étude suivant différentes échelles du "micro au macro".

Ensuite, nous avons étudié l'état actuel de la ville. Cette étude est représentée à travers l'analyse du site suivant ses différentes composantes : géographiques, socio-économiques démographiques, paysagère et urbaines. Nous avons mis l'accent sur ces dernières afin de cerner toutes les composantes importantes de notre contexte d'étude et pour saisir ses richesses. Ce qui nous permettra de déterminer ses atouts, ses opportunités, ses menaces et ses faiblesses.

Le but est de mettre la lumière sur les composantes primordiales de la ville qui participent à son fonctionnement et qui sont les animatrices de la dynamique dans la ville de Chelghoum Laïd.

---

**Chapitre 1 : Chelghoum  
Laid, du village colonial à la  
ville contemporaine**

---

## 1. Introduction

Dans le deuxième chapitre, nous avons évoqué le village de colonisation dans son cadre conceptuel, nous avons clarifié sa politique, sa formation et ses mutations tout en déterminant le rôle de la route dans son développement et dans l'animation de son dynamisme.

Ce chapitre va mettre la lumière sur le village "Châteaudun-du-Rhumel" qui représente le noyau colonial sur lequel la ville de Chelghoum Laïd a évolué.

L'objectif de ce chapitre ne se limite pas à l'appréhension des acquis conceptuels sur les villages de colonisation en Algérie, mais il éclaire aussi son rôle dans le comportement de la ville d'aujourd'hui, que son état de fait représente le résultat de ses différentes mutations.

En tant que noyau original de la ville, nous avons analysé les différentes dynamiques de ce village, ces derniers représentent les piliers sur lesquels repose la ville contemporaine.

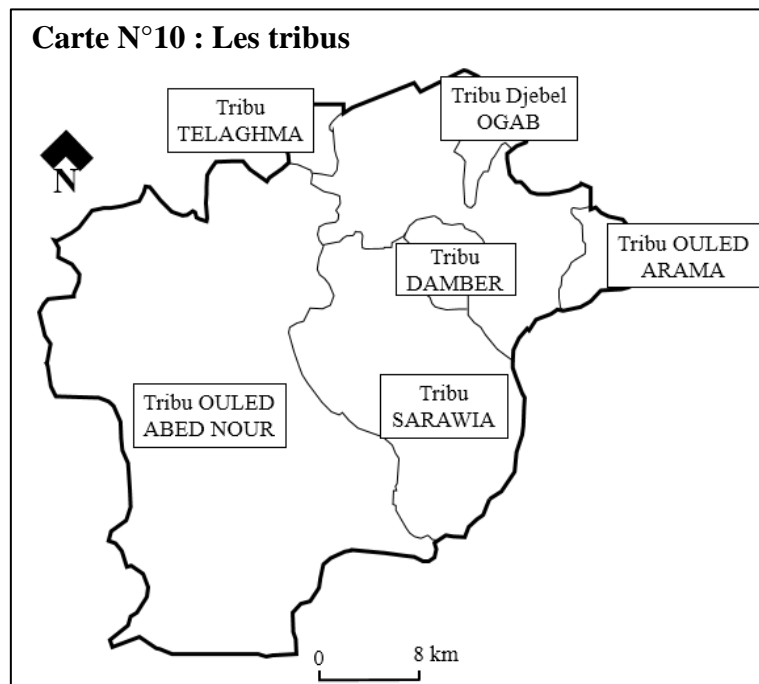
## 2. Le village "Châteaudun-du-Rhumel" avant la colonisation française

L'historique de cette zone remonte à l'époque de la préhistoire, cela est justifié par la présence des sites historiques importants. Ces derniers sont connus par le nom "Mechta Al Arbi". Ils se situent à une distance de 10 km de la ville actuelle, c'est-à-dire au niveau de la ligne de chemin de fer. Les fouilles effectuées en 1912 indiquent la présence d'un homme appelé "l'Homme de Mechta Al Arbi", ainsi que des pierres polies et une quantité importante d'escargots. Ces derniers représentent la matière de nourriture de cet homme. Dans la même zone ont été trouvées des grottes remontant à presque 1 000 ans AJ.

Tout ce que nous avons cité confirme la profondeur historique de cette région. Durant la régence ottomane, la région de Chelghoum Laïd faisait partie de la tribu "Oulad Abdel Nour", cette tribu était dissolue durant l'époque française (ROSSO, ND).

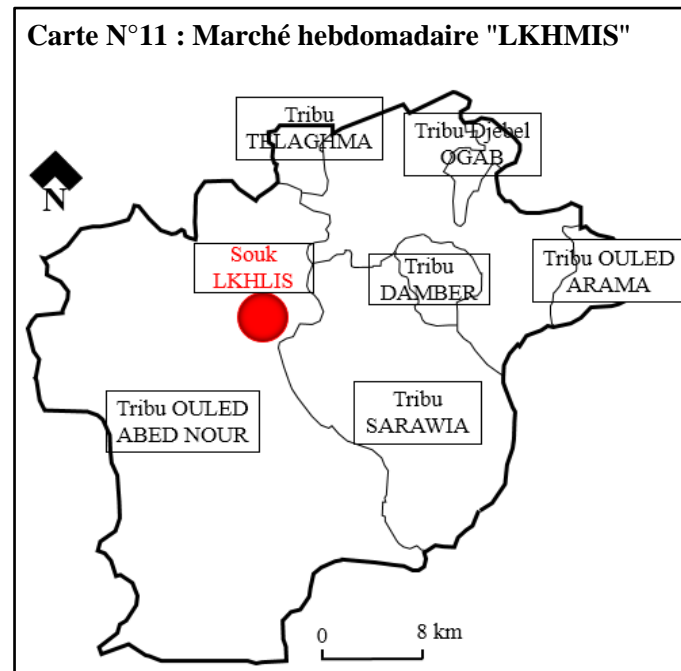
Les archives du site "Châteaudun-du-Rhumel" démontrent qu'avant l'arrivée des colons, le site du village n'était qu'un espace rural où la population était distribuée dans les différentes tribus. Ce site était composé des six tribus suivantes : tribu "OULED ABDNOUR", tribu "SARAWIA", tribu "DAMBER", tribu "ARAMA", tribu "DJBEL OGAB", tribu "TELAGHMA" (carte N°10).

Malgré l'absence d'une autorité bien précise, nous citons la présence de la "DJMAA" qui exerçait un rôle gouvernemental, c'était elle qui prenait les grandes décisions de la tribu. Ces décisions étaient opposables au tiers. Toute la population de la tribu devait les respecter. Il y avait une cohésion et une forte solidarité entre tous les habitants. Cette solidarité était visible surtout dans le cadre du volontariat (TWIZA) dans la construction des maisons, des mosquées et dans tous types d'installations au niveau de la tribu (AGHARMIOU, 2013).



Source : service technique APC Chelghoum Laïd

Selon DIABA (2006), avant 1870 le site était constitué des tribus dispersées, où le lieu de rencontre était le "Souk". Ce dernier occupait une place centrale par rapport aux tribus et était appelé "LEKHMIS" qui veut dire le jeudi, sur le nom du jour de rassemblement des commerçants et des habitants. Les témoignages confirment que ce marché n'était pas seulement un endroit d'échange des produits, mais aussi un lieu de rencontre des amis (carte N°11).



Source : service technique APC + traitement auteur

Cela signifie que le marché hebdomadaire ne joue pas seulement un rôle commercial, mais il assure aussi la mixité sociale entre les habitants des tribus environnantes. Ce marché hebdomadaire avait lieu dans le terrain proche de "Djebel Grouz" (photo N°3). La photo illustre le nombre important des personnes qui fréquentaient ce marché.



Photo n°3 : Marché rural "LEKHMIS"

Source :

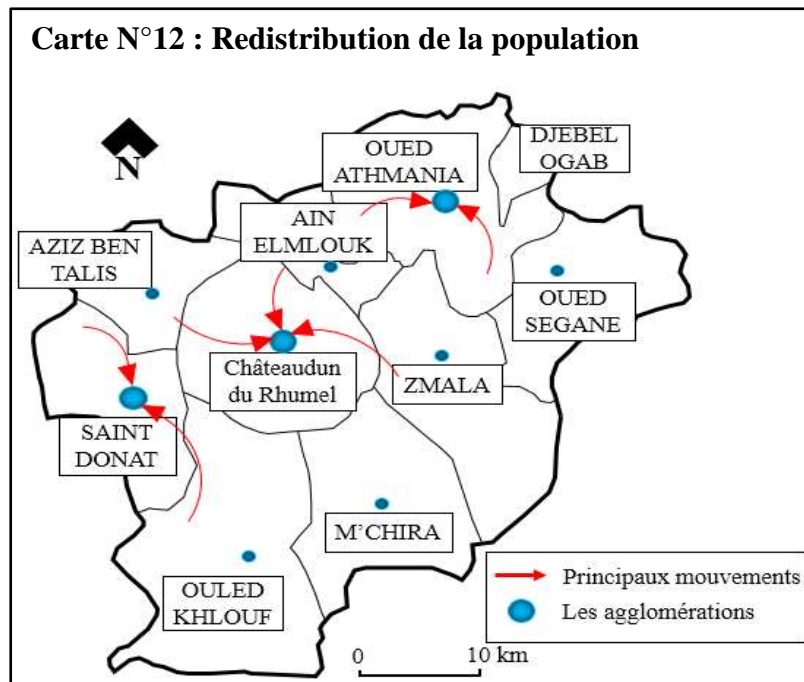
[https://www.google.com/search?q=photo+march%C3%A9+lekhmis+chateaudun+du+Rhumel&tbm=isch&source=univ&sa=X&ved=2ahUKEwizo5il7ObiAhUNA2MBHXhpA30QsAR6BAgGEAE&biw=1366&bih=657#imgrc=E\\_gpNYQ--GhHmM:](https://www.google.com/search?q=photo+march%C3%A9+lekhmis+chateaudun+du+Rhumel&tbm=isch&source=univ&sa=X&ved=2ahUKEwizo5il7ObiAhUNA2MBHXhpA30QsAR6BAgGEAE&biw=1366&bih=657#imgrc=E_gpNYQ--GhHmM:)

Nous pouvons tirer de ce qui précède que la population était rurale dans un espace qui n'était pas urbanisé. Cependant, cette population était bien organisée et gérée à travers la tribu et le marché rural hebdomadaire. Ces deux derniers représentaient les unités de base de la société jusqu'à l'entrée du colonisateur.

### **3. La construction du village "Châteaudun-du-Rhumel"**

La solidarité de la population de ce site et leur regroupement au niveau des tribus représentait la source de leur force. Le colonisateur avait pris conscience que cette force pouvait faire face à sa politique et ses objectifs. C'est pourquoi le premier but était la destruction des tribus et la redistribution de la population d'une manière bien déterminée afin de la rendre plus contrôlable (politique coloniale nationale).

Le site du village "Châteaudun-du-Rhumel" a subi un nouveau découpage administratif pour rompre les relations entre les habitants et contrôler leurs réactions (carte N°8). Cela était assuré à travers la mise en place des communes qui contiennent des villages bien urbanisés et qui offrent les services manquants dans les tribus afin d'attirer leurs habitants. Constat confirmé par DIABA (2006) qui a noté que le colonisateur a réalisé la première tour administrative appelée "Dar El Hakam" en 1871. Ce qui a donné un prestige à la colonisation dans la région. La tour a également aidé à surveiller les colonies voisines. Fonda Siegel lui a par la suite donné le nom de "Relais Siegel" au détriment du nom "LKHMISS". En 1872, ce fut le premier projet de construction d'un centre de village d'une manière orthogonale, afin d'exploiter les terres agricoles situées sur les rives de "Oued Rhumel" (qui sont des terres à forte potentialité). En 1873, le village a été surnommé "Châteaudun-du-Rhumel" par le commandant de l'armée française. Ce nom est tiré du nom de la ville de "Château Dun" de la région française "Eure Loire", qui a été détruite par l'armée allemande en 1870. Il n'est devenu Commune Mixte qu'en 1840 et comprend : El M'Chira - Oulad Khlouf – Bire Echouhada - Tadjnanet - Ben Yahya Abdel Rahman - Ain M'Louk - Oued El Athmania - Tlaghma – Oued Seggane et Elmaghsla. La population de l'agglomération en 1875 était environ de 100 habitants, répartis sur 25 logements.



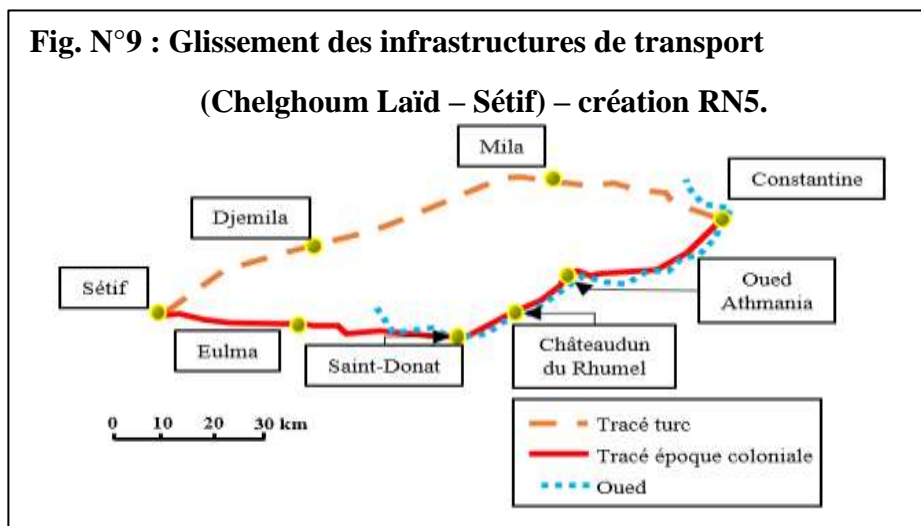
*Source : dressé par auteur suivant les orientations des professionnels du service technique APC*

Cette stratégie a connu un succès inédit d'où la suppression de la majorité des tribus de cette zone. La carte N°12 démontre que ce site était découpé en 10 communes : Châteaudun-du-Rhumel, OUED ATHMANIA, SAINT DONAT, M'CHIRA, ZMALA, OUED SEGANE, AZIZ BEN TALIS, AIN ELMLOUK. Nous aussi avons OULED KHLOUF et DJEBEL OGAB qui représentent les deux tribus qui ont pu résister contre ce mouvement. La carte N°14 établit également les principaux mouvements de la population qui ont été dirigés vers les trois communes : Châteaudun-du-Rhumel, OUED ATHMANIA et SAINT DONAT. Ce qui a permis l'émergence de ces trois communes comme des pôles attractifs sur le compte des autres communes de leur site (archive APC Chelghoum Laïd).

Ce mouvement de la population a attiré notre attention sur le fait que ces trois communes sont situées sur un couloir de transit très important, celui de la route nationale n°5, qui a renforcé l'attractivité de ces trois communes.

La route nationale n°5, réalisée en 1892, représente un des avantages de développement de cette zone. Cette route nationale constitue un corridor très important au niveau régional, car il assure la liaison de la ville de Constantine avec la capitale Alger (un port d'échange essentiel). Ce qui a contribué à l'augmentation de la population à 2500 personnes (BOUDRAA, 2007).

La grande valeur de cette route était l'origine du progrès des villages qu'elle traverse. Avant la colonisation, le trajet de Constantine vers Sétif (et pouvant aller jusqu'à la capitale Alger) passait par les villes Mila et Djemila. Vu le relief accidenté au niveau de cette zone, la colonisation a décidé de glisser cette route vers le sud où les terrains sont plats et riches. Non seulement pour la sécurité des militaires, mais aussi pour l'exploitation des richesses de la zone du village "Châteaudun-du-Rhumel" en passant par OUED ATHMANIA, SAINT DONAT et Eulma. Ce glissement de la voie routière a engendré pas seulement un déplacement des flux de circulation, mais également un déplacement de dynamique depuis les anciennes villes Mila et Djemila vers les nouveaux villages coloniaux : Châteaudun-du-Rhumel, OUED ATHMANIA, SAINT DONAT et Eulma (GHENOUCHE, 2008).



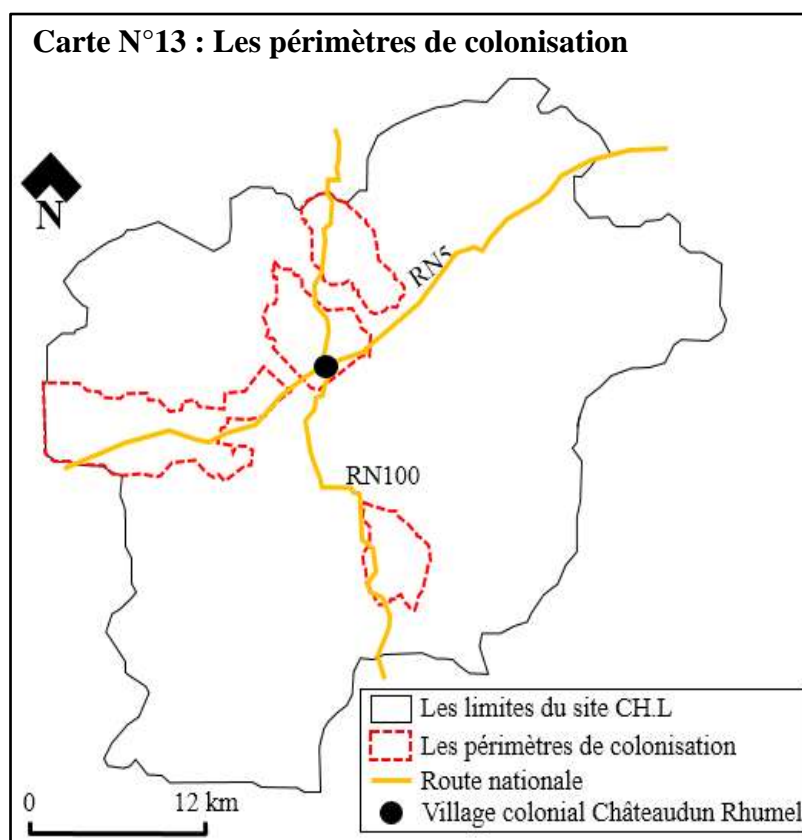
*Source : GHENOUCHE, 2008 + traitement auteur*

L'occupation des sites était réalisée à travers la délimitation d'un périmètre de colonisation. Ce périmètre est représenté par un terrain vaste doté d'un village centrique qui regroupe les habitations tout en effectuant un découpage des terrains agricoles qui l'entoure. Le village de colonisation "Châteaudun-du-Rhumel" se situe aux alentours de la ville de Constantine et était parmi les premiers sites conquis par la colonisation française, ce qui justifie son importance (PELLISIER, 1836).

L'importance de ce village ne se limite pas dans sa situation stratégique (proche d'une grande ville), elle se voit clairement dans les richesses de son site qui sont perceptibles à travers :

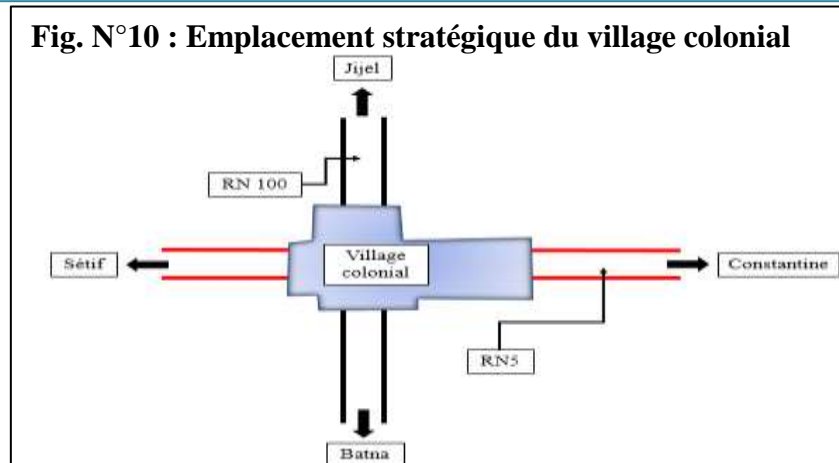
- la nature de terrain plat qui favorise la construction et le déplacement des militaires en sécurité ;
- la présence de Oued Rhumel et l'existence de nappes phréatiques de 4 à 7 mètres de profondeur qui constituent des sources d'alimentation du village par l'eau potable et d'irrigation des terres agricoles ;
- la présence des terrains agricoles des légumes et des céréales qui représentent une forte potentialité (BOUDRAA, 2007).

Tous ces avantages et opportunités que le site du village offre ont encouragé son développement par le gouvernement français.



*Source : service technique APC Chelghoum Laïd + traitement auteur*

La carte N°13 représente le résultat de la superposition de trois cartes : la carte des tribus, la carte du noyau colonial qui contient les routes principales et la carte des périmètres de colonisation. Le but est de déterminer les différents périmètres riches au niveau de ce site de colonisation. La situation du village "Châteaudun-du-Rhumel" est la plus stratégique, au niveau de l'accroissement de deux routes nationales n°5 et n°100.

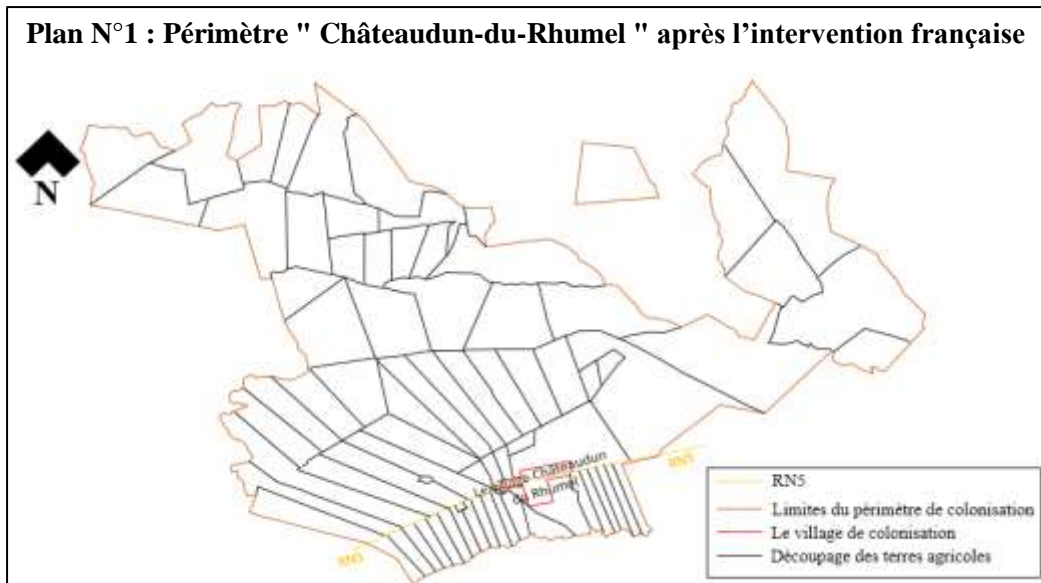


*Source : Auteur*

La figure N°10 montre une schématisation zoomé sur le village colonial Châteaudun-du-Rhumel. Tout en démontrant sa situation, nous remarquons que ce village est localisé dans un carrefour très important : celui de la route nationale N°5 qui représente un corridor de liaison horizontal entre Constantine et Sétif allant jusqu'à la capitale Alger (qui représente un pôle d'échange très important entre l'Algérie et la France) et la route nationale N°100 qui représente l'axe de liaison verticale entre Jijel et Batna.

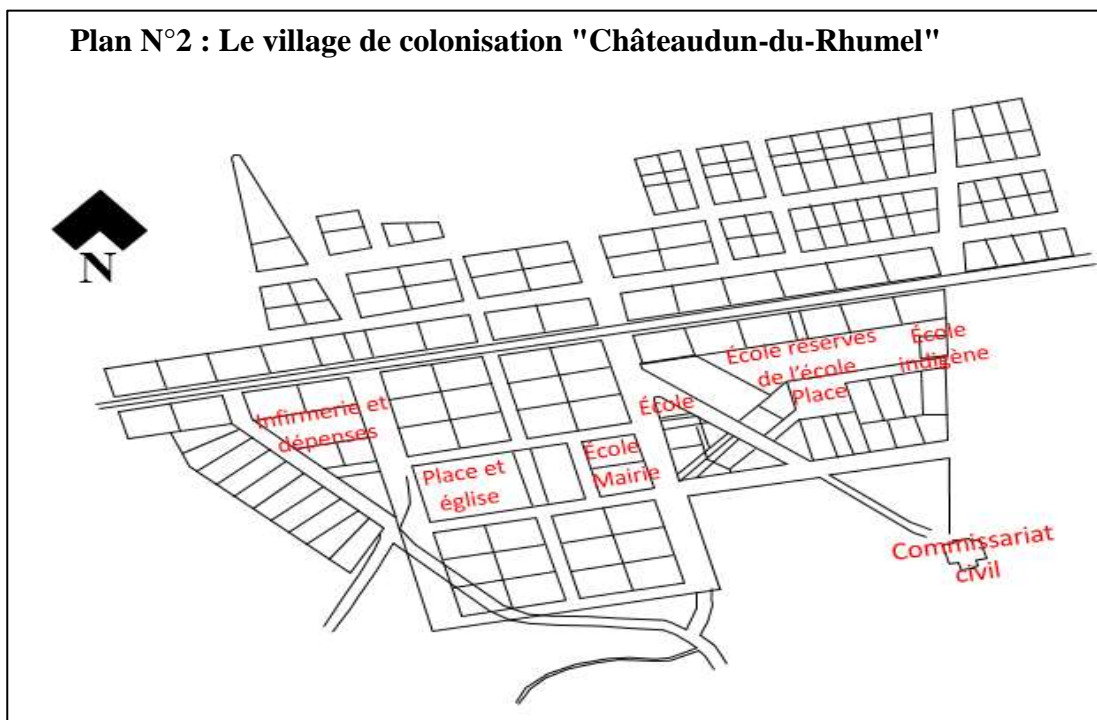
Le périmètre de colonisation Châteaudun-du-Rhumel avant l'intervention française, reflète l'image d'un milieu rural tel que nous l'avons cité avant. La zone n'était qu'un marché rural caractérisé par des terrains agricoles qui ont une forme organique et manquante de voies de communication...etc. La localisation stratégique du village de colonisation "Châteaudun-du-Rhumel" n'était pas pour l'intérêt de la population algérien, mais était plutôt pour l'exploitation des terres agricoles situées au sud. Le village était donc limité par les terres agricoles des céréales et des légumes au sud et est traversé par la route nationale qui assure le déplacement de la récolte vers Alger (ZAOUI, 2014).

La stratégie d'exploitation du village était à travers l'octroi des parcelles d'agriculture aux habitants du village, tout en exigeant leur plantation et utilisation (plan N°1) (ROSSO, ND).



Source : cadastre Chelghoum Laïd + dressage auteur

À une échelle plus réduite, au niveau du village de colonisation, la vie ne ressemblait plus à celle d'avant. Le village avait garanti à ses habitants de meilleures conditions de vie, non seulement à travers la présence des postes de travail et de scolarisation, mais aussi les espaces de détente et de loisir. L'aménagement reflète l'image d'un espace urbanisé et développé (photo N°4) avec des voies droites boisées qui sont désormais des lieux de promenade (photo N°5). De plus, la proximité de tous ces services était parmi les avantages qui attiraient la population (archive APC Chelghoum Laïd).



Source : cadastre Chelghoum Laïd + dressage auteur

Le village "Châteaudun-du-Rhumel" était bien aménagé et équipé pour garantir aux habitants un cadre de vie de qualité. Parmi les équipements de ce village nous citons : le square Napoléon (photo N°6), le monument aux morts du square Napoléon (photo N°7), la poste (photo N°8), le crédit foncier de l'Algérie et de la Tunisie (photo N°9), la mairie (photo N°10), le grand magasin du globe, l'école (photo N°11), le collège (photo N°12), le palais de justice (photo N°13), l'église Saint Luc (photo N°14) et l'hôtel (photo N°15). Parallèlement à ces équipements, nous citons la création de l'union sportive du village (photo N°16) et l'entrée de l'autobus (photo N°17).



Photo N°4 : Vue générale du village

"Châteaudun-du-Rhumel" Source : [http://www.images-et-cadres.fr/composantes/com\\_virtuemart/shop\\_image/product/AL00785.jpg](http://www.images-et-cadres.fr/composantes/com_virtuemart/shop_image/product/AL00785.jpg)



Photo N°5 : Voie principale

Source : ROSSO, ND.



Photo N°6 : Square Napoléon

Source : ROSSO, ND.



Photo N°7 : Monument aux morts

Source : ROSSO, ND.



Photo N°8 : La poste

*Source : ROSSO, ND.*



Photo N°11 : L'école

*Source : ROSSO, ND.*



Photo N°10 : La mairie

*Source : ROSSO, ND.*



Photo N° 11 : l'école

*Source : ROSSO, ND.*



Photo N°12 : Le collège

*Source : ROSSO, ND.*



Photo N°13 : Palais de justice

*Source : ROSSO, ND.*



Photo N°14 : L'église Saint-Luc

*Source : ROSSO, ND.*



Photo N°15 : L'hôtel

*Source : ROSSO, ND.*



Photo N°16 : L'union sportive

*Source : ROSSO, ND.*



Photo N°17 : L'arrivée de l'autobus

*Source : ROSSO, ND.*

Parmi les équipements qui ont eu lieu dans le village, nous citons aussi le marché du village (photo N°18). Ce dernier représente le résultat de l'anéantissement du marché rural (DEHMANI, ND).



Photo N°18 : Le marché du village

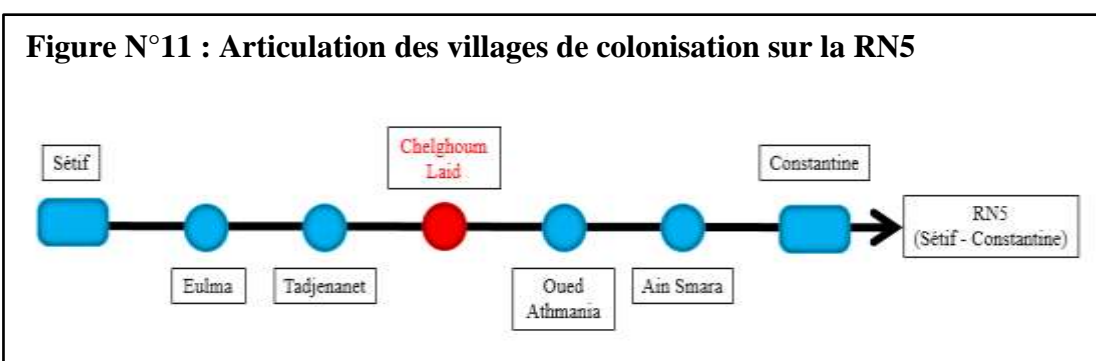
*Source : ROSSO, ND.*

La photo N°18 illustre le marché créé dans le village de "Châteaudun-du-Rhumel" pour assurer les besoins de la population au niveau du village et éviter le déplacement vers le marché rural. Nous remarquons que ce marché n'était pas réalisé pour toute la région, mais seulement pour les habitants du village, ce qui justifie le nombre limité des clients. Cette stratégie suivie par les Français était très efficace en matière d'éradication des marchés ruraux. Malgré cela plusieurs marchés ont résisté et ils ont gardé leur présence même après le colonialisme (DAHMANI, ND).

La création des marchés à l'intérieur du village a contribué à la création d'une dynamique commerciale. Ce marché attirait les habitants de tout le village pour faire des courses afin de satisfaire leurs besoins, il était donc devenu l'un des lieux les plus vivants du village grâce à la présence perpétuelle de la population. Ce qui nous permet de dire que la création du marché urbain au niveau des villages était le point de départ de son dynamisme commercial.

#### 4. La dynamique du village et l'apparition de la ville contemporaine

Après l'ère de l'indépendance, le village colonial "Châteaudun-du-Rhumel" a été rebaptisé Chelghoum Laïd. Comme nous l'avons déjà mentionné, dès la période de colonisation, la route nationale N°5 était une artère de gravité du village. Cette route a continué de jouer un rôle très important à l'ère de l'indépendance, elle est désormais l'axe d'articulation de toute la région (figure N°10).



Source : Auteur

La figure N°10 démontre un tronçon de presque 120km de la route nationale N°5 où nous remarquons la situation stratégique de la ville de Chelghoum Laïd qui est équidistante par rapport à Sétif et à Constantine. Sur les deux côtés de la ville s'articulent les anciens villages coloniaux. À 40km vers l'est nous trouvons Oued

Athmania et Aïn Smara, et du côté ouest vers Sétif nous passons par Tadjenanet et Eulma.

Cet emplacement de la ville sur un axe routier aussi important (la RN5) a contribué à son développement rapide à l'ère de l'indépendance à travers le drainage de multiples activités. Aussi la RN5 est désormais le support d'étalement de la ville sur ces deux rives (rapport révision PDAU, 2008).

Le rapport du PDAU de la ville de Chelghoum Laïd démontre le processus de développement de la ville, selon les étapes suivantes :

#### **4.1.1<sup>re</sup> étape avant 1954 jusqu'à 1967 : "création et développement de la ville"**

Chelghoum Laïd était une ville coloniale, son plan n'a été établi qu'en 1872 par le service du génie militaire français. Elle était étalée sur une superficie de 3,5ha. Après la création de la commune mixte, une deuxième extension a été prévue en 1874, qui comprend la création de 25 nouveaux logements pour atteindre 100 habitants. En 1905, cette population avait augmenté pour atteindre 1340 habitants, parmi eux 356 Européens.

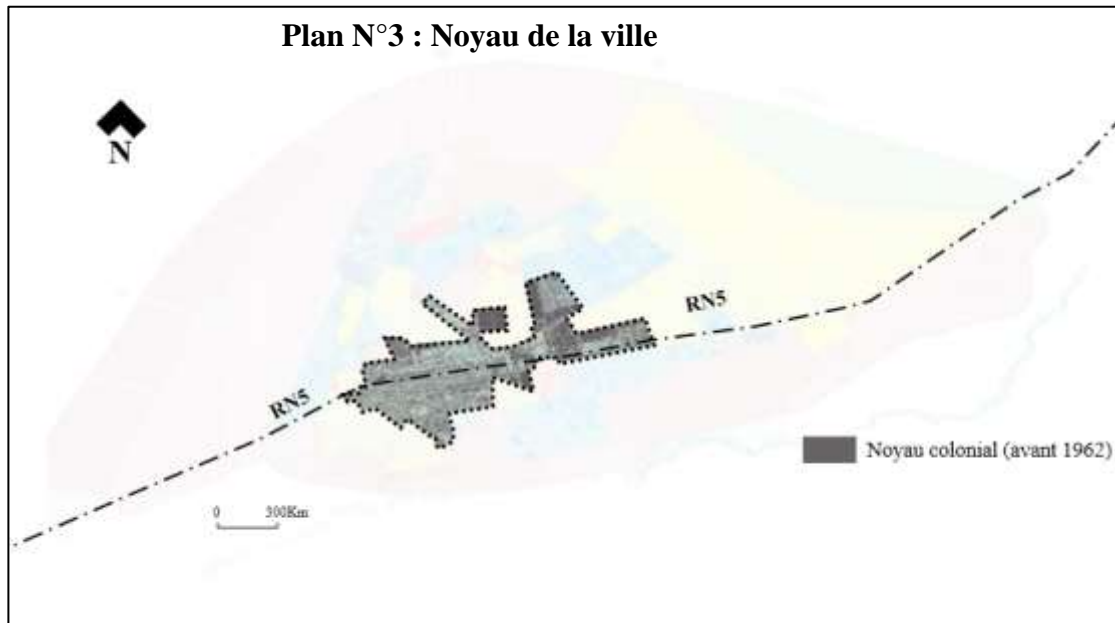
La création de l'agglomération urbaine et l'exploitation de ses richesses ont nécessité son raccordement avec le reste du territoire algérien. Cette liaison a été assurée par la construction de la route nationale n°5 qui traverse le village et la ligne de chemin de fer qui limite le village au sud (elles relient Constantine avec la capitale Alger).

Ces deux infrastructures ont permis le développement du village et le renforcement de son fonctionnement, ce qui a augmenté le nombre de la population à 2 500 habitants répartis sur 100 logements.

À la suite de ce développement, " Châteaudun-du-Rhumel " devient en 1921 une commune en plein exercice. Durant cette période, tous les terrains importants situés sur les abords de la RN5 étaient occupés par les Français qui avaient profité des lots de jardins et des lots d'agriculture importants.

Nous citons à côté de la réalisation de la cité des riches, la création de la cité de la fosse, la cité ouvrière, la cité militaire, deux cités de recasement et les logements

collectifs « HLM ». Donc à la fin de cette période le village " Châteaudun-du-Rhumel " était étendu sur une surface de 18,38ha.



Source : PDAU 2008 + traitement auteur

En 1954, la ville de Chelghoum Laïd a connu une croissance importante de la population qui avait atteint 6 800 habitants. Ces derniers sont divisés en deux groupes :

- les musulmans

La majorité sont les habitants des tribus : "Oulad ABD ENOUR" et "TELAGHMA". Il y a aussi parmi eux quelques "BENI M'ZAB" de "GHARDAÏA" et des Tunisiens ;

- les Européens

Ce sont des Français et plus précisément des "Corses" qui exercent des métiers artisanaux et de commerce et la plupart étaient des agriculteurs (BOUDRAA, 2007).

À l'ère de l'indépendance, la ville de Chelghoum Laïd a connu une accélération marquante de la population, elle avait atteint 15 048 habitants. Cette augmentation est due à l'exode rural et l'occupation des biens vacants des colons.

**Tableau N° 1 : développement de la population 1954 – 1966**

	NBR de POP 1954	NBR de POP 1966	Taux d'accroissement annuel de la commune
Chelghoum Laïd	6 800	15 048	6,84%

Taux d'accroissement national	2,9%
-------------------------------	------

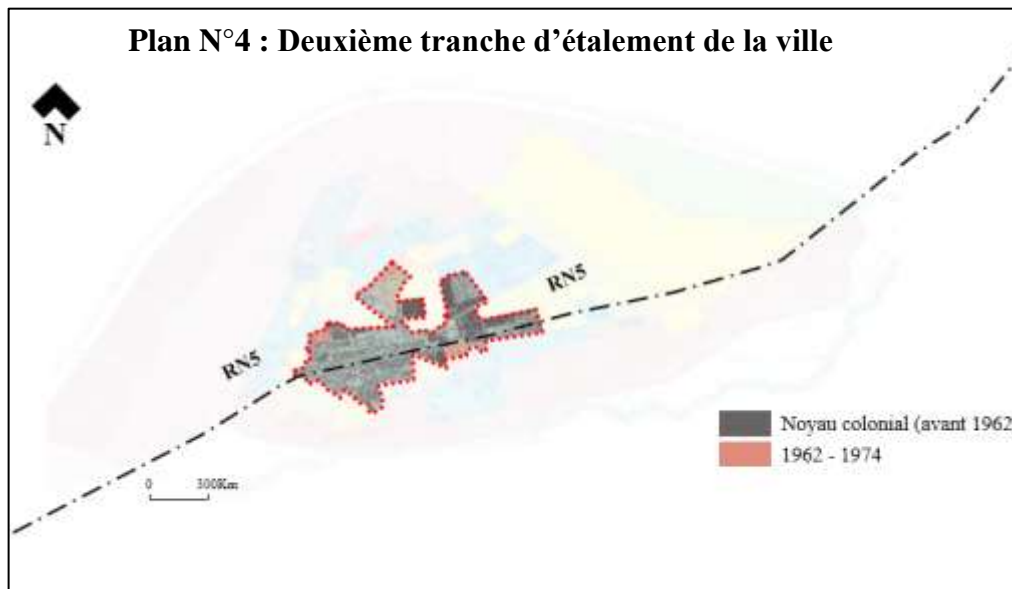
Source : RGPH 2008, ONS

#### 4.2.2<sup>e</sup> étape – entre 1966 – 1974 : "l'accroissement timide"

Les premières années après l'indépendance étaient consacrées aux travaux d'achèvements des cités construites durant la période de colonisation: la cité de recasement "Abben Ramande", la cité militaire appelé "Chouhada" et la cité "Oskourt Abdelkrim".

Cette période était caractérisée aussi par la création de nouveaux lotissements individuels tel que la cité "Ben Boulaïd" ainsi que le logement semi-collectif.

De nouveaux projets ont été orientés vers le Nord de la ville et ont occupé une surface de 38h pour aboutir à une surface totale du groupement 56,38h.



Source : PDAU 2008 + traitement auteur

Suite à ces projets d'habitat réalisés, la ville de Chelghoum Laïd a connu une croissance de la population, mais par un taux moindre que celui de la période précédente. Ce déclin du taux d'accroissement était le résultat de : la politique de l'état et l'apparition de la révolution agraire en 1972 qui visait la stabilisation des agriculteurs dans le milieu rural. Cela n'a pas empêché l'augmentation de la population qui avait atteint 21 376 habitants en 1977. La nouvelle promotion administrative de la ville de Chelghoum Laïd, devenue "Daïra", a joué un rôle dans cet accroissement et a transformé la ville à un pôle attractif de la population.

**Tableau N° 2 : développement de la population 1966 – 1977**

	NBR de POP 1966	NBR de POP 1977	Taux d'accroissement annuel de la commune
Chelghoum Laïd	15 048	21 376	2,24%
Taux d'accroissement national urbain			5,46%

*Source : RGPH 2008, ONS*

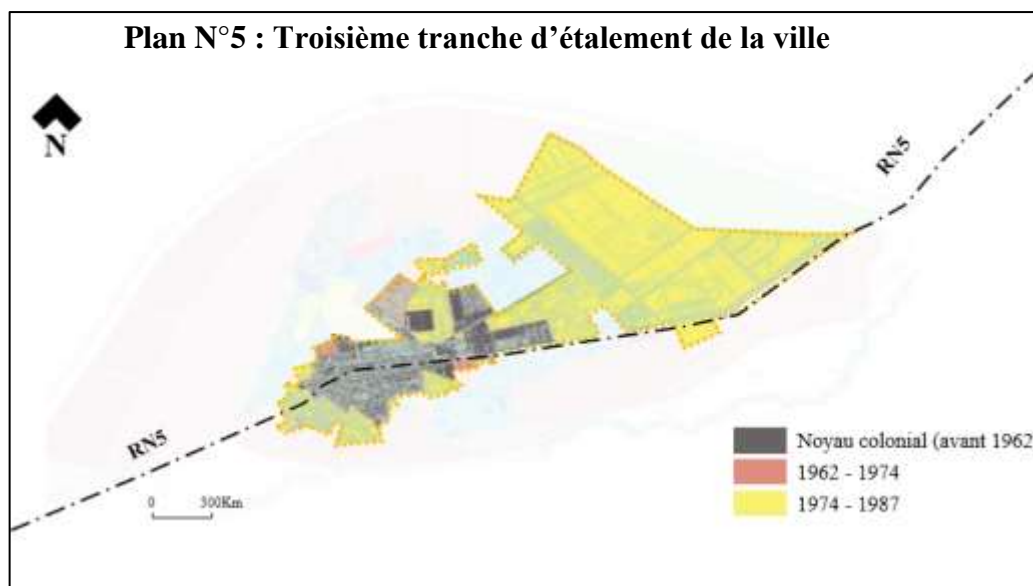
#### **4.3.3<sup>e</sup> étape – entre 1974 – 1987 : "croissance accélérée et la réalisation des projets"**

Une accélération importante dans l'urbanisation a caractérisé cette époque, et était orientée surtout vers le Nord-Est de la ville. Cette urbanisation a inclus de nouveaux projets appliqués dans le cadre de la nouvelle politique algérienne régis par le **Plan directeur d'Urbanisme (PUD)**.

Le nouveau découpage administratif de 1984 a fait que la ville de Chelghoum Laïd faisait partie de la wilaya de Mila et avait bénéficié de plusieurs projets d'habitat (lotissements individuels et habitats collectifs) ainsi la création de la zone industrielle sur la rive de la RN5 et surtout les postes de travail qu'elle a fourni. Ce qui a favorisé l'intégration du secteur économique secondaire après la dominance de l'agriculture (secteur primaire).

La réalisation de ces projets a permis non seulement la consommation des poches vides, mais aussi l'exploitation de nouveaux terrains inscrits dans le cadre des **Zones d'Habitat Urbain Nouvelles (ZHUN)** dont la surface était de 329,58h.

Nous avons assisté à la construction de 6 700 logements et l'apparition de la cité des "Frères Borni". Parallèlement à ces projets d'habitat et de logement, nous citons aussi l'implantation de multiples équipements publics: le lycée "Mohamed Khmisti", la maison de jeunes, la banque...etc. tous localisés sur les rives de la RN5.



Source : PDAU 2008 + traitement auteur

La population de la ville de Chelghoum Laïd était 29 711 habitants en 1987. Nous remarquons que le nombre de la population entre 1977 et 1987 est presque stable, cependant nous citons que le taux d'accroissement annuel de la ville est plus que celui de la période précédente (1,1% entre 1974 et 1987).

**Tableau N° 3 : développement de la population 1977 – 1987**

	NBR de POP 1977	NBR de POP 1987	Taux d'accroissement annuel de la commune
Chelghoum Laïd	21 376	29 711	3,34%
Taux d'accroissement national urbain			5,4%

Source : RGP8 2008, ONS

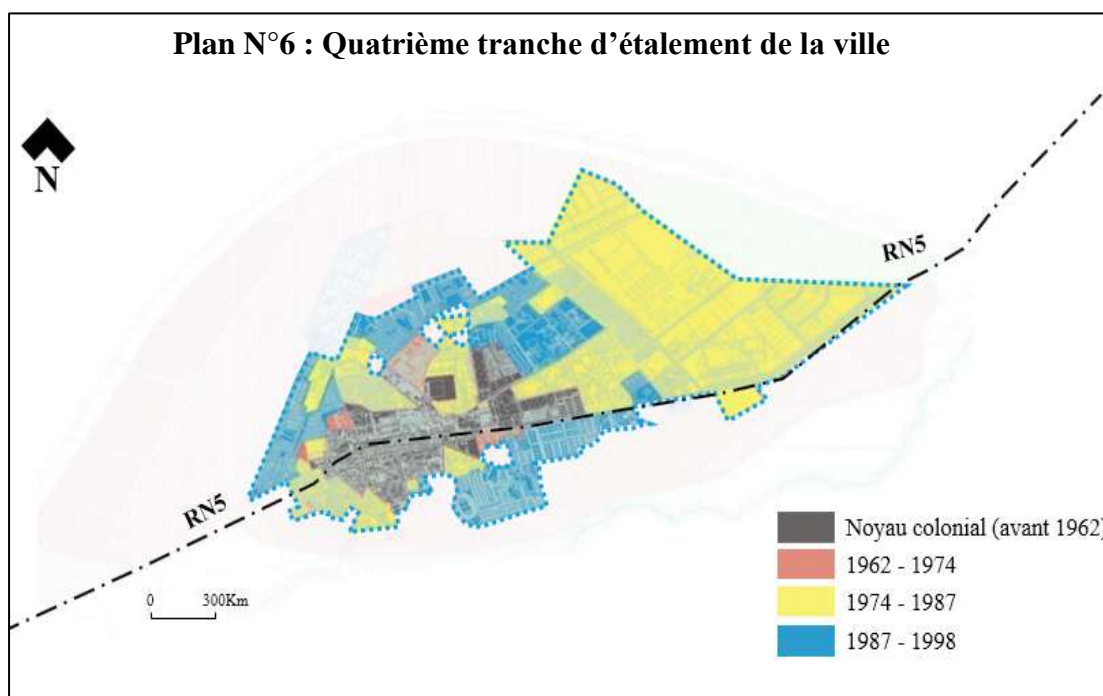
#### 4.4.4<sup>e</sup> étape – entre 1987 – 1998 : "le recul de la réalisation des projets"

Après le nouveau découpage administratif de 1984, lorsque la ville de Mila est devenue wilaya, tous les projets de développement ont été réorientés vers cette dernière. La ville de Chelghoum Laïd n'a connu que la construction d'une mosquée et d'une école primaire.

Malgré cette situation de manque de projets, le processus de l'exode rural, dû aux conditions de l'insécurité dans les montagnes et les zones rurales, a suscité, dans un premier temps, une demande de plus en plus augmentée de logements d'où l'apparition de nouveau type de logement qui est l'individuel illicite sur une surface

considérable (11,33h) et, dans un deuxième temps, une accélération de l'accroissement de la population qui avait atteint 41 733 habitants en 1998. C'est une croissance importante par rapport à la période précédente. La ville a marqué un taux d'accroissement annuel proche du taux national urbain.

L'absence de programmes d'équipements publics n'a pas découragé la réalisation de nouveaux programmes d'habitat, d'où la réalisation de 630 logements collectifs, dont 500 logements de la formule "C.N.E.P" ; et 962 logements individuels parmi eux : 118 logements dans le lotissement "Mohamed Boudiaf", et 228 logements dans le lotissement "Houari Boumediene". Cette nouvelle extension a été érigée au Nord de la ville sur une surface de 98,36ha.



Source : PDAU 2008 + traitement auteur

**Tableau N° 4 : développement de la population 1987 – 1998**

	NBR de POP 1987	NBR de POP 1998	Taux d'accroissement annuel de la commune
Chelghoum Laïd	29 711	41 733	3,13%
Taux d'accroissement national urbain			3,56%

Source : RGPH 2008, ONS

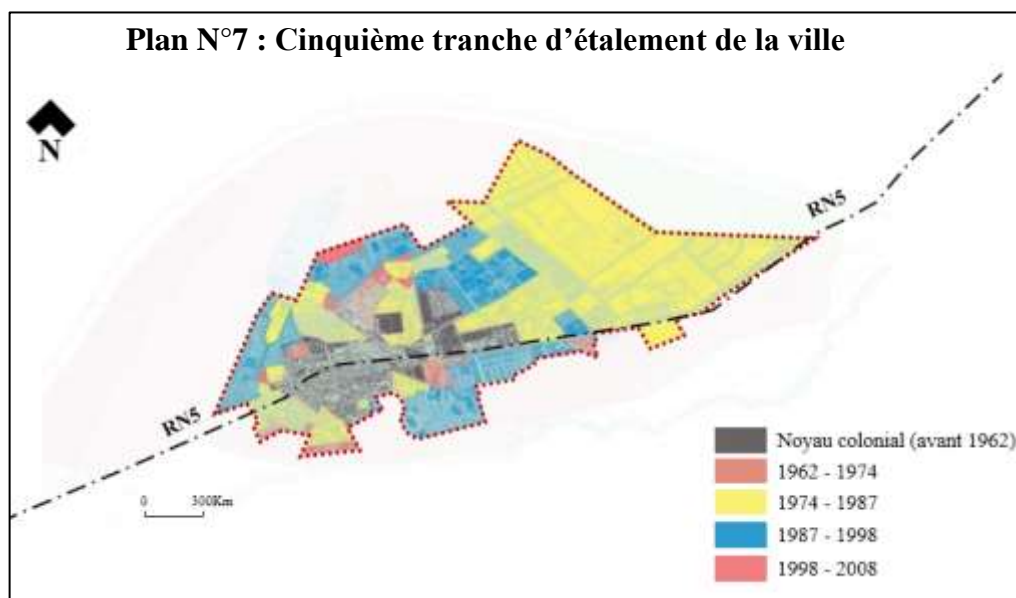
#### 4.5.5<sup>e</sup> étape – entre 1998 – 2008 : "la reprise de création de logements et des équipements"

Une reprise dans la réalisation des projets de logements inclut dans le cadre du programme national de résorption de l'habitat illicite.

L'étalement de la ville durant cette période était dirigé vers le Nord grâce à l'état de saturation, c'est-à-dire que la ville n'avait pas les assiettes foncières disponibles pour son développement. Ce qui a dirigé les responsables vers l'utilisation des assiettes foncières limitrophes du PDAU pour assurer le développement de la ville.

C'est le lieu choisi pour la réalisation d'un programme de logements individuels qui s'étend sur une superficie de 86,5ha. Parmi ces programmes, nous citons : 228 logements semi-collectifs, 670 logements collectifs, dont 140 logements de l'OPGI, 300 logements de la formule sociale participative (S.P.I.E) et 20 logements de fonction.

Il y avait également un programme des lotissements individuels de 1 950 lots dont 208 lots de "Maghlaoui", 105 logements de "Affes", 160 lots prolongation au lotissement "Houari Boumediene", 193 lots de "Khelifa Bouzid" et 216 lots des "frères Naamoun" ce qui a augmenté le nombre de la population à 54 431 habitants en 2008.



Source : PDAU 2008 + traitement auteur

La ville a connu un accroissement notable malgré la diminution de taux d'accroissement de 3,13% en 1998 à 2,69%, ce taux marqué reste toujours proche du taux national urbain (2,95%).

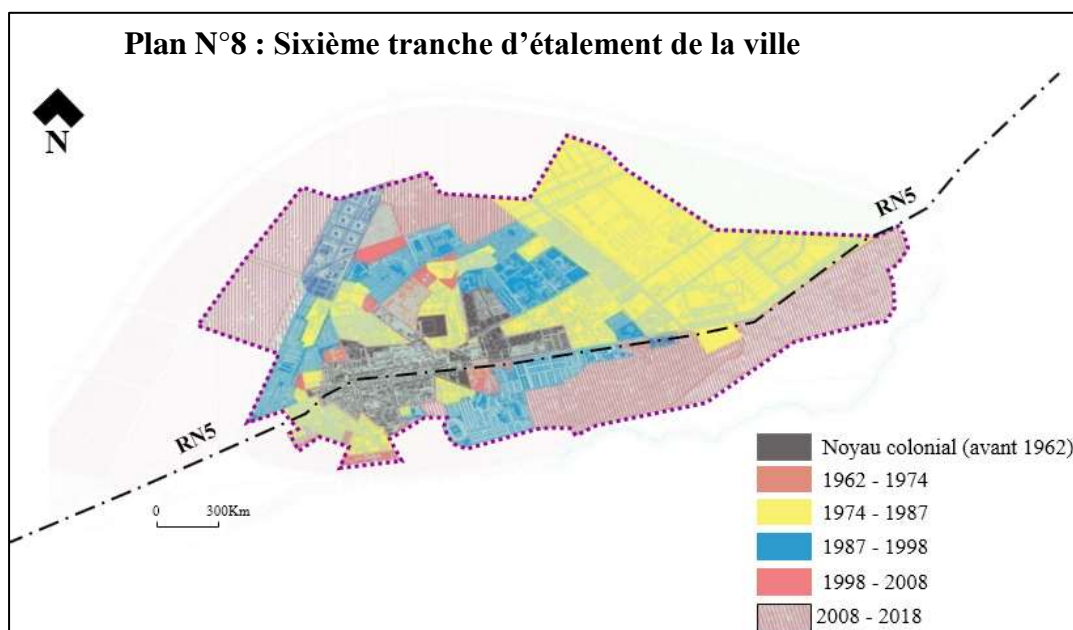
**Tableau N° 5 : développement de la population 1998 – 2008**

	NBR de POP 1998	NBR de POP 2008	Taux d'accroissement annuel de la commune
Chelghoum Laïd	41 733	54 431	2,69%
Taux d'accroissement national urbain			2,95%

*Source : RGPH 2008, ONS*

#### 4.6.6<sup>e</sup> étape – entre 2008 – 2018 : "l'accélération de l'urbanisation et l'étalement"

Une nouvelle reprise de l'urbanisation avec un rythme très accéléré, d'où la programmation de multiples projets d'habitat collectif. Le choix de ce type d'habitat était pour rattraper l'utilisation irrationnelle du foncier urbain surtout pour les lotissements individuels. La ville a profité de la construction de 1 000 logements répartis sur une surface de 23Ha, toujours l'étalement de la ville dirigé vers le côté est : Nord-Est et Sud-Est. Grâce à cette croissance, la ville a connu la réalisation d'un grand projet dans le secteur de la santé : hôpital de 351 lits. Nous citons aussi la création des projets dans les autres secteurs : la construction d'une nouvelle maison de jeunes, bibliothèque publique, cimetière, école primaire et institut national de formation professionnelle (service technique APC de Chelghoum Laïd, 2018).



*Source : service technique APC Chelghoum Laïd, 2018 + traitement auteur*

**Tableau N° 6 : développement de la population 2008 – 2018**

	NBR de POP 2008	NBR de POP 2018
Chelghoum Laïd	54 431	120 000

*Source : RGPH 2008, ONS + APC Chelghoum Laïd, 2018*

La ville à l'ère de l'indépendance n'a pas cessé d'être un pôle attractif, elle a connu une dynamique démographique très importante qui a permis sa promotion du rang des villes petites en 2008 à une ville de taille moyenne en 2018 avec une population de 120 000 habitants.

En outre, nous pouvons déduire à partir de l'étude de la dynamique spatiale de la ville de Chelghoum Laïd que la route nationale N°5 est un axe structurant de la ville sur lequel la ville s'étale. Cette urbanisation linéaire de la ville n'était pas seulement le produit de la route nationale seule, c'est aussi le résultat de la présence des terres agricoles au Sud de la ville et l'installation de l'autoroute Est-Ouest au Nord. C'est-à-dire qu'ils ont constitué des obstacles à l'urbanisation de la ville dans ces deux sens.

Afin de savoir si la ville de Chelghoum Laïd continue d'être un pôle attractif de la population, nous avons vérifié les statistiques du bureau de vote (Tableau N°7 et 8). Cela nous permettra de savoir si la ville perd sa population ou si elle attire une population nouvelle.

**Tableau N° 7 : Nombre de la population sortante de la ville Chelghoum Laïd**

Code	wilaya	Nombre de population
1	ADRAR	00
2	CHLEF	01
3	LAGHOUAT	02
4	OUM EL BOUAGHI	19
5	BATNA	12
6	BEJAIA	01
7	BISKRA	02
8	BECHAR	08
9	BLIDA	09
10	BOUIRA	02

11	TAMANRASSET	00
12	TEBESSA	10
13	TLEMCEN	01
14	TIARET	03
15	TIZI OUZOU	00
16	ALGER	18
17	DJELFA	00
18	JIJEL	10
19	SÉTIF	24
20	SAIDA	00
21	SKIKDA	10
22	SIDI BEL ABBES	01
23	ANNABA	05
24	GUELMA	05
25	CONSTANTINE	60
26	MEDEA	01
27	MOSTAGANEM	02
28	M'SILA	02
29	MASCARA	10
30	OUARGLA	06
31	ORAN	01
32	EL BAYADH	00
33	ILLIZI	00
34	BORDJ BOU ARRERIDJ	03
35	BOUMERDES	01
36	EL-TAREF	03
37	TINDOUF	00
38	TISSEMSILT	01
39	EL OUED	05
40	KHENCHELA	04
41	SOUK-AHRAS	00
42	TIPAZA	02

43	MILA	00
44	AIN-DEFLA	01
45	NAAMA	01
46	AIN-TEMOUCHENT	00
47	GHARDAIA	01
48	RELIZANE	00
Total		247

*Source : bureau de vote, 2018*

Le tableau N°7 démontre le nombre de la population sortie de la ville de Chelghoum Laïd vers les différentes wilayas algériennes. Nous remarquons que la majorité de la population quitte la ville vers les wilayas suivantes : Constantine, Sétif et Oum El Bouaghi au Nord-Est du pays et la capitale Alger au centre du pays.

**Tableau N° 8 : Nombre de la population entrante à la ville Chelghoum Laïd**

Code	wilaya	Nombre de la population
1	ADRAR	01
2	CHLEF	27
3	LAGHOUAT	01
4	OUM EL BOUAGHI	33
5	BATNA	31
6	BEJAIA	03
7	BISKRA	18
8	BECHAR	04
9	BLIDA	03
10	BOUIRA	06
11	TAMANRASSET	02
12	TEBESSA	18
13	TLEMCEN	03
14	TIARET	04
15	TIZI OUZOU	02
16	ALGER	12
17	DJELFA	03

18	JJEL	17
19	SÉTIF	47
20	SAIDA	01
21	SKIKDA	06
22	SIDI BEL ABBES	04
23	ANNABA	08
24	GUELMA	29
25	CONSTANTINE	82
26	MEDEA	05
27	MOSTAGANEM	02
28	M'SILA	24
29	MASCARA	07
30	OUARGLA	09
31	ORAN	00
32	EL BAYADH	00
33	ILLIZI	00
34	BORDJ BOU ARRERIDJ	05
35	BOUMERDES	00
36	EL-TAREF	08
37	TINDOUF	00
38	TISSEMSILT	05
39	EL OUED	10
40	KHENCHELA	07
41	SOUK-AHRAS	07
42	TIPAZA	03
43	MILA	00
44	AIN-DEFLA	09
45	NAAMA	01
46	AIN-TEMOUCHENT	00
47	GHARDAIA	03
48	RELIZANE	06
Total		476

*Source : bureau de vote, 2018*

Selon le tableau N°8, nous constatons que la ville de Chelghoum Laïd attire un nombre important de la population des wilayas suivantes : Chlef, Oum El Bouaghi, Batna, Biskra, Tébessa, Jijel, Sétif, Guelma, Constantine et M'Sila.

D'après les statistiques des deux tableaux 7 et 8, nous déduisons que la ville de Chelghoum Laïd en 2018 a attiré 467 nouveaux habitants et en même temps elle en a perdu 247, donc elle a gagné 220 habitants. Ainsi nous remarquons que la ville a perdu ses habitants pour le compte de quatre wilayas importantes : Constantine, Sétif, Oum El Bouaghi et Alger. Cependant, elle a attiré une population de dix grandes wilayas : Chlef, Oum El Bouaghi, Batna, Biskra, Tébessa, Jijel, Sétif, Guelma, Constantine et M'Sila.

À la lumière de ce que nous avons cité auparavant, nous déduisons que la ville de Chelghoum Laïd représente un pôle attractif de la population, elle attire une population des différentes wilayas du Nord-est algérien et elle diffuse sa population vers les wilayas environnantes et vers la capitale Alger. Donc nous pouvons dire que la ville perd sa population pour le compte des villes au rang des métropoles, c'est-à-dire que la ville est en concurrence avec des villes très importantes de l'Algérie. Cela signifie que cette ville offre à la population un niveau de vie aussi confortable que celui des grandes villes.

## **5. Conclusion**

Le village colonial "Châteaudun-du-Rhumel" représente aujourd'hui le cœur de la ville de Chelghoum Laïd. À l'ère de l'indépendance, ce village colonial a connu un développement rapide pour devenir une petite ville, voire même une ville de taille moyenne par la suite. Et ce n'est pas seulement le cas de la ville de Chelghoum Laïd, c'est une réalité vécue par plusieurs villes algériennes. Donc le réseau villageois d'hier représente l'élément primordial dans l'organisation du réseau des villes d'aujourd'hui.

Ce village était structuré sur les rives de la route nationale N°5, qui n'était pas seulement considérée comme une structure de déplacement et d'organisation de l'espace, mais plutôt comme un établissement humain participant à la dynamisation du village auparavant et de la ville actuellement.

La RN5 était le boulevard structurant du village, elle représentait ainsi la raison de son développement grâce au déplacement des flux de circulation de la ville de Mila en sa direction. La concentration de la ville continuait d'être sur les rives de cette route nationale, et était remarquable à travers la localisation de tous les équipements sur ses abords.

L'état actuel de la ville est l'héritage du village de colonisation, ainsi la RN5 qui est une structure coloniale et est désormais le support sur lequel la ville s'étend en contenant les différents équipements. Donc nous pouvons dire que la dynamique actuelle de la ville est le produit du village colonial suivant les différentes étapes de ses mutations et son développement.

L'étude effectuée sur le village de colonisation "Châteaudun-du-Rhumel" nous a permis de tirer que :

- la RN5 est une artère principale du village et le lieu de concentration des équipements ;
- la RN5, support d'urbanisation de la ville et lieu de centralité linéaire, a une symbolisation historique, une concentration des équipements administratifs, politiques, culturels...etc.
- la RN5 reflète la centralité commerciale de la ville, caractérisée par la présence du marché et des commerces animant le mouvement du centre.

Sur la lumière de ce qui précède, nous pouvons dire que la RN5 représente le support de différentes dynamiques au niveau de la ville et la présence du village de colonisation représentait la source d'apparition et de développement de la ville contemporaine. Donc nous déduisons que la RN5 et le village de colonisation sont les éléments de base primordiaux qui ont généré la ville actuelle.

---

# **Chapitre 2 : Chelghoum**

## **Laid, un site précieux**

---

## 1. Introduction

Le Nord-Est algérien représente une zone très riche en Algérie, car il contient la majorité des villes importantes héritées de l'époque coloniale. Ce sont les villes et les villages devenus les grandes et les petites villes de nos jours.

La wilaya de Mila constitue une des grandes wilayas du Nord-Est algérien et une situation stratégique (limitrophe avec les wilayas suivantes : Constantine, Sétif, Skikda, Jijel, Batna et Oum El Bouaghi). Ainsi, elle dispose de diverses richesses et villes importantes au niveau régional, parmi elles nous citons la ville de "Chelghoum Laïd" qui représente le contexte de cette étude.

La ville de "Chelghoum Laïd" joue un rôle important au niveau de la wilaya de Mila. Cette importance remonte à l'époque coloniale exactement depuis le glissement de la voie routière de la ville de Mila vers Chelghoum Laïd (création de la RN5). Ce glissement routier signifie le déplacement de trajet et des flux de circulation de la ville de Mila vers la ville de Chelghoum Laïd. Ce qui veut dire le déplacement des mouvements et de la vie urbaine vers la ville.

L'importance de cette ville ne se limite pas au niveau de la wilaya, mais elle se situe à une échelle plus grande; celle de toute la région Nord-Est de l'Algérie, car elle représente un anneau essentiel dans une chaîne commerciale très importante : « Ain Fakroun – Ain M'Lila – *Chelghoum Laïd* – Tadjanet – Eulma – Sétif – Bordj Bou Arreridj allant jusqu'à la capitale Alger ».

Nous allons mettre l'accent dans ce chapitre sur la ville de Chelghoum Laïd et analyser la ville dans son cadre local afin de clarifier les critères de son importance régionale et au niveau de la wilaya. Pour atteindre cet objectif, différentes composantes seront étudiées :

- les composantes géographiques ;
- les composantes sociodémographiques et économiques ;
- les composantes urbaines ;
- les composantes paysagères.

Nous nous focalisons sur les composantes urbaines, car elles regroupent tous les équipements autour desquels se focalise la vie de toute la ville. Ainsi, nous avons choisi

de mettre la lumière dans l'étude paysagère sur la RN5. Le choix de cette route est bien justifié dans cette étude.

## 2. Présentation de la ville de Chelghoum Laïd

Avant d'entamer l'analyse des composantes de la ville de Chelghoum Laïd, il est indispensable de passer par une étape transitoire qui est la présentation de la ville selon différentes échelles.

### 2.1. La ville de Chelghoum Laïd au niveau régional

La ville se situe au Nord-Est algérien, sur les hauts plateaux constantinois, et a une situation stratégique entre deux grands pôles du Nord-Est algérien : Constantine et Sétif. Elle se situe à une distance de 54km de Constantine et 76km de Sétif (Google Maps).

La ville de Chelghoum Laïd donne sur les wilayas les plus importantes de la région :

- Constantine et Oum Bouaghi à l'Est.
- Sétif à l'Ouest. ➤ Batna au Sud.
- Jijel au Nord.

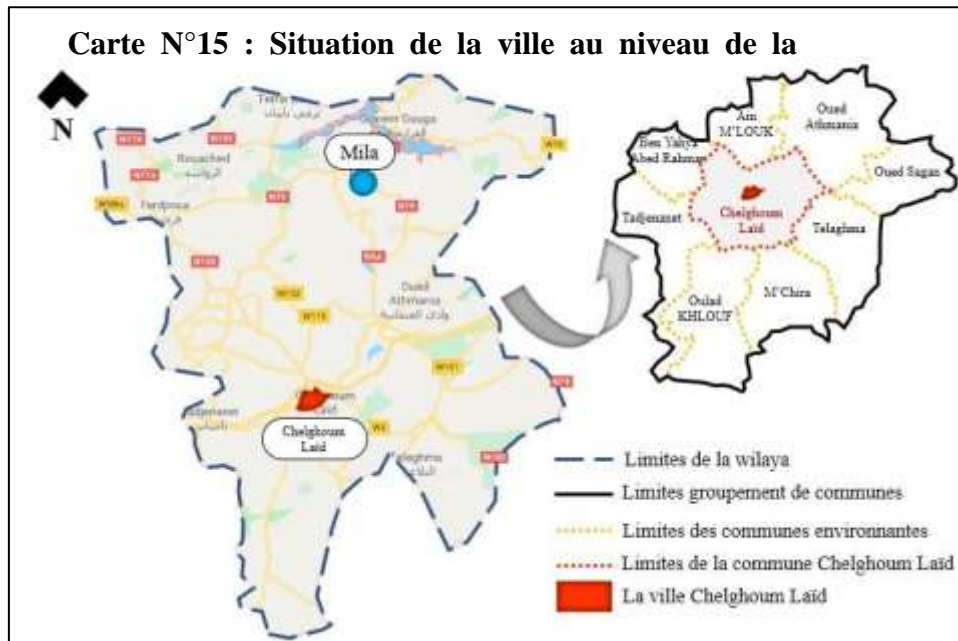
Elle occupe une place importante dans une chaîne commerciale marquante : « Ain Fakroun – Ain M'Lila – **Chelghoum Laïd** – Tadjenanet – Eulma – Sétif – Bordj Bou Arreridj et Alger ». Elle représente également un anneau très important dans l'axe commercial de la RN5 : « **Chelghoum Laïd** – Tadjenanet – Eulma – Sétif – Bordj Bou Arreridj et Alger » (carte N°14)



Source : Google Earth + traitement auteur

## 2.2. La ville de Chelghoum Laïd au niveau de la wilaya

La ville de Chelghoum Laïd faisait partie de la wilaya de Constantine avant le découpage administratif de 1984. Désormais, la ville fait partie de la Wilaya de Mila. Et se situe au Sud de la wilaya. Sa commune occupe 7,35% de la surface totale de la wilaya soit 3 481km<sup>2</sup> (CENEAP, 2007).



Source : Google Maps + traitement auteur

Comme le montre la carte N°15, la commune de notre contexte d'étude est limitrophe avec sept (07) communes de la wilaya de Mila (CENEAP, 2007) :

- les communes Ain MLOUK et Ben Yahya Abed Rahman au Nord ;
- les communes Oued KHLOUF et MCHIRA au Sud ;
- les communes Oued Athmania et Telaghma à l'Est ;
- la commune de Tadjenanet à l'Ouest.

Après la ville de Mila représentant la wilaya, la ville de Chelghoum Laïd est considérée comme la deuxième destination de la population, car elle représente le lieu d'implantation de multiples projets et de multitudes équipements importants.

## 2.3. La ville de Chelghoum Laïd au niveau local

La ville occupe une place centrale dans sa commune et se répartit sur une superficie de 256km<sup>2</sup>. Chelghoum Laïd représente une ville de taille moyenne, sa population a atteint 120 000 habitants en 2018 (service technique APC Chelghoum Laïd). Elle est traversée

par deux routes nationales très importantes : la première est la RN5 qui traverse la ville d'une manière transversale et qui relie deux grandes wilayas du Nord-Est algérien Constantine et Sétif. Nous avons aussi la RN100 qui traverse la ville verticalement et relie la wilaya de Jijel avec celle de Batna (CENEAP, 2007). Quant à la deuxième, c'est l'autoroute Est-Ouest à une distance de 500m du Nord de la ville et le chemin de fer au Sud (carte N°16).



*Source : Google Earth + traitement auteur*

La ville de Chelghoum Laïd n'a pas seulement une situation stratégique (au niveau de la wilaya et au niveau régional), mais elle dispose également de composantes très importantes, permettant sa liaison avec le reste du territoire et assurant son accessibilité. Cette perméabilité constitue un élément très important dans le renforcement de son attractivité.

### **3. Les composantes géographiques du site**

La détermination des composantes géographiques s'effectue à travers la lecture du milieu naturel du site. Et consiste à ressortir les informations nécessaires qui se rapportent aux données topographiques, morphologiques, géologiques ...etc. et toutes les informations liées au site dans ses dimensions naturelles.

Cette lecture constitue une étape cruciale qui permet d'établir un diagnostic afin de maîtriser la réalité urbaine. Elle influe aussi d'une manière déterminante sur les choix

d'urbanisation et les actions d'aménagement, ce qui détermine la forme urbaine et la dynamique spatiale de la ville.

Parmi les atouts de l'étude du milieu naturel, nous pouvons citer la délimitation des richesses situées dans l'environnement de la ville, surtout celles qui peuvent être exploitées pour son développement.

### **3.1. La topographie**

L'étude topographique est importante pour cerner les capacités et les obstacles naturels du contexte d'étude. Pour réaliser cette étude, nous avons fixé le périmètre de la commune de la ville de Chelghoum Laïd comme un environnement suffisant. Ce périmètre est caractérisé par une variation dans sa topographie. Selon le rapport de révision du PDAU, 2008, nous avons distingué les trois (03) composantes topographiques suivantes :

#### ➤ les plaines

Elles sont larges et plates et sont représentées par des altitudes inférieures à 800 m, sachant que le point le plus bas du terrain est de 719 m, sont situés au nord-est de la commune au niveau d'Oued Rhumel et oued Dhekri et de leurs ruisseaux. Ces plaines couvrent une surface de 12645,09 Ha de la surface totale, ce qui est équivalent à 49,13% de la superficie de la commune. L'existence d'un réseau hydrique important ainsi que son caractère plat lui assure une forte potentialité agricole, notamment la présence de l'agriculture aux alentours de la ville qui participe d'une manière cruciale dans le développement de son économie ;

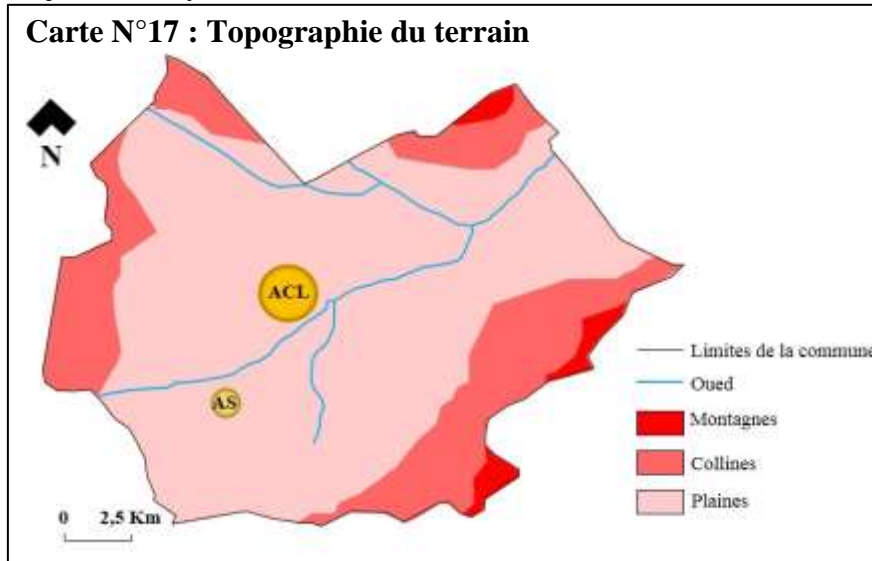
#### ➤ les collines

Elles ont des altitudes situées entre 800m et 900m et s'étendent sur une surface de 11820,04 Ha soit 45,93% de la surface totale. Ces collines se situent au Nord-Ouest de la commune, à proximité de Djebel Grouz qui représente une mine pour les matériaux de construction ;

#### ➤ les montagnes

Elles sont représentées par des altitudes de 900m jusqu'à 1000m, voire même plus. et s'étalent sur une surface de 1272,05 Ha et occupent donc 4,9% de la surface totale. Au niveau de la commune, nous distinguons deux montagnes importantes :

- Djebel Grouz au nord d'une altitude de 1187m ;
- Djebel Tokoya au sud-est d'une altitude de 1051m.



*Source : DPAT, 2016 + traitement auteur*

Cette étude de relief nous a permis de distinguer la dominance des terrains à caractère plat avec des pentes faibles et moyennes avec l'existence d'un faible pourcentage des montagnes. Ce qui signifie que le site de "Chelghoum Laïd" possède de bonnes potentialités naturelles et peu d'obstacles, favorisant l'étalement de la ville. En plus des richesses naturelles telles que les Oueds et les terres agricoles à forte potentialité qui renforcent la croissance de la ville.

### 3.2. La géomorphologie

L'étude géomorphologique des terrains est essentielle, et permet de savoir ainsi :

- la disponibilité des terrains pour l'urbanisation : si la déclivité des terrains est forte, l'utilisation des terrains sera difficile techniquement et financièrement parce qu'elle impose des coûts supérieurs. A contrario, la déclivité moyenne ou faible facilite la construction à des prix abordables, surtout en matière de création de routes qui permettent l'accessibilité de la ville et l'implantation des grands projets et équipements qui améliorent l'attractivité ;
- les possibilités de l'activité agricole : l'exercice des activités agricoles nécessite une faible pente pour éviter l'érosion des terrains et permet d'obtenir une meilleure production, ce qui suscite une bonne situation économique.

Donc la géomorphologie des terrains permet de comprendre les possibilités d'exploitation des terrains et que cette exploitation aura des impacts directs sur le fonctionnement de la ville.

Le rapport de la révision du PDAU de la ville de Chelghoum Laïd distingue quatre (04) catégories de terrains :

- une déclivité très faible : inférieure à 6%

Cette catégorie est la dominante, et représente 58,63% des terrains de la commune. C'est-à-dire qu'elle occupe une surface de 15 089,98Ha. Ces terrains sont de nature plate avec une faible potentialité agricole, ce qui les rend favorables à l'urbanisation. Ils sont localisés au Sud et au Sud-Ouest de la commune ;

- Une déclivité faible : [6% - 11%]

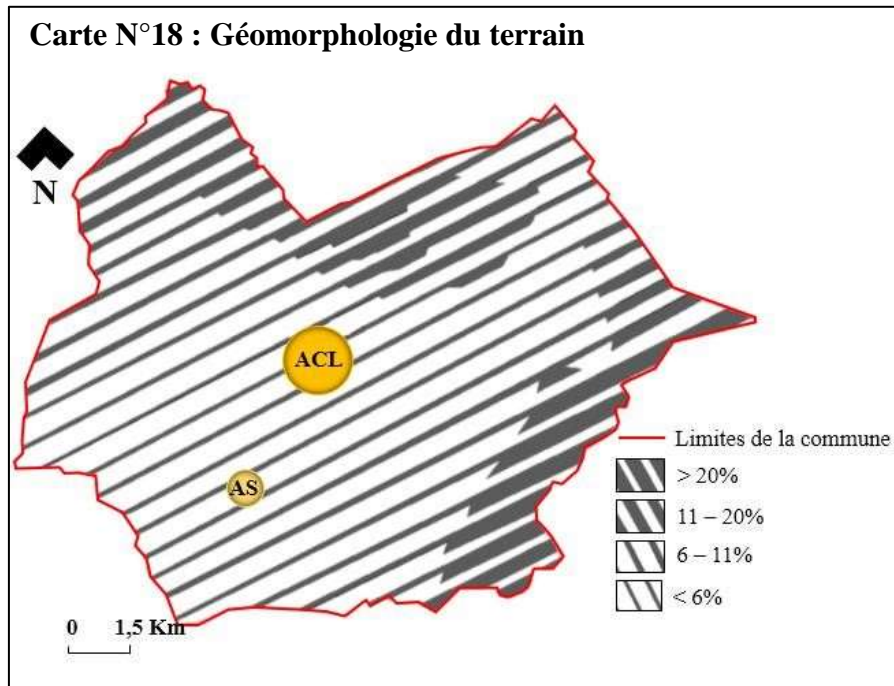
Ce sont les terrains situés aux alentours des montagnes "Djebel Grouz" et "Djebel Tokoya", c'est-à-dire au Nord et au Nord-Ouest de la commune. Ils représentent 13,69% de la surface totale de la commune, ce qui est équivalent à 3 524,61Ha. Cette catégorie dispose des opportunités pour l'exploitation agricole.

- Une déclivité moyenne : [11% - 20%]

Les terrains de cette catégorie se propagent au Nord-Est et au Nord-Ouest de la commune, et s'étendent sur une superficie de 3 779,68 ha, soit 14,69% du périmètre de la commune, les terrains de cette catégorie sont destinés au pâturage ;

- une déclivité forte : supérieur à 20%

Ce sont surtout les montagnes "Djebel Grouz" et "Djebel Tokoya" situés au Sud-Est de la commune. Elles occupent une surface de 3341,31 Ha, ce qui équivaut à 12,99% de la surface totale. Ces montagnes représentent un caractère difficile pour la construction et même pour les exploitations agricoles, mais leur transformation peut générer les matériaux nécessaires à la construction.



*Source : PDAU Chelghoum Laïd + traitement auteur*

L'analyse de la géomorphologie de l'environnement de la ville de "Chelghoum Laïd" nous permettra de déduire la présence des indices favorisant le développement de la ville, et sont les suivants :

- des terrains favorables à la construction qui permettent l'étalement de la ville ;
- des terrains agricoles qui enrichissent le secteur primaire et donc l'économie de la ville ;
- des terrains de pâturage qui encouragent l'implantation des fermes et le développement de la faune ;
- des montagnes surtout "Djebel Grouz" qui représente une source pour l'obtention des matériaux de construction.

### 3.3. La géotechnique

Le but de l'étude géotechnique est d'accomplir l'étude topographique par l'identification de la texture dominante des terrains, leurs répartitions et les possibilités de leurs exploitations. Car l'étude des pentes ne donne qu'une vue sur la topographie en déterminant les terrains qui favorisent la construction et l'agriculture ce qui est insuffisant sans savoir la texture des terrains.

La texture des sols remonte à différentes époques. Suivant le rapport de la révision du PDAU, nous distinguons la présence des types suivants :

- les formations de la quatrième génération

Ce sont des formations récentes qui s'accumulent sur les deux rives: "Oued Rhumel" et "Oued Dekri", elles s'étendent sur le côté ouest de la commune.

L'altitude basse et de la faible déclivité de terrain et la présence des sédiments fluviaux et éoliens qualifient des terres agricoles à forte potentialité ;

- le congloméra

Les origines de ces formations remontent au pliocène et au miocène. Celles dues au pliocène se situent au nord de la commune dans les alentours de "Djebel Grouz". Les autres dues au miocène sont réparties dans le Sud de la commune sur les abords de "Djebel Tokoya". Ce sont des formations solides qui se propagent sur une surface limitée, ce qui ne dévalorise pas le potentiel agricole de la région ;

- le calcaire

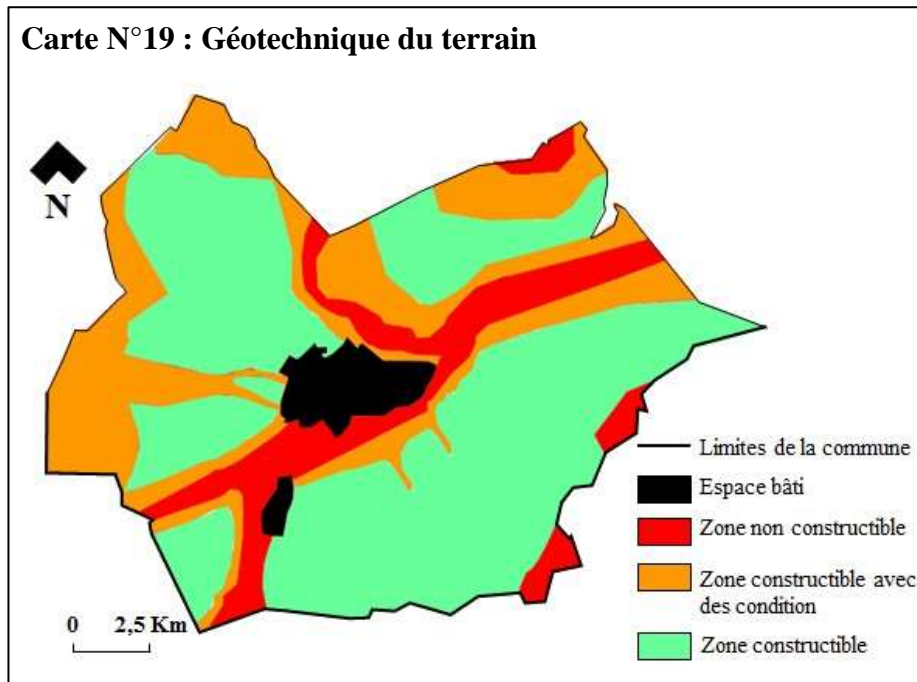
La formation de cette matière remonte aux différentes époques. Ils existent le calcaire dû au miocène qui se concentre au sud de la commune et le calcaire créacé qui se répartit dans le Nord de la commune. Ce qui encourage l'exploitation de ces zones comme des carrières de conversion de matériaux de construction ;

- la marne

Sa composition remonte au paléocène. Et s'étend sur la majorité des terrains de la commune, surtout dans les rives des oueds. Quant à la marne due au créacé, elle se concentre au nord-est de commune.

- l'argile rouge

Sa composition remonte au miocène, elle est propagée aux alentours Sud d'Oued Rhumel. L'argile rouge améliore les potentialités agricoles des terrains.



*Source : la direction de l'agriculture+ traitement auteur*

L'étude de la géotechnique des terrains nous a permis de déduire la nature des terrains qui sont répartis sur les trois zones suivantes :

- la zone des terrains favorables à la construction

Elle représente la majorité des terrains de la commune. Ces terrains se situent au Nord-Ouest de l'agglomération chef-lieu et à l'Est de l'agglomération secondaire "Djamaa LAKHDER" ;

- la zone des terrains favorables à la construction avec des conditions

Ce sont les terrains situés au lit majeur des oueds qui peuvent être urbanisés avec des précautions. Cette zone regroupe aussi les terrains caractérisés par une forte potentialité agricole à cause de la présence des eaux utilisées à l'agriculture irriguée ;

- la zone des terrains défavorables à la construction

Les terrains de cette zone, toujours exposés au risque d'inondation. Sont le lit mineur des oueds et aussi les montagnes à cause de sa nature rocheuse et de sa forte déclivité.

## **4. Les composantes démographiques**

### **4.1. les composantes sociodémographiques**

L'étude de la population est importante dans la programmation et la planification urbaine, car elle est étroitement liée aux diverses composantes de la ville (toute nouvelle installation au niveau de la ville répond aux besoins de ses habitants). L'aspect sociodémographique constitue un sujet de base de toutes les études économiques, sociologiques...etc. et constitue la base principale des différents projets de développement de la ville (ce sont les grands projets qui attirent la population des villes environnantes, le résultat est la polarisation de la région de la ville).

En identifiant les caractéristiques de la population et ses stades de développement, le déficit et les carences peuvent être estimés en termes de l'habitat, des équipements, des infrastructures publiques et des besoins futurs.

Ainsi l'étude démographique ne participe pas seulement à la clarification des besoins futurs et la programmation des projets de développement, mais démontre plutôt les points attractifs et dynamiques de la ville à travers l'accumulation de la population autour ces espaces.

Nous avons effectué une étude sur les différents stades de développement de la population jusqu'en 2018 où la population a atteint 120 000 habitants. Dans le cadre de cette étude, nous avons clarifié les étapes d'urbanisation de la ville, c'est-à-dire l'augmentation de la population urbaine sur le compte de la population rurale.

#### **4.1.1. Le taux d'urbanisation**

Afin de déterminer le taux d'urbanisation de "Chelghoum Laïd", nous avons déterminé la dynamique de la population entre la ville (milieu urbain) et les zones environnantes (milieu rural). Pour effectuer cette étude, nous avons suivi les mêmes périodes d'accroissement de la population, cela nous a aidées à déterminer le taux d'urbanisation au niveau de la commune durant chaque période.

Afin de réaliser cette étude, nous nous sommes basées sur les statistiques de l'Office Nationale des Statistiques "ONS" (tableau N°9).

**Tableau N°9 : Récapitulatif des taux d'urbanisation 1954 - 2018**

Années	Population	Chelghoum Laïd		Population urbaine en Algérie
		Urbains	Ruraux	
1954	Nombre	6 800	6 985	/
	Taux	49,33 %	50,67 %	/
1966	Nombre	15 960	12 172	12 022 000
	Taux	56,73 %	43,27 %	31,40 %
1977	Nombre	23 323	13 341	16 948 000
	Taux	64,10 %	35,90 %	40 %
1987	Nombre	34 660	13 297	23 038 942
	Taux	72,27 %	27,73 %	49,70 %
1998	Nombre	51 559	15 055	29 100 863
	Taux	77,40 %	22,60 %	58,30 %
2008	Nombre	69 715	12 839	34 080 000
	Taux	84,45 %	15,55 %	65,94 %
2018	Nombre	/	/	/
	Taux	/	/	/

Source : ONS

D'après le tableau récapitulatif N°7, nous remarquons que la population de la commune de "Chelghoum Laïd", en 1954, était une population rurale par excellence. Plus de 50% de la population vivent dans un milieu rural, cela est justifié par la politique de marginalisation de la population autochtone suivie par la colonisation.

À l'ère de l'indépendance, exactement en 1966, la balance était équilibrée entre population urbaine et population rurale, à cause de l'exode rural et l'occupation des biens vacants par les ruraux.

En 1977, la commune est devenue urbaine, plus de 60 % de la population était installée dans le milieu urbain, ce taux d'urbanisation à des racines politiques :

- la promotion de "Chelghoum Laïd" en une daïra et les projets d'habitat, des équipements et des infrastructures de base qui ont accompagné cette promotion ;

- l'augmentation de l'exode rural et l'échec de la politique de la révolution agraire de 1871(ZAOUI, 2014).

L'augmentation de la population urbaine n'a pas cessé surtout après le découpage administratif de 1984, la réalisation d'autres projets de l'habitat, la création de la zone industrielle...etc. Donc nous avons enregistré un taux d'urbanisation de plus de 70%. Nous constatons que la population cherche le confort de la ville notamment la disponibilité des services et surtout les postes de travail. En 1998, il y avait plus de raisons qui ont participé à l'augmentation de la population urbaine. La principale raison est l'exode rural à cause du manque de sécurité dans le milieu rural (la décennie noire). Donc, il y eut une continuité de vacation du milieu rural au profit de la ville en 2008, et l'échec de toutes les politiques établies par le gouvernement algérien, parmi elles nous citons la politique de rénovation agraire et celle du développement agraire ... etc. Nous avons alors marqué durant cette période un taux d'urbanisation de plus de 80 % (ZAOUI, 2014).

**Tableau N°10 : Taux de la population de la ville par rapport à la commune**

Années	Nombre de la population de la ville Chelghoum Laïd	Taux de la population par rapport à la population de la commune
1954	6 800	49,33 %
1966	15 048	53,50 %
1977	21 376	57,52 %
1987	29 711	61,95 %
1998	41 733	62,65 %
2008	54 431	65,93 %
2018	/	/

*Source : ONS*

Le tableau N°10 démontre la dominance de la population de la ville de Chelghoum Laïd par rapport à celle de la commune. C'est-à-dire la ville était toujours la zone la plus dense et la plus attractive de la commune depuis les premiers jours de son existence.

Nous pouvons tirer de cette étude sociodémographique que l'augmentation et l'accumulation de la population au niveau de la ville de Chelghoum Laïd ne constituent pas une charge pour l'état (qui doit satisfaire ses besoins), mais elle représente plutôt une force et une main-d'œuvre qui peut développer la ville, surtout avec la construction des

grands projets et équipements. Ce qui peut vraiment constituer la source d'une révolution dans tous les domaines de la ville.

#### **4.2. les composantes socio-économiques**

L'activité économique représente un indicateur primordial déterminant la relation de la population avec son territoire. Son étude permet de comprendre le statut économique de la société.

Nous ne pouvons étudier l'activité économique qu'à travers trois secteurs :

- l'agriculture ;
- l'industrie ;
- le commerce.

Cela nous permettra d'identifier la structure économique dominante au niveau de l'aire étudiée. Ces trois aspects représentent la base de tous projets de développement, ce qui nous amènera à conclure que cette activité est la colonne vertébrale de la ville.

Afin d'aborder tous ces aspects, nous avons adapté la portée de l'étude à l'ensemble de la commune.

##### **4.2.1. La structure fonctionnelle de la population**

Cette étude est l'un des piliers les plus importants de la structure économique, à travers laquelle nous pouvons connaître la composition fonctionnelle de la population tout en mettant la lumière sur la population en chômage afin de les prendre en considération dans les programmes futurs.

Nous avons étudié le développement de l'activité de la population à travers différentes périodes. Nous avons classé cette population en trois catégories : la population en âge d'activité (active), la population occupée et la population au chômage.

- La population en âge d'activité (ou active)

Elle est composée par toutes les personnes qui constituent l'offre de main d'œuvre disponible pour la production des biens et des services économiques. Cette définition comprend tous ceux qui travaillent ou ceux qui aident leurs familles sans rémunération, ainsi que les chômeurs qui sont en âge de travailler.

Suivant les statistiques de l'ONS, en 1987 la population active était de 11 750 personnes, ce qui est équivalent à 24,50 % de la population totale de la commune. Cette population a connu une croissance importante en 2008, elle a atteint 26 360 personnes, ce qui représente 31,93 % de la population totale de la commune.

**Tableau N°11 : Population active de la commune de Chelghoum Laïd**

La commune de Chelghoum Laïd			
Années	Population de la commune	Population active	Taux d'activité
1987	47 957	11 750	24,50 %
2008	82 554	26 360	31,93 %
2018	/	/	/

*Source : ONS*

➤ La population occupée

Ce sont les personnes qui occupent un poste de travail. D'après l'ONS, en 1987 un taux de 79,27 % de la population active a été enregistré, c'est l'équivalent de 9 314 personnes occupées. Ce nombre a augmenté en 2008 pour atteindre les 23 672 personnes. Nous remarquons une saute remarquable, la population occupée a touché un taux de 89,90 % de la population active.

**Tableau N°12 : Population occupée de la commune de Chelghoum Laïd**

La commune de Chelghoum Laïd			
Années	Population active	Population occupée	Taux d'occupation
1987	11 750	9 314	79,27 %
2008	26 360	23 672	89,90 %
2018	/	/	/

*Source : ONS*

➤ La population en chômage

Elle concerne les personnes capables de travailler, mais ne pouvant pas accéder au marché de travail à cause du manque des postes. Le taux de chômage représente un indice très important en économie : un faible taux de chômage désigne une prospérité économique en revanche quand il est élevé, c'est une alerte du danger, il alors appelé à réfléchir du sort des chômeurs.

Selon les statistiques de l'ONS, en 1987 nous avons transcrit 2 436 chômeurs, ce qui signifie 20,73 % de la population active. Cette proportion a diminué en 2008 pour atteindre 10,19 % de la population active, malgré l'augmentation du nombre des chômeurs qui a atteint 2 688 personnes.

**Tableau N°13 : Population en chômage de la commune de Chelghoum Laïd**

La commune de Chelghoum Laïd			
Années	Population active	Population en chômage	Taux de chômage
1987	11 750	2 436	20,73 %
2008	26 360	2 688	10,19 %
2018	/	/	/

*Source : ONS*

La structure professionnelle de la population nous a permis de déduire que la ville de "Chelghoum Laïd" est une ville capable de répondre aux besoins de ses habitants, notamment en ce qui concerne la disponibilité des postes de travail. C'est ce qui a été indiqué par la diminution du taux de chômage. Aussi, nous pouvons dire que la présence des postes de travail renforce l'attractivité de la ville (toute la population cherche du travail et elle s'installe où il est disponible).

➤ L'indice de subsistance

La subsistance est définie comme la part de chaque personne occupée dans la population non active. Son étude vise à connaître les charges que la classe occupée doit supporter. Nous calculons l'indice de subsistance comme suit:

Indice de subsistance = la population dépendante / la population occupée (ZAOUI, 2014).

L'office national des statistiques démontre que la ville a enregistré en 1987 un indice de subsistance de 4,15, ce qui représente 38 653 personnes dépendantes de 9 314 personnes occupées. En 2008, l'indice a diminué à 2,49, c'est-à-dire 58 943 personnes dépendantes de 23 672 personnes occupées.

Malgré l'augmentation de la population dépendante, nous remarquons une diminution de l'indice de subsistance, cela revient à la croissance de la population occupée de 9 314 personnes en 1987 à 23 672 personnes en 2008.

**Tableau N°14 : Population dépendante de la commune de Chelghoum Laïd**

La commune de Chelghoum Laïd			
Années	Population occupée	Population dépendante	Indice de subsistance
1987	9 314	38 653	4,15
2008	23 672	58 943	2,49
2018	/	/	/

*Source : ONS*

Cette diminution de l'indice de subsistance reflète l'image d'une société qui avance vers la dépendance. C'est-à-dire qu'il y a toujours une diminution de la population qui dépend de la population occupée. Nous déduisons une augmentation de la population qui assure sa vie avec ses propres moyens.

#### **4.2.2. La distribution de la population occupée sur les secteurs économiques**

L'étude de la distribution de la population occupée sur les secteurs économiques est l'un des piliers les plus importants de la structure économique. Elle permet de connaître : la structure fonctionnelle, le secteur dominant et ses fonctions, à travers lesquelles nous déterminons :

- les fondements de l'activité économique ;
- les facteurs qui affectent l'activité économique ;
- la contribution de ce secteur à la diminution du chômage et à l'animation du dynamisme de la ville.

Afin effectuer cette étude, nous nous sommes basés sur les statistiques de l'Office National des Statistiques. Nous avons mis l'accent sur les trois secteurs fondamentaux de l'économie :

- le secteur primaire : agriculture
- le secteur secondaire : industrie
- le secteur tertiaire : commerce

➤ L'occupation dans le secteur primaire : "en déclin continu"

Ce secteur présenté par l'agriculture est le secteur principal dans la commune de Chelghoum Laïd. Vu les capacités agricoles que la ville possède (les terrains agricoles des céréales et des légumes au Sud de la ville sur la rive d'Oued Rhumel), néanmoins la main-d'œuvre n'a cessé de diminuer depuis l'indépendance.

En 1966, le nombre de la population occupée dans ce secteur était de 2 251. Soit 70,96 % de la population active. Cette dernière était constituée de 3 172 personnes. Ces chiffres ont diminué en 1977 à 1 575 personnes, c'est-à-dire 45 % de la population active. En 1987, a été constaté un déclin massif qui a atteint les 16,57 % de la population active. Durant cette période, il n'y a donc que 1 542 personnes qui exercent une activité agricole. Le même scénario continue pour arriver à 1 044 personnes en 1998, ce qui indique 10,28 % du total de la population active.

Cette perte de la population exerçant les activités agricoles était au profit des autres secteurs économiques : l'industrie et le commerce. Cela revient au processus d'urbanisation de la ville, c'est-à-dire la transition d'un espace rural agricole à un espace urbain.

La prise de conscience de ce phénomène par le gouvernement algérien a émergé avec l'apparition de nouvelles politiques qui mettent en valeur l'espace agraire. Dans le cadre du plan et des projets nationaux de développement agraire, des aides ont été attribuées aux agriculteurs afin de garder la main-d'œuvre dans le milieu rural (ZAOUI, 2014).

Cette politique a donné un peu d'espoir. Une croissance du taux de la population qui exerce une activité agricole a été enregistrée en 2008 : 19,53 % de la population active, ce qui représente 4 623 personnes.

➤ L'occupation dans le secteur secondaire : "en croissance notable"

Le secteur secondaire est représenté par l'industrie et les travaux publics. Il a été constaté qu'en 1966 une population de 355 personnes qui exerce des activités artisanales. Cette population représente une proportion de 11,19 % du total de la population active. Les années entre 1977 et 1998 représentent la meilleure période de ce secteur et le développement de sa main d'œuvre. Ce développement revient aux projets programmés durant cette période et créé de nouveaux postes de travail dans le domaine de la construction et des travaux publics.

En 1977, le nombre augmente pour atteindre 707 personnes, c'est-à-dire 20,20 % de la population active. Cette main-d'œuvre a de nouveau connu une croissance pour atteindre les 2 373 personnes en 1987 soit 25,48 % de la population active. Ce rythme continu en 1998 où 3 914 personnes ont été enregistrées, ce qui représente 38,53 % de la population active.

Après cette période prospère du secteur secondaire, une chute de la main-d'œuvre qui avait atteint 2 762 personnes en 2008 avec une proportion de 11,67 % du total de la population active a été observée.

Le déclin de ces deux secteurs (primaire et secondaire) en 2008 démontre la dominance d'un autre secteur qui attire la main-d'œuvre.

➤ L'occupation dans le secteur tertiaire : "en diffusion et dominance"

Le secteur tertiaire regroupe le commerce et les services. L'occupation dans ce secteur en 1966 était constituée de 566 personnes, ce qui représente 17,84 % de la population active. Une croissance presque triplée était enregistrée en 1977 de 1 218 personnes. Ce qui équivaut à 34,80 % de la population active. Une autre augmentation a été enregistrée en 1987, qui a compté 5 399 personnes, c'est-à-dire 57,97 % de la population active ce qui signifie une dominance de ce secteur.

En 1998, le secteur a connu une perturbation dans l'occupation qui a diminué pour atteindre les 5 201 personnes, ce qui représente une proportion de 51,20 % de la population active.

En 2008 par contre, il y a eu une récupération de la main-d'œuvre représentée par 16 287 personnes, c'est-à-dire 68,80% de la population active. Ce développement du secteur tertiaire est justifié par l'apparition des marchés de gros : des fruits et légumes, de l'alimentation générale, ainsi que les marchés hebdomadaires. Il est à noter que le développement des services a pu attirer une main-d'œuvre considérable.

**Tableau N°15 : Récapitulatif de l'occupation suivant les secteurs économiques**

La commune de Chelghoum Laïd							
Années	Population active	Secteur primaire		Secteur secondaire		Secteur tertiaire	
		Nombre	Taux	Nombre	Taux	Nombre	Taux
1966	3 172	2 251	70,96%	355	11,19%	566	17,84%

1977	3 500	1 575	45%	707	20,20%	1 218	34,80%
1987	9 314	1 542	16,56%	2 373	25,48%	5 399	57,97%
1998	10 159	1 044	10,28%	3 914	38,53%	5 201	51,20%
2008	23 672	4 623	19,53%	2 762	11,67%	16 287	68,80%
2018	/	/	/	/	/	/	/

Source : ONS

Les étapes d'urbanisation de la ville justifient l'orientation de sa population vers le commerce et la dominance de ce secteur d'où la réorientation de la ville vers le secteur des services, ce qui signifie que cette ville est arrivée à un niveau de modernité qui dépasse la période rurale et celle de l'industrialisation en parvenant à la dominance des activités commerciales et des services propres. Ce niveau de la ville offre une bonne qualité de vie à ses habitants, ce qui a contribué à la rendre plus attractive.

## 5. Les composantes urbaines

La ville s'est développée à travers l'histoire, elle est toujours en cours d'un remaniement continu pour s'adapter aux nouveaux besoins des habitants, donc ses composantes changent au fur et à mesure.

La question qui se pose est : **quelles sont les composantes de la ville ?** Chaque ville a ses propres caractéristiques, mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'éléments communs qui identifient une ville.

Donc, il n'existe pas une définition claire des composantes urbaines, mais nous pouvons dire que ces composantes sont tout ce qui est présent dans le milieu urbain et qui participe à clarifier l'identité de la ville.

Selon TIR et BENSLIMANE(2014), les composantes urbaines sont classées en deux catégories principales :

- des composantes bâties ;
- des composantes non bâties.

L'étude des composantes de chaque ville permet d'établir une classification de ces dernières afin de déterminer celles qui sont primordiales, ayant un rôle déterminant dans la ville et surtout dans l'animation de son dynamisme.

## 5.1. Les éléments bâtis

Ils sont aussi appelés le cadre bâti, espaces construits, terrains aménagés, l'espace bâti etc., ces éléments représentent l'ensemble des ouvrages réalisés par l'homme dans l'espace de la ville. Ce sont les superstructures ou à vrai dire, les constructions par ses différentes affectations et exploitations (BENABBES, 2013).

Suivant ce qui a été cité avant, nous constatons que le cadre bâti ne peut être classé qu'à travers les fonctions des bâtiments et suivant ces fonctions nous pouvons dire que l'espace bâti est composé de :

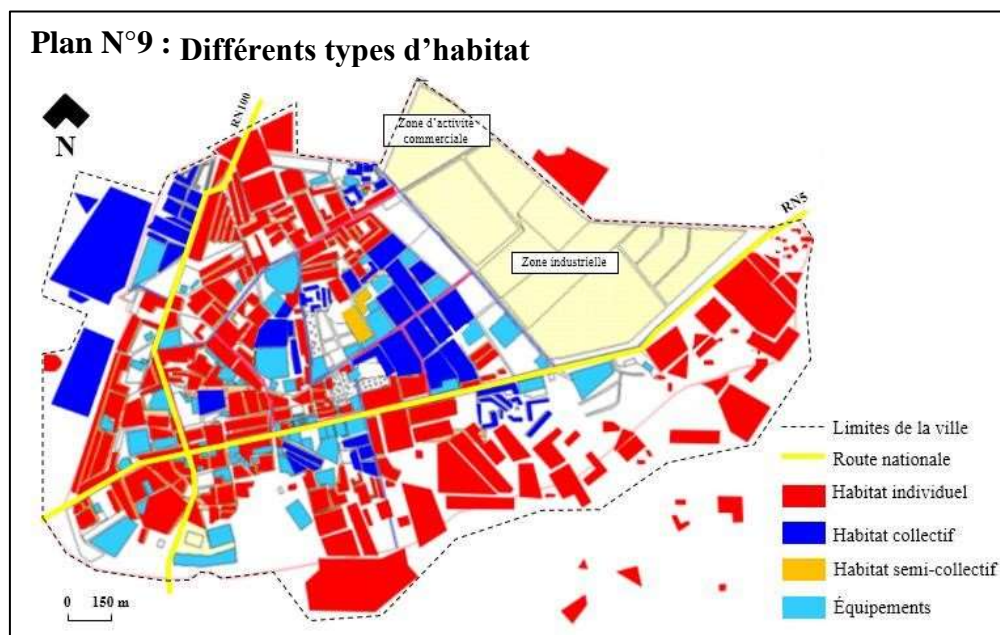
- l'habitat ;
- les équipements.

L'étude du cadre bâti met la lumière sur ces deux composantes (habitat et équipements), tout en s'accroissant sur la ville de Chelghoum Laïd comme un support qui matérialise notre étude.

### 5.1.1. L'habitat

D'après l'encyclopédie de La Rousse (2008), l'habitat est : « *l'ensemble de faits géographiques relatifs à la résidence de l'homme, ex : groupement de maisons* ».

Donc l'habitat est tout ce qui est lié à la fonction de la résidence, quel que soit son type. À travers notre contexte d'étude représenté par la ville de Chelghoum Laïd, nous citons l'existence de différents types d'habitat (plan N°9).



Source : PDAU Chelghoum Laïd + actualisation auteur 2019

5.1.1. A. *l'habitat individuel*

Dans l'habitat individuel « *l'habitant, propriétaire ou locataire a un accès à son logement, cet accès est destiné à un seul ménage. Le logement est prolongé souvent par un espace extérieur* » (Benrachi, 2014).

L'apparition de ce type d'habitat dans la ville de Chelghoum Laïd n'est pas récente, elle remonte à l'époque de la colonisation et a continué de se propager jusqu'à nos jours suivant différentes étapes et plusieurs types dont nous citons l'habitat individuel colonial, l'habitat individuel traditionnel, l'habitat individuel moderne et l'habitat individuel anarchique :

- l'habitat individuel colonial : le nom de ce type démontre l'époque de son apparition, il représente le noyau de la ville. Il est caractérisé par un plan damier avec des voies droites et orthogonales. Les logements de ce tissu urbain ont un style architectural colonial avec un espace extérieur annexé à ce logement (le jardin), et sont dépourvus d'œuvres d'art, en revanche les équipements ont de multiples détails architectoniques qui en renforcent l'esthétique.

Nous pouvons affirmer que ce noyau de colonisation a connu plusieurs mutations, non seulement au niveau intérieur de sa structure interne, mais aussi au niveau extérieur de son aspect qui a souffert de l'intégration des commerces au rez-de-chaussée au niveau de ses habitations.



Photo N°19 : Habitat individuel colonial

*Source : auteur*

*Date de prise : 05/11/2018*

-l'habitat individuel traditionnel : ce type d'habitat remonte à l'époque coloniale. La différence est que ce type était construit par les Algériens avec un style "arabe" et par des matériaux modernes tels que le ciment, son tissu urbain privilégie des voies plus étroites que celles du tissu colonial. En outre les maisons sont caractérisées par des espaces intérieurs (la cour) et d'un espace après la porte d'entrée ayant pour objectif de garder l'intimité entre l'espace public et l'espace privé (la maison), cet espace est appelé : "SKIFFA".

Ce style a subi différents changements surtout au niveau de la maison et sont caractérisés par la réalisation des constructions à plusieurs étages, tout en transformant le style traditionnel par un style moderne.



Photo N°20 : Habitat individuel traditionnel

*Source : auteur*

*Date de prise : 04/11/2018*

-l'habitat individuel moderne : à la part du lion et se propage sur la majorité du territoire de la ville. Ce type d'habitat constitue un tissu homogène, ces maisons sont construites avec des matériaux modernes, mais sont majoritairement inachevées.

Parallèlement à ce style, il existe aussi un certain style de villas qui sont des constructions achevées avec des façades riches contenant des œuvres d'art.



Photo N° 21 : habitat individuel moderne

**Source : auteur**

**Date de prise : 05/11/2018**

-l'habitat individuel anarchique : ce type d'habitat se propage sur les extrémités de la ville : Est et Ouest. Ce sont des constructions illicites qui ont été réalisées après 1984, leur tissu urbain est caractérisé par des maisons qui sont en bon et moyen état avec une densité plus au moins forte.

#### 5.1.1. B. l'habitat collectif

Dans l'habitat collectif, « *les halls et les accès au logement sont collectifs, partagés par tous. Ils distribuent des groupes de logements plus au moins nombreux. La notion de copropriété est fortement présente* » (BENRACHI, 2014).

L'habitat collectif au niveau de la ville de Chelghoum Laïd remonte à plusieurs époques :

##### - l'habitat collectif colonial

Il a été réalisé durant la période de la colonisation, et se situe à proximité du centre-ville (noyau colonial). Ce type d'habitat est représenté par un groupement de sept (07) bâtiments de hauteur moyenne (R+4), ses appartements sont caractérisés par une superficie modeste.

-l'habitat collectif moderne

Ce type d'habitat est livré suivant plusieurs formules, il se concentre dans la partie Est de la ville, les hauteurs des constructions sont différentes, elles varient entre R+3 et R+5, et sont en général en bon état en général.



Photo N°23 : habitat collectif moderne

*Source : auteur*

*Date de prise : 04/11/2018*

5.1.1. C. l'habitat semi-collectif

L'habitat semi-collectif est un « *concept né de la volonté de donner à l'habitat collectif l'allure et certains avantages de la maison individuelle, ou, inversement, de penser le groupement des logements individuels de façon à approcher les densités et l'urbanité des logements collectifs* » (BENRACHI, 2014).

Au niveau de la ville de Chelghoum Laïd, ce type d'habitat se propage dans le quartier de 500 logements (CNEP) et dans le quartier 128 logements. Ces derniers sont caractérisés par une hauteur limitée (R+1) avec un nombre limité et sont en bon état.



Photo N°24 : habitat semi-collectif

*Source : auteur*

*Date de prise : 04/11/2018*

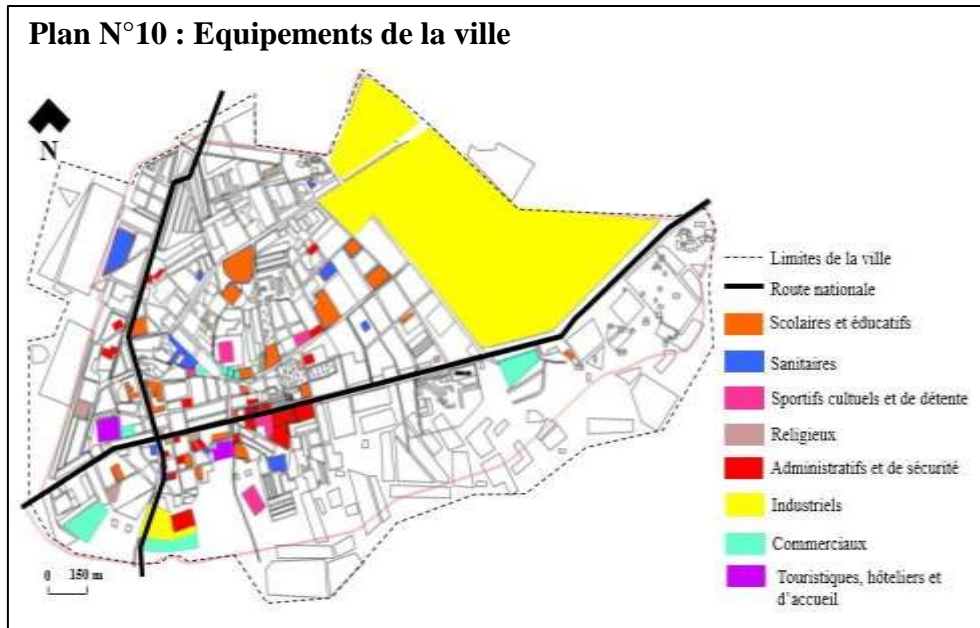
### **5.1.2. Les équipements**

SAÏDOUNI (2000) a défini les équipements publics comme : « *les bâtiments qui accueillent les activités hors logements, et liés aux logements, ouverts à toute catégorie de gens sans exception* ».

À la base de cette définition des équipements publics, nous constatons qu'ils représentent une des composantes structurant l'espace urbain et démontrant aussi le niveau de développement de la ville. Ils sont considérés comme une composante importante à travers laquelle nous pouvons mesurer la dynamique dans la ville.

Ces équipements ne sont pas seulement un moyen de dynamisation de la ville, mais sont aussi la base à travers laquelle la ville croît. Alors la présence ou l'absence de certains équipements démontre non seulement le niveau de vie des habitants, mais clarifie aussi le taux de la dynamique de la ville.

Le développement de la ville de Chelghoum Laïd a entraîné la réalisation de plusieurs projets et équipements publics suivant différentes étapes. À travers cette étude ils sont classés en huit (08) catégories.



Source : PDAU Chelghoum Laïd + actualisation auteur 2019

### 5.1.2. A. Les équipements scolaires et éducatifs

La scolarisation et l'éducation sont des secteurs très sensibles. La ville de Chelghoum Laïd dispose d'un système scolaire complémentaire composé de : 22 écoles primaires, 08 écoles moyennes, 03 écoles secondaires et 01 technicum.

Tout en n'oubliant pas l'existence de 06 crèches parmi lesquelles deux (02) appartiennent au secteur étatique et un orphelinat. Même le secteur préparatoire n'est pas négligé au niveau de la ville.

Nous citons aussi la présence de trois (03) centres de formation professionnelle et un (01) institut national de formation professionnelle.

**Tableau N°16 : Équipements éducatifs de la ville de Chelghoum Laïd**

La ville de Chelghoum Laïd	
Établissement	Nombre
Crèche	06
École primaire	22
École moyenne	08
École secondaire	03
Technicum	01
Centre de formation professionnelle	03

Institut national de formation professionnelle	01
--	----

*Source : enquête auteur, 2018*

Ces chiffres (tableau N°16) démontrent que notre contexte d'étude est équipé de tous les établissements scolaires et éducatifs.

#### 5.1.2. B. Les équipements sanitaires

La présence d'un équipement sanitaire (salle de soins) dans chaque unité de voisinage est une obligation par la réglementation algérienne (grille des équipements), ce qui affirme l'importance de ce secteur.

La visualisation des équipements sanitaires du contexte d'étude nous a permis de distinguer cinq (05) catégories : les hôpitaux, les polycliniques, les salles de soins, les maternités et les pharmacies (tableau N°17).

**Tableau N°17 : Équipements sanitaires de la ville de Chelghoum Laïd**

La ville de Chelghoum Laïd					
Équipements	Hôpital	Polyclinique	Salle de soin	Maternité	Pharmacie
Nombre	02	04	06	01	32

*Source : direction de la santé + enquête auteur, 2018*

Tel que le montre le tableau N°17, la ville dispose de deux (02) hôpitaux. Le premier se situe dans la cité "Oskourt Abdel Krim", qui a une capacité de 120 lits et le second se trouve dans la cité "Boukantoucha Lmakki" avec une capacité de 351 lits. Il y a aussi une maternité, 04 polycliniques, 06 salles de soins, un centre de la maternité et de l'enfance, un centre de l'enfance, un centre de filtration sanguine, deux unités pour la médecine scolaire, sans oublier la **Clinique Internationale Laarbi Mekhalifa (C.I.L.M)**.

#### 5.1.2. C. Les équipements sportifs, culturels et de détente

La ville a un nombre acceptable d'équipements sportifs et culturels (tableau N°18). En commençant par les équipements sportifs, nous avons deux stades polyvalents ayant des surfaces de 35 000m<sup>2</sup> et 60 000m<sup>2</sup> respectivement. La ville possède aussi dix (10) terrains de type Mateco, ainsi qu'une salle polyvalente (une autre salle polyvalente de 3 000 places est en cours de réalisation) et deux piscines.

Pour les équipements culturels et de détente il y a deux (02) maisons de jeunes qui ont les surfaces suivantes : 250m<sup>2</sup> et 2 425m<sup>2</sup>, une bibliothèque publique qui a une surface de

800m<sup>2</sup>, une salle de conférences d'une capacité de 300 places. Il faut savoir qu'un théâtre et une salle de cinéma sont en cours de réalisation.

**Tableau N°18 : Équipements sportifs, culturels et de détente de la ville de Chelghoum Laïd**

La ville de Chelghoum Laïd						
Équipement	Stade polyvalent	Matéco	Salle polyvalente	Piscine	Maison de jeune	Bibliothèque publique
Nombre	02	10	01	02	02	01

*Source : enquête auteur, 2018*

#### 5.1.2. D. Les équipements religieux

Tel que le montre le tableau N°19, le nombre des mosquées est important, soit 16 mosquées réparties à travers la ville et dont 4 se situent au centre-ville. En outre une église héritée de l'époque coloniale est en état de friche urbaine, six (06) cimetières: un cimetière colonial et un cimetière des martyrs.

**Tableau N°19 : Équipements religieux de la ville de Chelghoum Laïd**

La ville de Chelghoum Laïd			
Équipement	Mosquée	Eglise	Cimetière
Nombre	16	01	06

*Source : enquête auteur, 2018*

#### 5.1.2. E. Les équipements administratifs et de sécurité

La ville possède plusieurs équipements administratifs (tableau N°18), et la concentration de ces derniers sont sur le boulevard du 1<sup>er</sup> novembre 1954 (route nationale N°05).

**Tableau N°20 : Équipements administratifs de la ville de Chelghoum Laïd**

La ville de Chelghoum Laïd		
Etablissement	Nombre	Situation
Dāira	01	Boulevard 1 <sup>er</sup> novembre
APC	01	Boulevard 1 <sup>er</sup> novembre

Banque Nationale d'Épargne et de Réserve	01	Boulevard 1 <sup>er</sup> novembre
Banque de développement agricole et rural	01	Cité Sedrati Ammar
Département des travaux publics	01	Boulevard 1 <sup>er</sup> novembre
Direction des impôts	01	Cité des frères Haifi
La société algérienne d'assurance	01	Cité Zighoud Youcef
Subdivision des concurrences et des prix	01	Boulevard Khalifa Bouzid
Sonal gaz	01	Cité des frères Haifi
Protection civile	02	-Boulevard 1 <sup>er</sup> novembre -Rue Choufi Mohamed
Direction de la distribution de l'eau	01	Boulevard Bounaas Ahmed
L'agence foncière	01	Cité 1 109 logements
Inspection des biens de l'état	01	Cité Oskourt Abdelkrim
La subdivision de la direction de l'urbanisme et de la construction	01	Cité Zighoud Youcef
Banque	01	Boulevard 1 <sup>er</sup> novembre
Office de Promotion et de Gestion Immobilière (OPGI)	01	Cité Ben Chikou Abel Hamid
La poste	01	Boulevard 1 <sup>er</sup> novembre
Le tribunal	01	Boulevard Khalifa Bouzid
La subdivision des forêts	01	Cité Abdellah Bacha
Agence de "Djeezy"	01	Cité Ben Choufi
Agence de "Mobilis"	01	Boulevard 1 <sup>er</sup> novembre
Agence de "Ooredou"	01	Boulevard 1 <sup>er</sup> novembre

Source : enquête auteur, 2018

Vu le classement administratif de la ville de Chelghoum Laïd, cette dernière est un chef-lieu de la commune et le centre de la daïra. La ville est sécurisée par les équipements nécessaires tels que : la gendarmerie, les centres de police ...etc. (tableau N°21).

**Tableau N°21 : Équipements de sécurité de la ville de Chelghoum Laïd**

La ville de Chelghoum Laïd		
Etablissement	Nombre	Situation
Gendarmerie	02	Cité Zighoud Youcef
Centre de police	02	Boulevard 1 <sup>er</sup> novembre
Centre de rééducation	01	La route des poids lourds
Caserne militaire	01	Zone industrielle - Boulevard 1 <sup>er</sup> novembre

Source : enquête auteur, 2018

#### 5.1.2. F. Les équipements industriels

Les équipements industriels se traduisent clairement dans les usines qui ont fait leur apparition à l'ère de l'indépendance. En 1972, la ville de Chelghoum Laïd a bénéficié d'un projet de création de deux zones : l'une pour les activités industrielles et l'autre pour les activités commerciales. Ces zones sont situées à l'Est de la ville en occupant une superficie de 224 ha et ne contiennent pas seulement des usines étatiques, mais elles ont aussi ouvert la voie aux investissements privés. Leurs réalisations ont été effectuées sur deux (02) tranches (PDAU, 2008) :

La première partie est constituée par la zone industrielle située au niveau de la partie Sud. Elle s'étend sur une surface de 210,40 ha et a été mise en fonction en 1986. Sachant que cette zone industrielle est la seule au niveau de la wilaya de Mila, elle était dirigée par le bureau d'étude constantinois "URBACO" (actuellement elle géré par l'agence foncière de la wilaya de Mila).

La deuxième partie est la zone des activités commerciales qui se situe sur la partie nord de la zone, sa réalisation remonte à 1992 et occupe une surface de 13,60 Ha. La gestion de cette zone d'activités commerciales est garantie par l'agence foncière de la wilaya de Mila.

Cette zone regroupe une série d'usines très importantes, non seulement au niveau local ou régional, mais aussi au niveau national. Nous citons : l'usine de détergents et de matériaux d'entretien qui représente 30% de la production nationale algérienne, la société

algérienne des ponts et d'installations techniques, l'usine des matériaux de construction, l'usine de production des vêtements et des chaussures de l'armée nationale...etc.

#### 5.1.2. G. Les équipements commerciaux

Ce type d'équipements est dans la plupart du temps responsable de l'animation de la dynamique de la ville. Selon leurs fonctions, les équipements commerciaux au niveau de la ville de Chelghoum Laïd sont regroupés en deux classes :

- les équipements commerciaux de proximité : sont en général les locaux commerciaux servant à l'utilisation quotidienne des habitants. Ces locaux peuvent être du commerce pur tel que : l'alimentation générale, ou commerce artisanal ex : le coiffeur ou le mécanicien. Ils peuvent aussi représenter le commerce des services : les cabinets médicaux, les restaurants ...etc ;
- les grands équipements commerciaux : ce type de commerce est représenté par les équipements ayant une grande ampleur et une aire d'influence qui dépasse l'échelle de la ville ou plus au moins l'échelle du quartier. Au niveau de la ville existe quatre (04) marchés principaux : deux (02) marchés hebdomadaires l'un des bovins et l'autre de différents produits et deux (02) marchés de gros : le premier des produits d'alimentation générale et le deuxième des fruits et légumes.

Les nouvelles tendances de la ville sont orientées vers le domaine du commerce et des services. Ce sont ces grands équipements qui peuvent constituer les points marquants de la ville et sont aussi parmi les composantes importantes participant à l'animation de la dynamique de la ville.

Cette dynamique de la ville ne se limite pas au niveau local, elle passe également à un niveau plus grand : régional et même national.

#### 5.1.2. H. Les équipements touristiques, hôteliers et d'accueil

Ce type d'équipements alimentent la dynamique de la ville et participent à la création d'un réseau important des relations entre la ville et le reste du territoire. Ces équipements offrent le confort et la qualité de service nécessaire qui participent à l'attraction des clients.

Malheureusement au niveau de la ville de Chelghoum Laïd, la notion du tourisme est presque nulle et de même le cas des équipements hôteliers et d'accueil. Il n'existe qu'un seul

hôtel "hôtel Rhumel" dans la ville qui se situe au niveau du boulevard 1<sup>er</sup> novembre 1954 (RN5) à l'Ouest de la ville. Nous citons aussi la présence d'une auberge étatique gérée par la maison de jeune de la ville.



Photo N°25 : Hôtel Rhumel  
*Source : auteur*  
*Date de prise : 05/11/2018*



Photo N°26 : Maison de jeunes  
*Source : auteur*  
*Date de prise : 05/11/2018*

## 5.2. Les éléments non bâtis

Les composantes non bâties sont connues par "les espaces libres", peuvent être des espaces minéraux, végétaux ou combiné, c'est-à-dire composées du minéral et du végétal en même temps, et ce sont en général des espaces publics. Selon TIR et BENSLIMANE (2014), les éléments non bâtis sont classés en trois (03) catégories : des éléments surfaciques, des éléments linéaires et des éléments ponctuels. Vu l'échelle de notre étude nous avons mis la lumière sur les deux premiers.

### 5.2.1. Les éléments surfaciques

Ces éléments sont représentés par les espaces verts selon leurs différents types. Ces espaces englobent aussi tous types des places publiques, les aires de détente et de récréation.

La ville de Chelghoum Laïd, ne dispose pas malheureusement d'un nombre suffisant d'espaces verts qui rafraichissent la ville, et c'est aussi le cas pour les aires de récréation et de détente.

Les éléments surfaciques de la ville, sont classés comme suit :

- les forêts ;
- les squares ;
- les placettes publiques ;
- les piscines publiques.

### 5.2.1. A. Les forêts

Notre contexte d'étude disposant d'une forêt et occupant une surface importante, se situe à l'Est de la ville à côté de la zone industrielle et en face du marché de gros, des fruits et des légumes. Cette forêt marque l'entrée de la ville.



Photo N°27 : forêt

*Source : auteur*

*Date de prise : 04/11/2018*

### 5.2.1. B. Les squares

Tous les squares de la ville, remontant à l'époque coloniale, sont au nombre de trois (03). Et donnent sur la route nationale N°5.

Le premier square se situe devant l'hôtel Rhumel, a été abandonné par les habitants et par les collectivités locales, et est actuellement utilisé comme une pépinière.



Photo N°28 : pépinière

*Source : auteur*

*Date de prise : 25/11/2016*

Le deuxième square de la ville se situe devant l'église. Ce square est jusqu'à nos jours fonctionnel et bien entretenu.



Photo N°29 : square de l'église

*Source : auteur*

*Date de prise : 04/11/2018*

Le troisième square est au niveau de la cité "Abben Remdhane" (connu par le village des nègres à l'époque coloniale), occupant une superficie importante, il est clôturé et préparé pour l'accueil des habitants.



Photo N°30 : square

*Source : auteur*

*Date de prise : 04/11/2018*

#### 5.2.1. C. Les placettes publiques :

Les collectivités locales de la ville de Chelghoum Laïd ont entamé au début de l'année 2017 une série de travaux de réhabilitation des placettes publiques afin d'améliorer la qualité et le cadre de vie. Ce projet se focalise surtout sur les espaces entre les bâtiments collectifs pour éviter leur utilisation comme des parkings (service technique APC Chelghoum Laïd).

Parallèlement à ces espaces entre bâtiments qui ont un impact local (quartier), nous citons l'existence d'une placette au niveau de la cité « Abben Remdhane », qui est une

extension de la série des locaux commerciaux de "M. Batat". Cette placette est animée en hiver et est toujours occupée en été surtout après l'aménagement des aires de jeux pour les enfants. Malgré la surface modeste de cette place, elle attire la population des différents quartiers de la ville.



Photo N°31 : placette

*Source : auteur*

*Date de prise : 04/11/2018*

#### 5.2.1. D. Les piscines publiques

La ville de Chelghoum Laïd possède deux (02) piscines publiques avec des propriétaires privés. La première se situe au niveau du quartier de la SNTV à l'est de la ville, juste devant la SNTV (entrée est de la ville), et est connue par le nom "piscine de Zagad" sur le nom de son propriétaire. Nous mentionnons l'existence d'une autre piscine "la piscine des frères Fenni", qui se situe à la cité Abben Remdane juste à côté de la placette aménagée citée ci-dessus. Cette dernière est ouverte à tout le monde le matin et aux familles la nuit. Les frères Fenni ont également occupé le terrain à côté de la piscine pour l'aménager en un parc de jeux comportant des jeux pour les enfants et d'autres pour les adultes.



Photo N°32 : piscine

*Source : auteur*

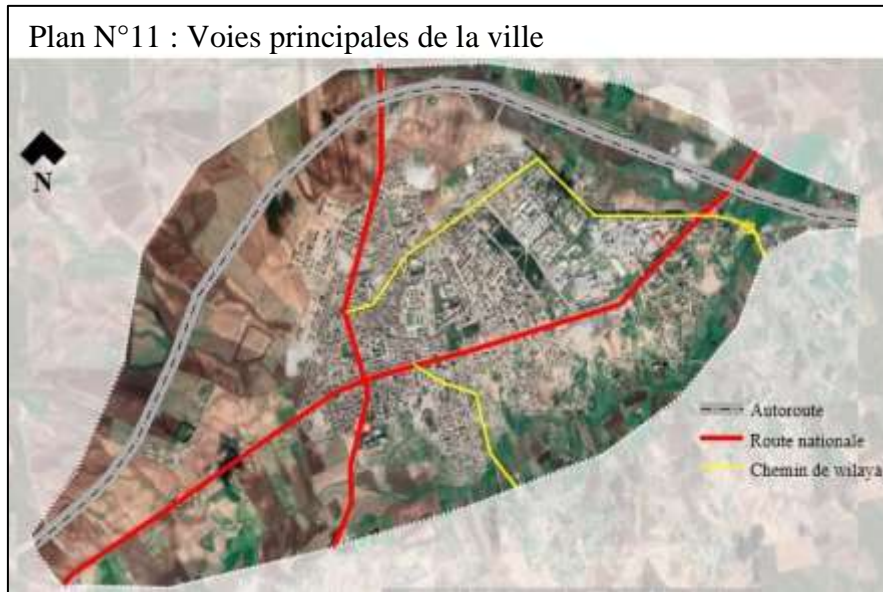
*Date de prise : 05/11/2018*

### **5.2.2. Les éléments linéaires**

Ces éléments sont représentés par la voirie selon ses différents classements et types. L'étude de ces éléments linéaires (voirie) constitue un anneau très important dans l'analyse de la ville, car la voirie et son trafic permettent de comprendre le taux de liaison de la ville avec son environnement. Son étude clarifie aussi l'accessibilité de la ville : plus la ville est accessible et attractive, plus elle est centrale et dynamique.

Selon l'enquête du terrain, les éléments linéaires de la ville de Chelghoum Laïd nous a permis de les classer comme suit :

- les routes ;
- les autoroutes ;
- le chemin de fer.



Source : *Google Earth + traitement auteur*

#### 5.2.2. A. Les routes

Les routes sont les structures constitutives de la ville, leur fonction ne se limite pas à la liaison des régions, mais elles animent les mouvements commerciaux et développent l'économie urbaine, c'est-à-dire elles participent à la dynamisation de la ville.

Donc, ces routes garantissent un bon fonctionnement de la ville à travers la création de bonnes conditions de déplacement.

La ville de Chelghoum Laïd, représentant une zone de transit, est dotée d'un bon réseau routier avec une largeur totale de 116,850 km dont 112,050 km revêtu (CENEAP, 2007). Ce réseau est caractérisé par une variation de classement et de fonctionnement :

-les routes nationales sont étendues sur 45,150 km et sont au nombre de deux (02) (CENEAP, 2007), leur création remonte à l'époque de la colonisation :

La route nationale N°5 représente l'épine dorsale de toute la ville. C'est un axe structurant, non seulement au niveau de la ville, mais aussi au niveau régional, car elle relie la métropole du Nord-Est algérien "Constantine" à la capitale du pays "Alger" en passant par la ville de Chelghoum Laïd, tout en la traversant d'Est en Ouest.

Au niveau local (dans la ville de Chelghoum Laïd), cette route représente le support de toute mobilité et déplacement de la population ou des marchandises, et sur ses deux rives se concentrent les équipements importants de la ville : industriels, commerciaux, administratifs ...etc.



Photo N° 33 : route nationale n°5

*Source : auteur*

*Date de prise : 25/11/2016*

La route nationale N°100 : nous ne pouvons pas dire que cette route nationale est moins importante que la RN5, car c'est une pénétrante du territoire algérien du Nord au Sud, tout en reliant la ville côtière Jijel avec la ville de Batna.

Elle franchit la ville du Nord-Ouest vers le Sud-Ouest, tout en croisant la route nationale N°5.



Photo N°34 : route nationale n°100

*Source : auteur*

*Date de prise : 05/11/2018*

#### -Les chemins de wilaya

La ville de Chelghoum Laïd est aussi dotée de trois (03) chemins de wilaya prolongés sur une longueur de 0,800 km (CENEAP, 2007) :

Le chemin de wilaya n°115 : relie la ville de Chelghoum Laïd avec les communes Ain M'louk et Oued Athmania.



Photo N°35 : chemin de wilaya 115

*Source : auteur*

*Date de prise : 05/11/2018*

Le chemin de wilaya n°49 : relie la ville de Chelghoum Laïd avec la commune de Bouhatem.



Photo N°36 : chemin de wilaya 49

*Source : auteur*

*Date de prise : 05/11/2018*

Le chemin de wilaya n°3 : relie la ville de Chelghoum Laïd avec les zones rurales environnantes



Photo N°37 : chemin de wilaya 3

*Source : auteur*

*Date de prise : 05/11/2018*

Ainsi la ville de Chelghoum Laïd dispose de plusieurs chemins communaux qui relient la ville avec les zones rurales environnantes. Ces chemins s'étalent sur une largeur de 66,100 km. En précisant que les pistes représentent 4,800 km de la longueur du réseau (CENEAP, 2007).

Notre contexte d'étude est limité, au Nord par l'autoroute Est-Ouest et au Sud par le chemin de fer :

#### 5.2.2. B. L'autoroute Est-Ouest

Cette autoroute est limitrophe avec la ville de Chelghoum Laïd en deux points à l'Est et à l'Ouest.

L'échangeur Est se situe au niveau de la commune de Oued Athmania, qui est à 20km de la ville, et l'échangeur Ouest qui se situe à l'Ouest au niveau de la commune de Tadjenanet, qui est à distance de 15km de la ville. Cette dernière souffre d'un manque d'échangeur qui est désormais le vœu de tous les habitants de la ville et surtout des commerçants de la RN5.



Photo N°38 : autoroute Est-Ouest

*Source : auteur*

*Date de prise : 05/11/2018*

### 5.2.2. C. Le chemin de fer

Cette ligne de chemin de fer relie Constantine avec la capitale Alger, en passant à 10 Km du Sud de la ville de Chelghoum Laïd. Elle a été réalisée avec les routes nationales par le service de génie militaire des colons. Actuellement, cette ligne est réhabilitée et beaucoup plus utilisée pour le déplacement des marchandises.



Photo N°39 : chemin de fer

*Source : auteur*

*Date de prise : 05/11/2018*

D'après l'analyse des infrastructures de transport de la ville de Chelghoum Laïd, nous constatons qu'ils sont en bon état. Il y a seulement le manque d'un échangeur au niveau de la ville qui pose problème, surtout avec l'existence de grands équipements (tel que la zone industrielle, les marchés de gros et marchés hebdomadaires...etc.) qui nécessitent une bonne accessibilité.

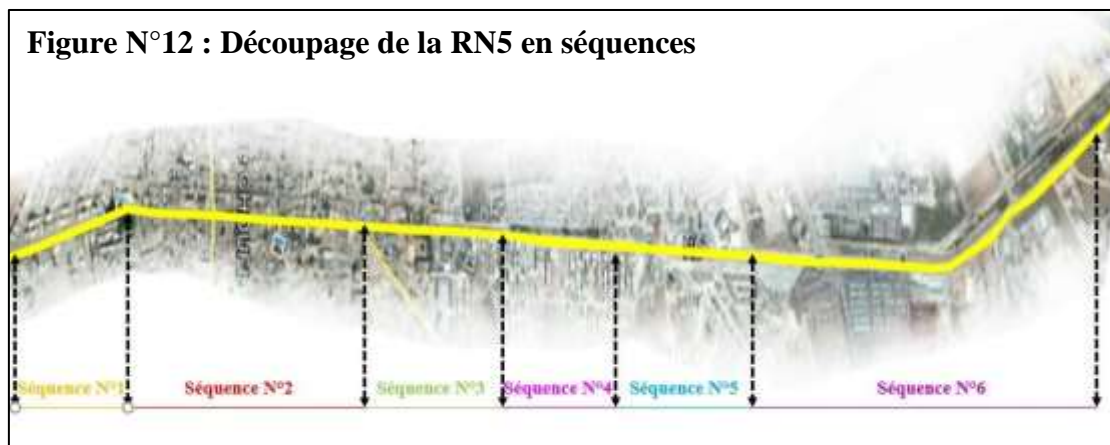
## 6. Les composantes paysagères

Afin d'effectuer l'analyse paysagère de notre contexte d'étude, nous avons choisi l'analyse du paysage du boulevard 1<sup>er</sup> novembre 1954 (tronçon de la route nationale N°5 qui traverse la ville). Vu l'importance de cette route dans l'urbanisation et le développement de la ville, elle ne représente pas seulement le support d'urbanisation, mais c'est aussi un élément de centralité de toute la ville. Cette centralité remonte à l'époque coloniale et elle est renforcée à travers la concentration des différents équipements de la ville sur ses deux rives (ce qui justifie la richesse de son passage).

La centralité de cette route nationale ne se limite pas au niveau local, elle est aussi une structure de centralité régionale vu les flux qu'elle supporte et la fonction qu'elle assure. Ces deux types de centralités (locale et régionale) de la RN5 sont complémentaires, car les

flux de transit (achats effectués par les passagers) animent les commerces situés sur ses deux rives.

Ce sont tous des critères qui nous ont orienté vers l'étude paysagère de la RN5. Pour pouvoir accomplir cette analyse paysagère, il nous a semblé utile de diviser le boulevard à des séquences. L'établissement de ces séquences n'était pas fait au hasard, nous les avons choisi sur la base de différents critères: l'homogénéité de la séquence, l'identité et la période historique qu'elle reflète, le paysage urbain qui caractérise chaque séquence ainsi que les fonctions et les services que chaque séquence assure à la ville.



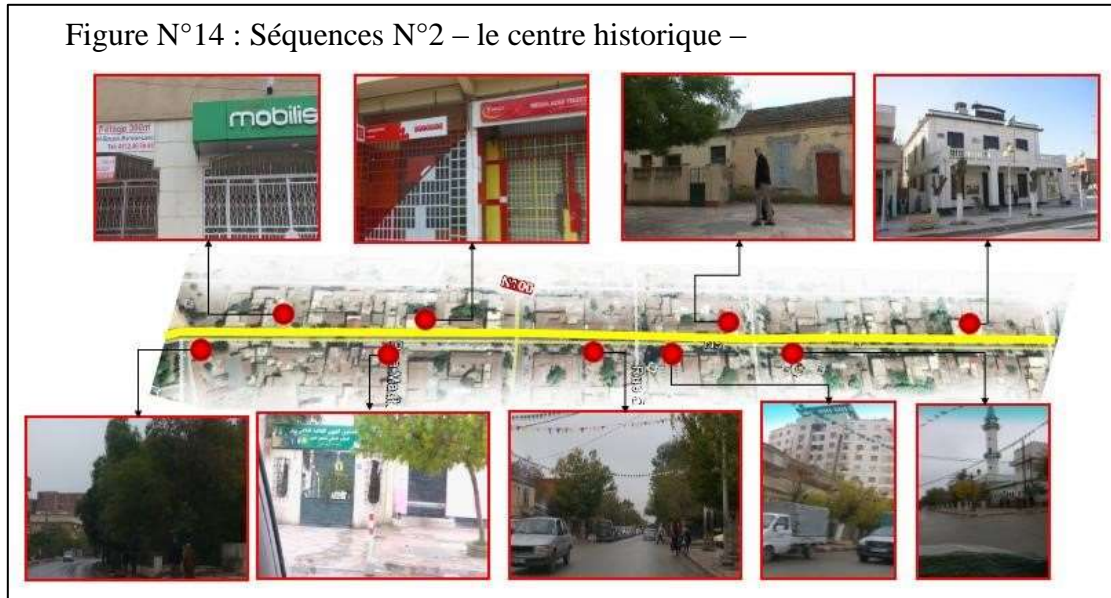
*Source : google earth + traitement auteur*

La première séquence, entrée Ouest de la ville, est représentée par un nouveau lotissement avec de bonnes façades qui donnent sur la RN5. Elle contient deux grands équipements : hôtel Rhumel et une station d'essence. Les espaces publics de cette partie reflètent l'image d'un nouveau tissu caractérisé par une fonction résidentielle.



*Source : google earth + traitement auteur*

La deuxième séquence, noyau colonial (centralité historique) et centre le plus ancien de la ville, est caractérisé par un tissu dense plein de commerces. L'espace public nécessite un traitement pour le renforcement de son image surtout à travers les façades et la réoccupation du square qui renforce les échanges sociaux et culturels.



Source : google earth + traitement auteur

La troisième séquence, représente aussi le tissu colonial avec une forte occupation par les équipements administratifs qui marquent le caractère politique et administratif de la ville (centralité politique et administratif). Nous remarquons que l'espace public est bien aménagé, ainsi il est très représentatif de la fonction de cette séquence.



Source : google earth + traitement auteur

La quatrième séquence, tissu traditionnel, est marquée par des espaces verts délaissés et des façades d'habitations transformées, ce qui a contribué à la création d'un espace public répulsif. Ce tissu reflète aussi l'image de la cité résidentielle avec l'existence d'équipements de première nécessité qui assurent cette fonction.

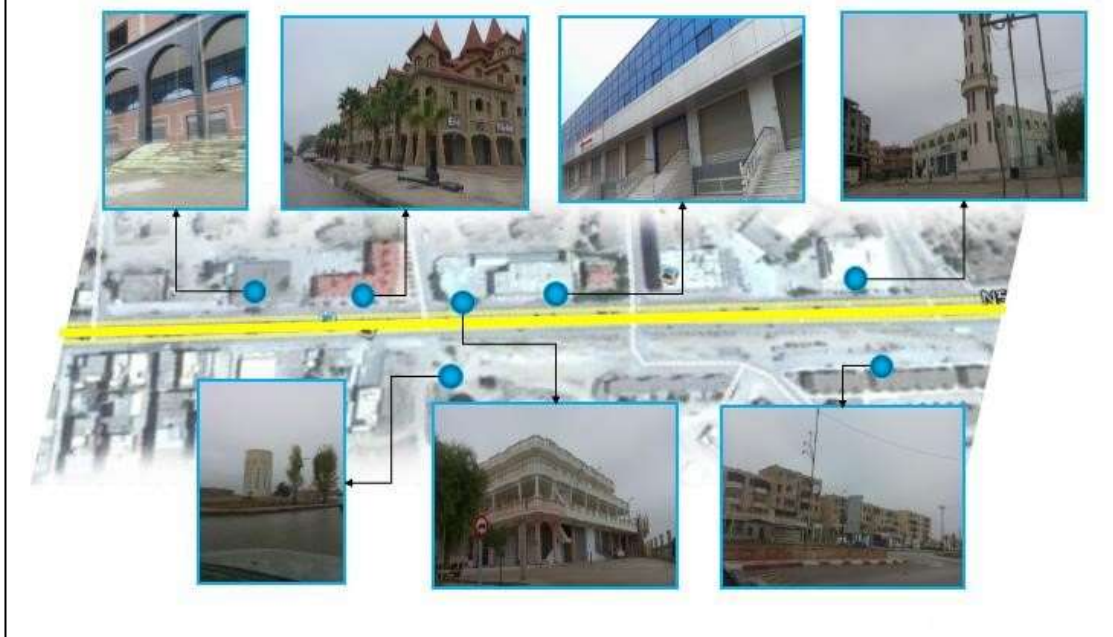
**Figure N°16 : Séquences N°4 \_ zone résidentielle \_**



*Source : google earth + traitement auteur*

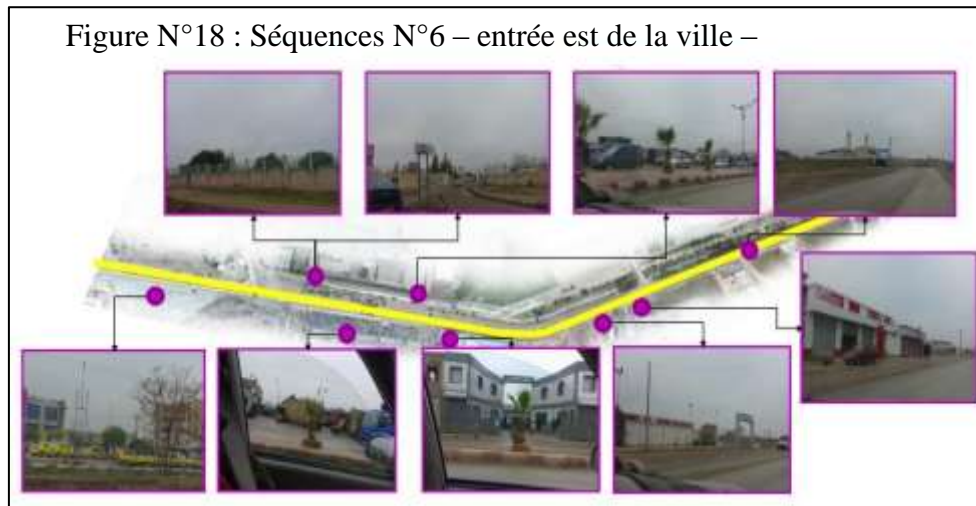
La cinquième séquence, tissu récent de l'habitat collectif, est marquée par un espace public lamentable et mal exploité (répulsif). La mosquée et le super marché représentent les seuls points d'attraction dans cette séquence.

**Figure N°17 : Séquences N°5 \_ zone résidentielle \_**



*Source : google earth + traitement auteur*

La sixième séquence, entrée Est de la ville, est marquée par la présence d'équipements à grande valeur, non seulement au niveau de la séquence ou de la ville, mais aussi au niveau régional et même national. Ces espaces publics reflètent le poids de la ville malgré la présence de quelques problèmes qui nécessitent une gestion tels que celui du stationnement anarchique devant le marché de gros des fruits et légumes.



*Source : google earth + traitement auteur*

Nous déduisons de cette étude paysagère que la route nationale n°5 (boulevard 1<sup>er</sup> novembre 1954) représente un axe structurant de la ville. Autour de cet axe, la ville s'est développée, alors le passage de la route nationale n°5 ne consiste pas seulement à franchir la ville, ça peut aussi être vu comme un passage dans le temps, qui nous permet de distinguer les différentes étapes d'évolution de la ville.

En plus, la concentration des équipements, la différenciation des paysages urbains et la multiplicité des fonctions sur les deux rives de la RN5, ont qualifié cette route comme un espace d'assemblage symbolique et de concentration des services. C'est ce qui explique la centralité de cet axe par rapport à toute la ville. La concentration des équipements qui ont un poids régional ou national, justifie également l'importance de cette route nationale par rapport à la ville.

## **7. Conclusion**

Le site de la ville de Chelghoum Laïd représente l'un des sites les plus riches de la région Nord-Est de l'Algérie. Cette richesse est le résultat des différentes composantes. En commençant par les composantes naturelles qui sont représentées surtout par les terres

agricoles, les ressources hydriques et les montagnes qui sont devenues des carrières des matériaux de construction.

Nous citons aussi la force démographique et jeune qui constitue une forte opportunité pour le développement de la ville. Pour les composantes urbaines, nous citons la présence de grands équipements qui ont un impact régional ou même national et qui sont : la zone industrielle, le marché de gros des fruits et légumes et la route nationale N°5. La combinaison de ces composantes a donné un poids et une importance à la ville dans son cadre régional.

Nous pouvons tirer de cette analyse des différentes composantes de la ville de Chelghoum Laïd, c'est qu'elle dispose de composantes qui génèrent des aires d'influences importantes renforçant l'attractivité de la ville et qui est accentuée par la route nationale N°5.

La RN5 n'est pas seulement une infrastructure de liaison et d'accessibilité, mais elle représente aussi un espace de centralité de toute la ville. L'apparition de l'autoroute Est-Ouest avec un tracé parallèle à celui de la RN5 et l'absence d'un échangeur aménagé au niveau de cette ville contribue d'une certaine manière à la diminution de la transitivité de la ville, qui se traduit par une diminution de l'accessibilité, donc moins de dynamisme au niveau de la ville.

## Conclusion de la partie

La ville de Chelghoum Laïd est une ville coloniale. L'héritage de la colonisation constitue le premier noyau sur lequel la ville a évolué. Ce dernier n'est pas considéré seulement comme le centre historique de la ville, c'est aussi le centre de son dynamisme. L'intégration du commerce au niveau du village de colonisation constitue le point de départ non seulement de la dynamique économique (ou commerciale), mais aussi sociale et démographique. Parmi les composantes de la ville héritée de la colonisation, nous citons la route nationale N°5 qui constitue la structure d'évolution de la ville. Elle est désormais une vectrice de son urbanisation et l'axe de sa coordination jusqu'à nos jours. La fonction de cette route nationale n'est pas limitée dans l'orientation de l'urbanisation de la ville, mais elle est aussi un lieu de centralité dans la ville.

La RN5 représente un corridor essentiel au niveau régional vu la fonction de coordination qu'elle assure. L'attractivité de cette route est expliquée par les flux qu'elle supporte. Ainsi, au niveau urbain et local, cette route relie des quartiers très importants de la ville et regroupe des équipements principaux : administratifs, politiques, économiques, des services ...etc. En traitant cette route comme une composante urbaine, nous pouvons dire qu'elle représente un espace public intergénérationnel, son paysage regroupe les espaces, les façades et les ambiances qui transmettent des messages de chaque époque vécue par la ville. Ceci nous a permis de constater que la centralité ne peut pas seulement être la production d'un centre radioconcentrique, mais elle peut également être d'une forme linéaire telle que cette route nationale exprimant la centralité de toute la ville de Chelghoum Laïd.

Parallèlement aux composantes héritées de l'époque coloniale, au niveau de la ville de Chelghoum Laïd des composantes remontent à l'ère de l'indépendance et ont un impact sur la centralité et la dynamique de la ville. L'analyse des différentes composantes de la ville, nous permet de mettre la lumière sur deux grandes composantes : le marché de gros des fruits et légumes et la zone industrielle. Ces derniers représentent des pôles d'attraction au niveau régional voir même national, commençant par le marché de gros des fruits et légumes qui alimente toute la région Nord-Est de l'Algérie et la zone industrielle regroupant des usines qui alimentent tout le territoire national.

Donc, la combinaison de ces grandes composantes a permis d'établir un dynamisme à la ville de Chelghoum Laïd (la présence du marché de gros des fruits et légumes et la zone industrielle représentent les pôles d'attraction et la RN5 est l'outil de liaison de ses pôles avec le reste du territoire et assurant leur accessibilité).

Nous citons aussi l'apparition de l'autoroute Est-Ouest qui est un projet externe et ne traverse pas la ville, mais qui a pu l'influencer. Cette autoroute a le même tracé de la RN5 et manque d'échangeur au niveau de la ville de Chelghoum Laïd. Cette autoroute semble marginalisée la ville et a diminué les flux de circulation de cette route (voir annexe N°3). Cette situation nous a mené à poser la question suivante : *est-ce que l'apparition de l'autoroute a vraiment éteint le dynamisme de la ville qui est animée à travers les trois composantes citées auparavant ?*

La présente partie nous a permis de cerner l'échantillon sur lequel nous devons nous baser par la suite afin que la troisième partie nous donne une réponse

---

# **Partie III : les composantes principales et la dynamique de la ville**

---

## Introduction de la partie

La présente partie analyse les grands équipements ou les composantes principales de la ville de Chelghoum Laïd. Ces composantes ont été bien déterminées dans la précédente partie et sont représentées par la zone industrielle et le marché de gros des fruits et légumes.

Nous allons étudier le fonctionnement de chaque équipement, mais nous ne devons pas nous contenter de l'analyse de l'équipement lui-même, mais plutôt effectuer l'analyse sous le prisme de deux éléments incontournables: les mouvements sur la route nationale N°5 et ceux induits par l'avènement de l'autoroute Est-Ouest.

À la lumière de ce que nous avons cité avant, nous pouvons dire que l'analyse de ces équipements s'articule en premier lieu sur l'étude de leur capacité de polarisation de l'espace régional, national et même international et en deuxième lieu, elle se base sur l'accessibilité de ces équipements à travers la RN5 et l'impact de l'apparition de l'autoroute Est-Ouest sur les conditions de mobilité, de l'attractivité et de la centralité de ces équipements.

Cette analyse consiste à suivre une approche comparative qui repose sur deux périodes primordiales : le fonctionnement de marché de gros des fruits et légumes avant l'apparition de l'autoroute Est-Ouest et après l'arrivée de cette dernière. Concernant la zone industrielle, le manque d'études réalisées sur ce sujet nous a permis de procéder à une articulation sur l'évaluation de la fréquentation de cette zone dans les deux périodes : avant et après l'apparition de l'autoroute Est-Ouest suivant les avis des propriétaires des unités de production.

Le choix de l'autoroute Est-Ouest comme objet ayant des impacts sur la dynamique de la ville est justifié par son tracé qui est parallèle à celui de la route nationale n°5 (RN5), cette dernière représente le boulevard principal dans la ville, le lieu de concentration et de centralité des équipements, le support des flux de transition et même le garant de l'accessibilité des grands équipements de la ville. Donc l'absence d'un échangeur de cette autoroute au niveau de la ville donne l'impression d'une marginalisation spatiale de cette ville.

L'autoroute est une infrastructure de transport destinée à désenclaver les régions, elle est devenue dans notre cas une sorte de marginalisation de la ville, c'est la

particularité qui a attiré notre curiosité pour effectuer cette recherche afin de vérifier si cette marginalisation est d'ordre spatial ou si elle a aussi des impacts fonctionnels.

Cette partie représente les résultats que nous avons obtenus durant cette recherche, elle est répartie sur deux chapitres suivant les équipements traités. Il s'agira dans un premier chapitre d'étudier la zone industrielle comme une tête d'alimentation (disposant de grandes usines au niveau national) et dans le deuxième chapitre nous évoquons le marché de gros des fruits et légumes comme un pôle d'attraction dans la ville.

La majorité des résultats obtenus durant cette recherche s'est fait avec l'outil d'enquête questionnaire, dont le traitement sera réalisé à travers différents logiciels : les cartes ont été réalisées avec un logiciel SIG, "MAPINFO professionnel 8.0©", pour les données statistiques, nous avons procédé par Microsoft Excel©. Pour le traitement des données, nous avons choisi une méthode d'accroissement des variantes et des bases de données afin d'expliquer les résultats d'une manière profonde et détaillée.

Les résultats de cette partie portent sur les réponses aux questions posées au début de cette recherche, nous avons généralisé ces résultats des grands équipements sur la dynamique de toute la ville, où nous confirmons ou infirmons l'hypothèse fixée par cette recherche.

---

**Chapitre 1 : la zone  
industrielle, une source de  
fourniture internationale**

---

## 1. Introduction

L'économie repose sur trois secteurs essentiels : un secteur agricole, un secteur industriel et un secteur commercial. Au niveau de la ville, les études se concentrent sur les deux derniers secteurs, voire leur répartition spatiale dans le milieu urbain. En général, le secteur commercial se focalise dans le centre de la ville, par contre le secteur industriel occupe les abords de cette dernière.

En mettant l'accent sur le volet industriel, nous pouvons dire que le secteur secondaire représente un pilier très important sur lequel repose l'économie de la ville.

La ville de Chelghoum Laïd dispose d'une zone qui regroupe les différentes activités industrielles, cette zone a une valeur importante au niveau local, régional et même national, et représente le seul pôle du secteur secondaire existant au niveau de la ville. Ce chapitre met la lumière sur cette zone en étudiant son fonctionnement et le rôle qu'elle joue dans l'animation du dynamisme de toute la ville.

Afin d'effectuer cette analyse, nous avons collecté des informations auprès de l'administration de la zone, néanmoins ces données étaient très générales (le nom de l'investisseur, la date de création des usines, le numéro des lots de chaque usine et la surface de ces derniers).

À cause du manque de données au niveau des administrations (voir annexe N°6) sur cette zone et l'absence d'études effectuées sur cette dernière nous avons élaboré un questionnaire pour récolter le maximum de données afin de cerner tous les aspects de l'étude. Nous avons divisé ce questionnaire à quatre parties : la première donne une fiche technique sur l'unité de production, la seconde présente l'investisseur, la troisième sert à démontrer la marchandise et la production de l'usine et la quatrième évoque le client tout en prenant l'avis des investisseurs à propos de la fréquentation des clients lors de l'apparition de l'autoroute Est-Ouest.

Sur la base de ce que nous avons cité auparavant, nous pouvons déduire que les objectifs de l'étude de la zone industrielle font ressortir le rôle et le poids de cette zone, ensuite en tant qu'équipement essentiel dans la ville, nous avons illustré comment cette zone peut participer à l'animation de la dynamique de toute la ville, comme une dernière étape de l'analyse de la zone industrielle, nous avons démontré

l'impact de l'apparition de l'autoroute Est-Ouest sur le fonctionnement de cette dernière.

L'objectif principal de cette étude est de définir la dynamique de la ville de Chelghoum Laïd au travers de ses composantes principales. L'évaluation de l'impact de cette composante (zone industrielle) va nous permettre de comprendre son dynamisme et les changements selon les différentes mutations du territoire.

## **2. Présentation de la zone industrielle**

La zone de la ville de Chelghoum Laïd se situe à l'entrée est de la ville sur la rive de la RN5, elle rassemble les différentes industries parmi elles des industries lourdes et polluantes, la création de cette zone avait pour but de regrouper ces activités dans un seul endroit et de les maintenir à l'écart du milieu urbain.

La zone industrielle a été réalisée en deux tranches : la première réalisée sous la direction du bureau d'étude constantinois "URBACO" en 1974, cette première tranche occupe la partie Sud de la zone, elle est répartie sur une surface de 40 ha; la partie Nord de la zone réalisée en 1992 sous l'égide de l'agence immobilière de la wilaya de Mila, elle s'étend sur une surface de 13,62 Ha (service technique APC Chelghoum Laïd).

En totalité, la zone de la ville de Chelghoum Laïd se répartit sur une superficie de 224,02 ha, cette zone est divisée en 111 lots, leurs surfaces varient entre 1280m<sup>2</sup> et 627 030m<sup>2</sup>. La majorité des unités de production dans la zone ont vu le jour en 1986. Les lots de la zone n'étaient pas affectés d'une manière anarchique, mais plutôt suivant la demande de l'investisseur, la nature du projet et la superficie que ce dernier nécessite, c'est pourquoi nous trouvons des unités réalisées sur plusieurs lots environnants et d'autres ont été réalisés sur un demi-lot ; ces lots sont numérotés et parfois alphabétisés par exemple : lot N°22A et N°22B (administration de la zone).



- en premier lieu, nous nous sommes intéressés à l'investisseur afin de déterminer ses origines géographiques, les raisons de leur choix de la zone et les atouts de cette dernière ;
- deuxièmement, nous avons mis l'accent sur les clients pour déterminer leur nombre, leur fréquentation et leurs origines ;
- la troisième étape sur la production : la source de la matière première et la direction des produits finaux.

La superposition de ces données nous permettra de définir l'aire de chalandise de la zone

### 3.1.L'investisseur de la zone industrielle

#### 3.1.1. *Les origines géographiques des investisseurs*

La précision des origines géographiques des investisseurs nous permet d'évaluer la capacité d'attraction de la zone industrielle, cela nous permettra de cerner la capacité de polarisation du territoire et l'aire de chalandise de cette zone (tableau N° 22).

**Tableau N°22 : Origines géographiques des investisseurs**

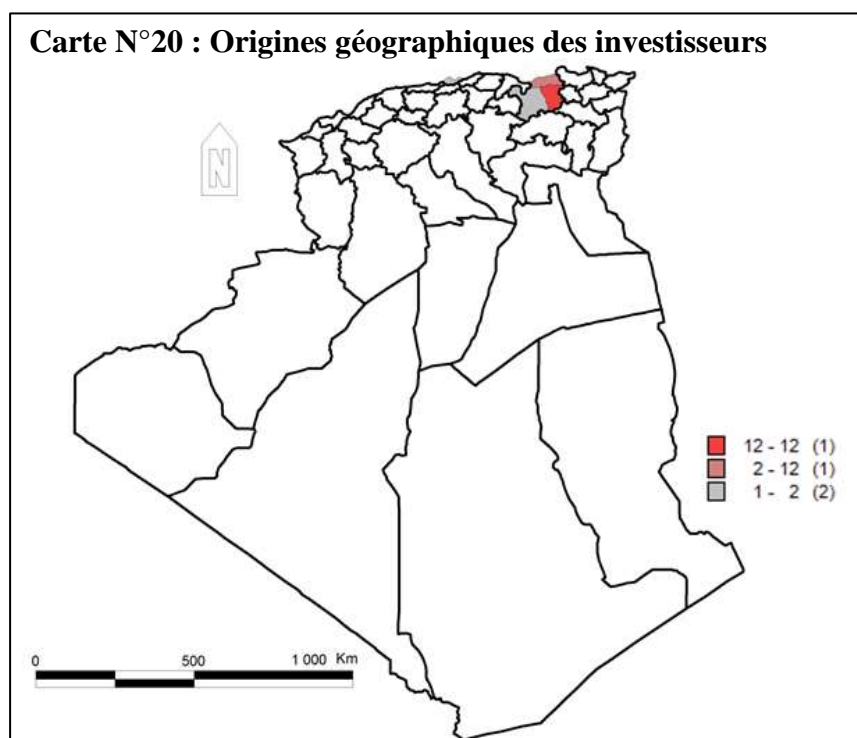
Origine	Nombre	Taux
Chelghoum Laïd	9	52,95%
Mila	3	17,65%
Sétif	1	5,88%
Jijel	2	11,76%
Alger	1	5,88%
Allemagne	1	5,88%
Total	17	100%

*Source : enquête auteur, 2019*

La première remarque que nous pouvons faire est le nombre réduit des unités de production qui sont au nombre de dix-sept (17) par rapport au nombre des lots de la zone qui est de cent-onze (111) lots, nous citons aussi que le reste des lots disposent de propriétaires, mais malheureusement ces lots ne sont pas utilisés comme des unités de production, ce qui nous permet de conclure que la vacuité de la zone industrielle est due à l'exploitation des lots construits comme des dépôts.

D'après le tableau N°22, nous remarquons que presque la moitié des investisseurs sont de la ville de Chelghoum Laïd, malgré le nombre réduit des unités de production, nous citons la présence des investisseurs des wilayas environnantes telles que : Jijel et Sétif (carte N°20) et même la présence d'un investisseur allemand.

La présence d'un investisseur étranger originaire d'un pays européen développé reflète la gravité de cette zone industrielle, cela signifie qu'il y a des avantages et des atouts qui ont encouragé cet investisseur à choisir cette zone industrielle qui n'est pas située dans une grande ville, mais sûrement cette zone garantit des offres importantes.



*Source : auteur*

La carte N°20 démontre la présence des investisseurs provenant de wilayas environnantes telles que la wilaya de Sétif et celle de Jijel, cette carte illustre également la présence d'un investisseur de la wilaya d'Alger capitale du pays.

Nous avons demandé aux investisseurs la date d'ouverture de leurs unités de production, cette question avait plusieurs objectifs et surtout l'évaluation de la capacité d'attraction des investisseurs pour la zone depuis son apparition et jusqu'à nos jours.

Pour traiter les réponses de cette question, nous avons classé ces derniers selon des intervalles (tableau N°23).

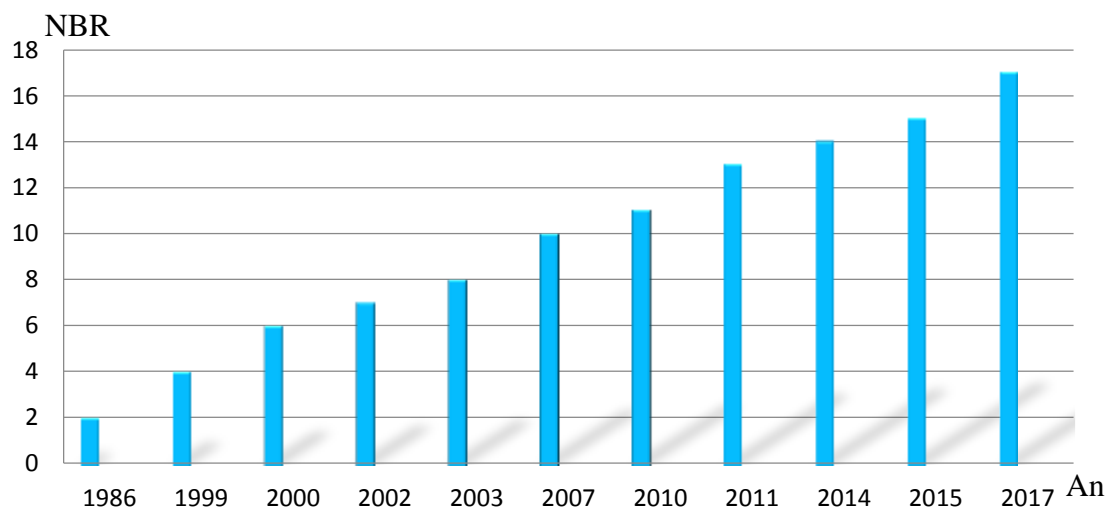
**Tableau N°23 : Dates d'apparition des unités de production**

Date d'apparition	Nombre	Taux
Avant 2000	4	23,54%
[2000 – 2002[	2	11,76%
[2002 – 2004[	2	11,76%
[2004 – 2006[	0	0%
[2006 – 2008[	2	11,76%
[2008 – 2010[	0	0%
[2010 – 2012[	3	17,66%
[2012 – 2014[	0	0%
[2014 – 2016[	2	11,76%
[2016 – 2018[	2	11,76%
Total	17	100%

*Source : enquête auteur 2019*

D'après le tableau N°23, nous remarquons avant l'an 2000 un rythme équilibré de l'apparition des unités de production, après la date citée auparavant, nous constatons un rythme plus au moins accéléré par rapport à la période précédente et où nous sommes arrivés à 17 unités de production en 2017.

**Graphique N°1 : Dates d'apparition des unités de production**



*Source : auteur*

Le graphique N°1, démontre deux unités de production qui ont été ouvertes en 1986 et deux autres en 1999, nous constatons également deux autres unités qui ont vu le jour en 2000, et 2002 c'est le cas aussi en 2003. Le processus d'ouverture des unités de production continue jusqu'en 2007 avec l'apparition de deux unités et avec une autre en 2010. En 2011, deux autres unités sont apparues, une unité en 2014 et en 2015, enfin, deux unités qui ont été mises en production en 2017.

### 3.1.2. *Les atouts de la zone de la ville de Chelghoum Laïd*

La présence de l'investisseur étranger au niveau de la zone industrielle de la ville de Chelghoum Laïd justifie son importance, cela signifie que cette dernière possède des qualités et offre des avantages qui encouragent l'investissement et attirent les capitaux.

Par le biais du questionnaire, nous avons demandé aux investisseurs les raisons pour lesquelles ils ont choisi cette zone et nos réponses sont classées comme suit : une fiscalité avantageuse, la situation stratégique de la zone, la disponibilité des moyens de transport, sa proximité au lieu de résidence. Nous avons donné aux investisseurs la possibilité de proposer d'autres réponses et de choisir et cocher plusieurs réponses (tableau N°24).

**Tableau N°24 : Raisons de choix de la zone**

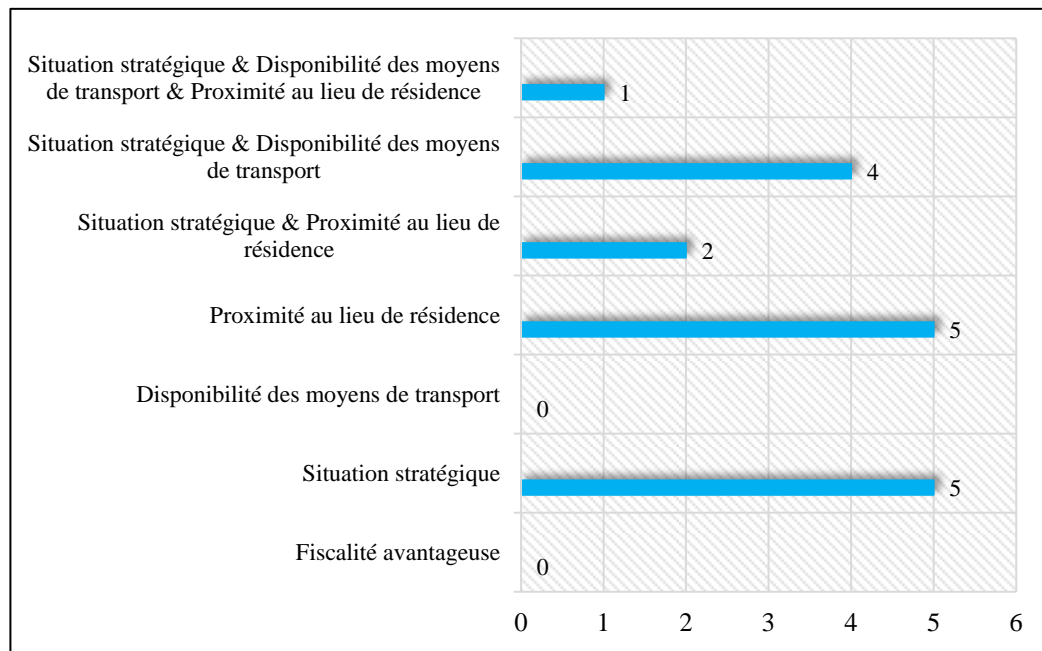
Raisons de choix	Nombre	Taux
Fiscalité avantageuse	0	0%
Situation stratégique	5	29,41%
Disponibilité des moyens de transport	0	0%
Proximité au lieu de résidence	5	29,41%
Situation stratégique & Proximité au lieu de résidence	2	11,76%
Situation stratégique & Disponibilité des moyens de transport	4	23,54%
Situation stratégique & Disponibilité des moyens de transport & Proximité au lieu de résidence	1	5,88%
Total	17	100%

*Source : enquête auteur 2019*

Le tableau N°24 montre que cinq (5) investisseurs ont choisi cette zone grâce à sa situation stratégique, également cinq (5) l'ont choisi à cause de sa proximité de leur

lieu de résidence, deux (2) investisseurs ont justifié leur choix par la situation stratégique et la proximité du lieu de résidence en même temps, la situation stratégique et la disponibilité des moyens de transport étaient le choix de quatre (4) investisseurs, finalement un investisseur a justifié son choix par la situation stratégique, la disponibilité des moyens de transport et la proximité au lieu de résidence en même temps.

**Graphique N°2 : Raisons de choix de la zone industrielle**



*Source : auteur*

Le graphique N°2 illustre les raisons du choix de la zone industrielle de la ville de Chelghoum Laïd. Nous remarquons qu'il y a un consensus sur la situation stratégique de cette zone industrielle et que la majorité des réponses incluent ce choix, cela indique vraiment le bon positionnement et l'importance de cette zone.

Nous constatons que les investisseurs ont ignoré le choix de la fiscalité avantageuse et malheureusement nous n'avons pas pu accéder à cette information.

Parmi les raisons du choix, nous citons aussi la disponibilité des moyens de transport et la proximité de cette zone au lieu de résidence des investisseurs, en général nous pouvons dire que la situation stratégique avec la disponibilité des moyens de transport est les atouts primordiaux qui ont encouragé l'investissement dans cette zone.

### 3.2. Le client de la zone industrielle

La présence de l'investisseur seul ne peut jamais être suffisante afin de garantir le bon fonctionnement de la zone industrielle c'est pourquoi nous avons demandé aux investisseurs des informations concernant leurs clients, en premier lieu la question était autour du nombre des clients par jour (tableau N° 25).

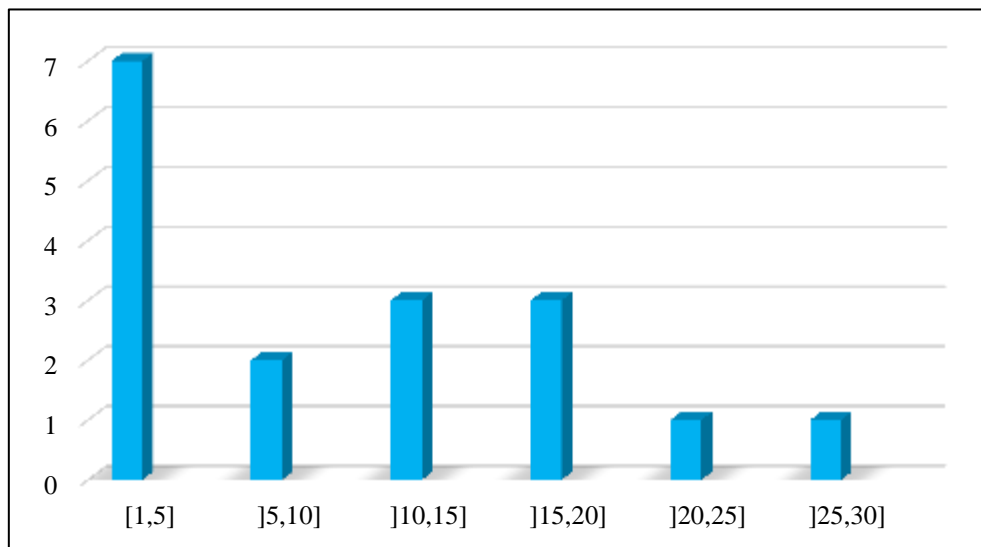
**Tableau N°25 : Nombre des clients par jour**

	[1,5]	] 5,10]	] 10,15]	] 15,20]	] 20,25]	] 25,30]	Total
NBR	7	2	3	3	1	1	17
Taux	41, 18%	11, 76%	17, 65%	17, 65%	5, 88%	5, 88%	100

*Source : enquête auteur 2019*

Le tableau N°25 montre le nombre des clients des unités de production, la majorité des unités ont de 1 à 5 clients par jour, les autres unités de production ont des nombres très proches de clients : 2 unités ont de 5 à 10 clients, 3 ont de 10 à 15 clients, le même nombre ont de 15 à 20 clients et une seule unité a de 20 à 25 clients et il en est de même pour l'intervalle de 25 à 30 clients (graphique N°3).

**Graphique N° 3 : Nombre des clients par jour**



*Source : auteur*

Ce nombre de clients nous a encouragé à demander la quantité de vente par jour ce qui nous permettra de mieux saisir le fonctionnement de chaque unité, néanmoins nous n'avons pas pu classer la quantité des produits vendus à cause de la nature

différente des produits (nous avons des productions par m<sup>2</sup>, des productions par kg, des productions par des pair ...etc.)

Afin d'éclaircir cette confusion, nous avons demandé aux investisseurs quelle méthode ils utilisent dans la vente et la distribution de leurs produits : gros, demi-gros ou détail ; les réponses ont été réparties sur ces trois catégories (tableau N°26).

**Tableau N°26 : Méthodes de distribution des produits**

Vente	Gros	Demi-gros	Détail	Gros &demi-gros	Total
Nombre	11	0	0	6	17
Taux	64, 71%	0%	0%	35, 29%	100%

*Source : enquête auteur 2019*

Nous avons onze (11) unités de production qui distribuent leurs produits en gros et six (6) unités qui distribuent les produits selon la demande des clients des fois en gros et des fois en demi-gros, nous remarquons qu'aucune unité de production ne distribue ses produits en détail ; cela signifie que la quantité de la production est vraiment importante.

Cette importance de la zone industrielle de la ville de Chelghoum Laïd est expliquée à travers les origines géographiques des clients, ce qui explique la capacité d'attraction de cette zone (tableau N°27).

**Tableau N°27 : Origines géographiques des clients**

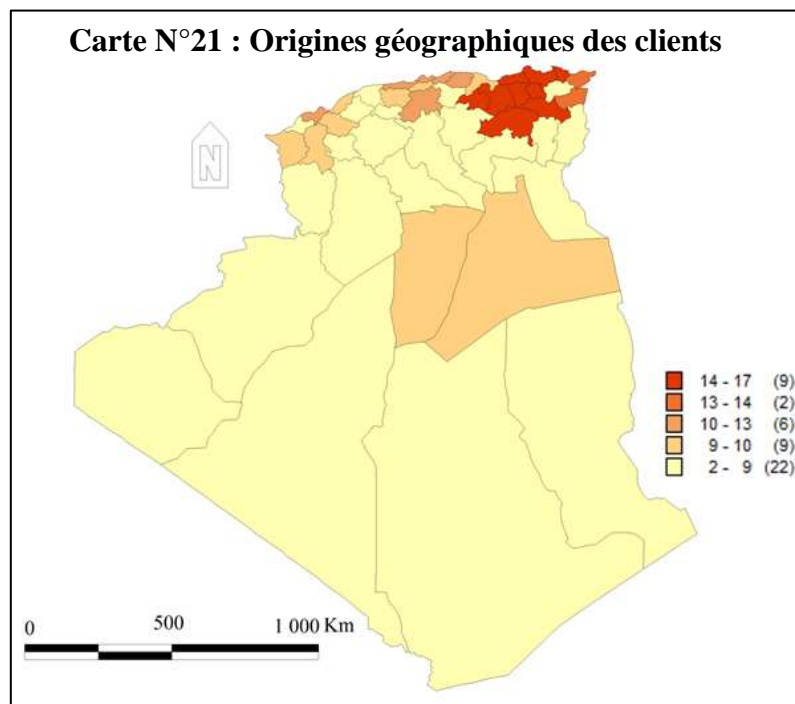
Wilaya	Nombre	Taux
ADRAR	2	0, 57%
CHLEF	2	0, 57%
LAGHOUAT	2	0, 57%
OUM EL BOUAGHI	15	4, 31%
BATNA	15	4, 31%
BEDJAIA	9	2, 59%
BISKRA	2	0, 57%
BECHAR	2	0, 57%
BLIDA	9	2, 59%
BOUIRA	2	0, 57%
TAMANRASSET	2	0, 57%
TEBESSA	2	0, 57%

TLEMCEN	9	2, 59%
TIARET	2	0, 57%
TIZI OUZOU	10	2, 87%
ALGER	10	2, 87%
DJELFA	2	0, 57%
JIJEL	15	4, 31%
SETIF	15	4, 31%
SAIDA	2	0, 57%
SKIKDA	16	4, 60%
SIDI BEL ABBES	9	2, 59%
ANNABA	15	4, 31%
GUELMA	2	0, 57%
CONSTANTINE	15	4, 31%
MEDEA	10	2, 87%
MOSTAGANEM	9	2, 59%
M'SILA	2	0, 57%
MASCARA	9	2, 59%
OUARGLA	9	2, 59%
ORAN	10	2, 87%
EL BAYADH	2	0, 57%
ILLIZI	2	0, 57%
BORDJ BOU ARRERIDJ	14	4, 02%
BOUMERDES	10	2, 87%
EL-TAREF	13	3, 74%
TINDOUF	2	0, 57%
TISSEMSILT	2	0, 57%
EL OUED	2	0, 57%
KHENCHELA	2	0, 57%
SOUK-AHRAS	13	3, 74%
TIPAZA	10	2, 87%
MILA	17	4, 89%
AIN-DEFLA	9	2, 59%
NAAMA	2	0, 57%
AIN-TEMOUCHENT	2	0, 57%
GHARDAÏA	9	2, 59%

RELIZANE	2	0, 57%
Total	348	100%

*Source : enquête auteur 2019*

Le tableau N°27 montre que la zone industrielle de la ville de Chelghoum Laïd représente un pôle d'attraction national, elle attire des clients des 48 wilayas algériennes ; parmi les unités de production qui ont une clientèle constante de ces wilayas, nous citons : l'unité des matériaux de construction, l'unité de production des vêtements et des chaussures de l'armée et l'unité des détergents.



*Source : auteur*

La carte N° 21 illustre les origines géographiques des clients, nous remarquons que la zone industrielle de la ville de Chelghoum Laïd attire des clients de 48 wilayas algériennes ; nous remarquons aussi une grande concentration dans les wilayas du Nord-Est algérien, en deuxième position, nous avons les wilayas du centre et une wilaya de l'Ouest (Oran), en troisième classe, il y a les wilayas de l'Ouest et deux wilayas de Sud (Ouargla et Ghardaïa) et la dernière classe regroupe le reste des wilayas algériennes.

Parallèlement à la capacité d'attraction des clients, nous vérifierons aussi le rythme de fréquentation de la zone, qui confirme l'influence de la zone industrielle sur ses clients (tableau N°28).

**Tableau N°28 : Présence des clients dans la zone**

	Présence quotidienne	Présence hebdomadaire	Présence irrégulière	Total
NBR	12	2	3	17
Taux	70, 59%	11, 76%	17, 65%	100%

*Source : enquête auteur 2019*

Nous remarquons à partir du tableau N°28 que plus de 70% de la clientèle de la zone industrielle est présente d'une manière quotidienne et plus de 11% de la clientèle est présente d'une manière hebdomadaire. Ce rythme régulier de la fréquentation signifie que cette zone industrielle dispose d'une base clientèle constante, donc nous pouvons dire qu'elle a une capacité importante de polarisation du territoire.

### **3.3.La marchandise de la zone industrielle**

#### **3.3.1. Nature et origines des produits**

L'étude des investisseurs et des clients de la zone industrielle ne sera complète qu'à travers l'analyse des produits de la zone industrielle. Nous allons commencer par la clarification de la nature de la matière produite au niveau des unités (tableau N°29).

**Tableau N°29 : Nature des produits**

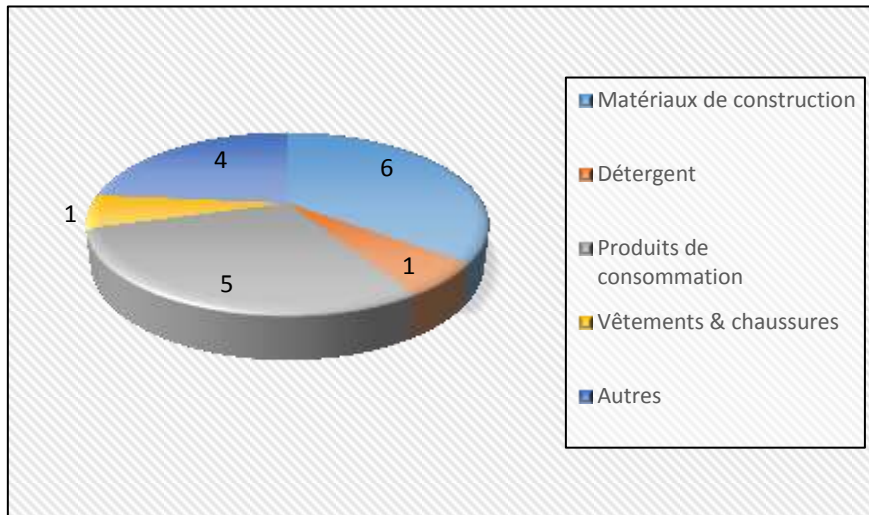
Nature	Nombre	Taux
Matériaux de construction	6	35, 30%
Détergent	1	5, 88%
Produits de consommation	5	29, 41%
Vêtements & chaussures	1	5, 88%
Autres	4	23, 53%
Total	17	100%

*Source : enquête auteur, 2019*

Le tableau N°29 montre que les matériaux de construction et les produits de consommation sont majoritairement présents : six (6) et cinq (5) unités successivement, nous avons aussi l'unité de production des vêtements et des chaussures de l'armée algérienne. Cette dernière distribue sa production aux 48 wilayas de l'Algérie, également l'unité des détergents "Henkel" qui a une dimension internationale et sa production représente 30% de la production nationale, ainsi que

d'autres unités de production telles que l'unité du plastique, de gaz, de verre et celle de la nourriture de volaille (graphique N°4).

**Graphique N° 4 : Nature des produits de la zone industrielle**



*Source : auteur*

D'après le graphique N°4 nous pouvons déduire que malgré le nombre restreint des unités de production, la zone industrielle de la ville de Chelghoum Laïd dispose d'une panoplie de production.

La connaissance de la nature de la production n'est pas suffisante, il nous faut déterminer si la matière première est produite dans chaque unité ou si elle est importée (tableau N°30).

**Tableau N°30 : la production de la matière première**

Autofabrication	Acheté	Autofabrication et acheté	Total
00	16	01	17

*Source : enquête auteur 2019*

Le tableau N°30 indique que toutes les unités de production ne fabriquent pas leur matière première, c'est pourquoi nous devons préciser les origines de cette matière première (tableau N°31), cela constitue une étape très importante dans la délimitation de l'aire d'influence de la zone industrielle, après avoir déterminé les origines des investisseurs et des clients il est désormais indispensable de déterminer les mouvements des produits de la zone industrielle, nous avons commencé par la précision des origines de la matière première.

**Tableau N°31 : Origines de la matière première**

Wilaya	Nombre	Taux
ADRAR	2	1, 47%
CHLEF	2	1, 47%
LAGHOUAT	2	1, 47%
OUM EL BOUAGHI	3	2, 21%
BATNA	4	2, 94%
BEDJAIA	2	1, 47%
BISKRA	2	1, 47%
BECHAR	2	1, 47%
BLIDA	2	1, 47%
BOUIRA	2	1, 47%
TAMANRASSET	2	1, 47%
TEBESSA	2	1, 47%
TLEMCEN	3	2, 21%
TIARET	2	1, 47%
TIZI OUZOU	2	1, 47%
ALGER	2	1, 47%
DJELFA	2	1, 47%
JIJEL	4	2, 94%
SETIF	4	2, 94%
SAIDA	2	1, 47%
SIKIKDA	4	2, 94%
SIDI BEL ABBES	2	1, 47%
ANNABA	3	2, 21%
GUELMA	2	1, 47%
CONSTANTINE	6	4, 40%
MEDEA	2	1, 47%
MOSTAGANEM	2	1, 47%
M'SILA	2	1, 47%
MASCARA	2	1, 47%
OUARGLA	2	1, 47%
ORAN	4	2, 94%
EL BAYADH	2	1, 47%
ILLIZI	2	1, 47%

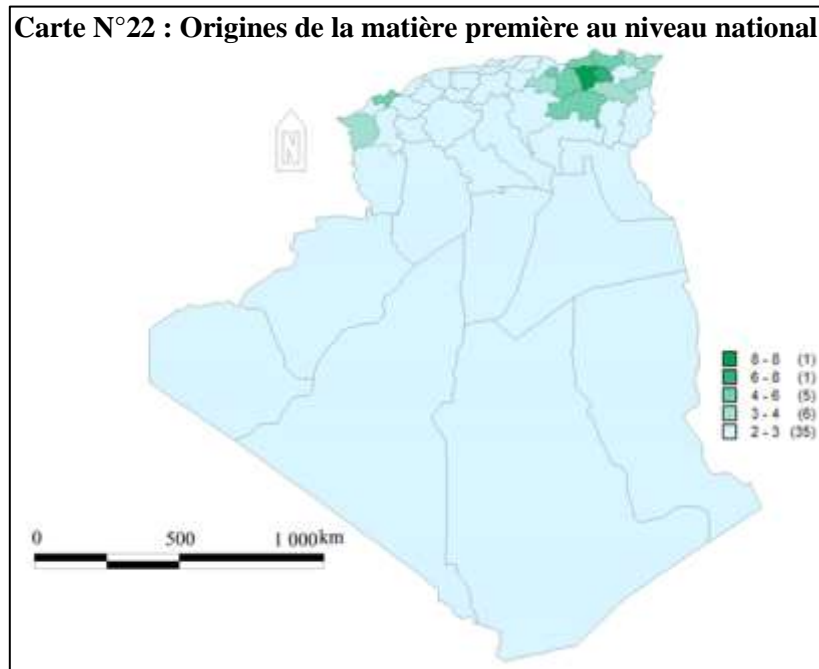
BORDJ BOU ARRERIDJ	3	2, 21%
BOUMERDES	2	1, 47%
EL-TAREF	3	2, 21%
TINDOUF	2	1, 47%
TISSEMSILT	2	1, 47%
EL OUED	2	1, 47%
KHENCHELA	2	1, 47%
SOUK-AHRAS	3	2, 21%
TIPAZA	2	1, 47%
MILA	8	5, 87%
AIN-DEFLA	2	1, 47%
NAAMA	2	1, 47%
AIN-TEMOUCHENT	2	1, 47%
GHARDAÏA	2	1, 47%
RELIZANE	2	1, 47%
Italie	4	2, 94%
Espagne	3	2, 21%
Chine	2	1, 47%
Belgique	1	0, 74%
Égypte	1	0, 74%
Grèce	1	0, 74%
Inde	1	0, 74%
Brésil	1	0, 74%
Total	136	100%

*Source : enquête auteur 2019*

Le tableau N°31 révèle que la zone industrielle de la ville de Chelghoum Laïd acquiert la matière première de ses unités de production de différentes sources de l'intérieur et de l'extérieur du pays, la diversité des sources d'approvisionnements signifie que la production représente de différentes qualités qui permettent aux clients de trouver leur choix, cela constitue un des avantages qui attire les clients (cartes N°22, N°23).

D'après les données du tableau N°31, la zone industrielle de la ville de Chelghoum Laïd repose sur deux dimensions pour l'acquisition de sa matière première : une dimension nationale (carte N°22) et une autre internationale (carte N°23), afin

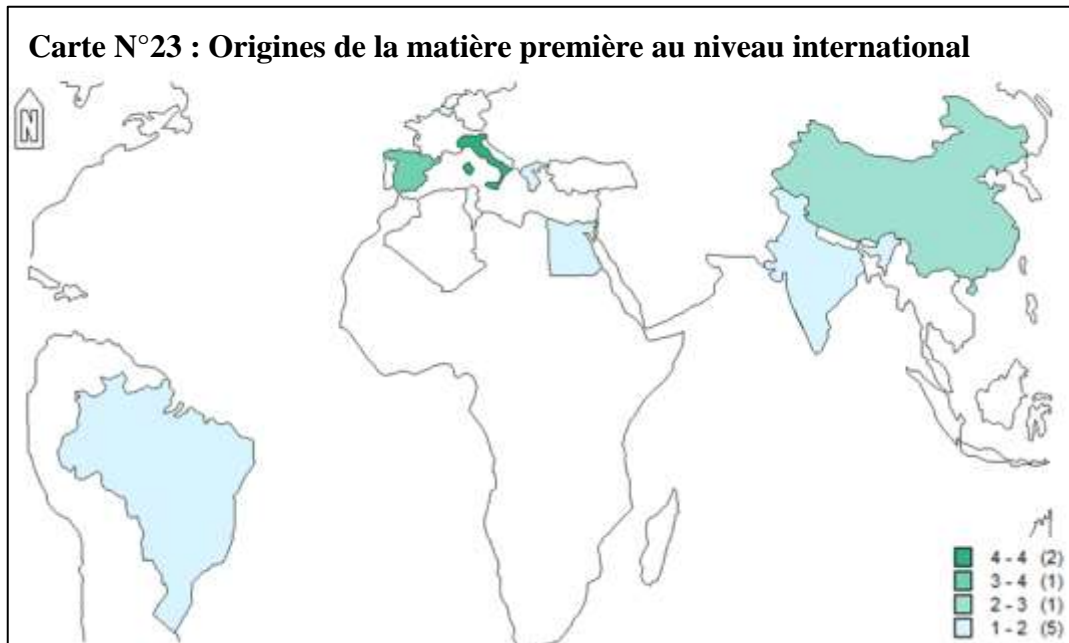
d'assurer la lisibilité des cartes nous avons réalisé deux cartes, chacune représente une dimension des données.



*Source : auteur*

La carte N°22 démontre les origines de la matière première au niveau national, nous remarquons que la majorité des unités de production (8 unités) trouvent leur matière première au niveau local c'est-à-dire au niveau de la ville de Chelghoum Laïd, donc la richesse de la ville constitue une raison d'attraction des investisseurs.

En général, nous remarquons qu'au niveau national toutes les unités de production assurent la majorité de leur matière première depuis les wilayas du Nord-Est algérien, nous citons seulement la présence de deux wilayas du l'Ouest qui sont : Oran et Tlemcen.



*Source : auteur*

La carte N°23 montre que la zone industrielle de la ville de Chelghoum Laïd repose également sur l'importation de la matière première, en premier lieu elle acquiert sa matière première de l'Italie, en deuxième position nous avons l'Espagne, en troisième position, nous avons la Chine et enfin l'Égypte, l'Allemagne, la Grèce, l'Inde et le Brésil.

Cette matière première fabriquée au niveau des unités de production de la zone industrielle vient de différentes sources nationales et internationales, ce qui reste à savoir les lieux d'évacuation de cette production.

### **3.3.2. Direction de la production**

Cerner la direction de la marchandise est important afin de déterminer les différents mouvements de la production de la zone industrielle, cela nous aidera à déterminer la capacité de polarisation du territoire (tableau N°32).

**Tableau N°32 : Direction de la production**

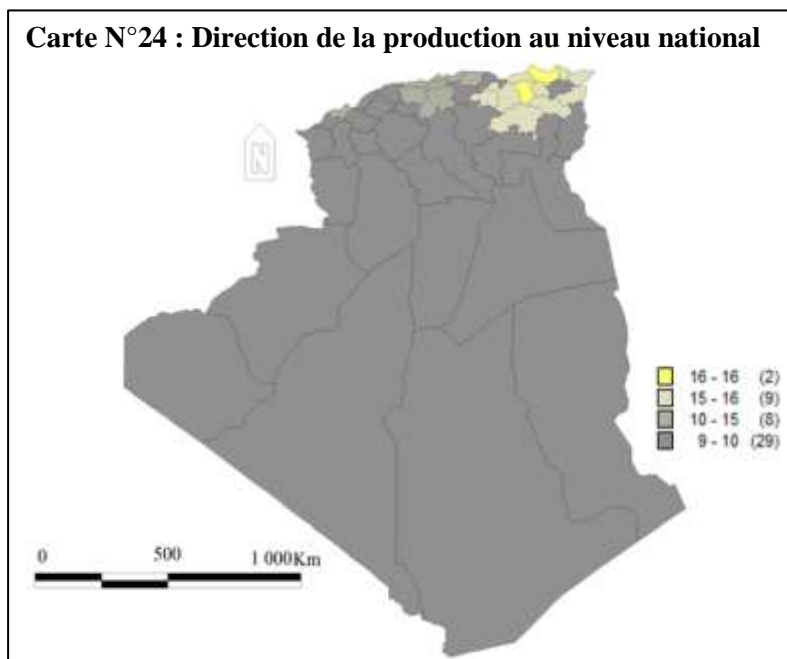
Wilaya	Nombre	Taux
ADRAR	9	1, 76%
CHLEF	9	1, 76%
LAGHOUAT	9	1, 76%
OUM EL BOUAGHI	15	2, 94%

BATNA	15	2, 94%
BEDJAIA	9	1, 76%
BISKRA	9	1, 76%
BECHAR	9	1, 76%
BLIDA	10	1, 96%
BOUIRA	9	1, 76%
TAMANRASSET	9	1, 76%
TEBESSA	9	1, 76%
TLEMCEN	9	1, 76%
TIARET	9	1, 76%
TIZI OUZOU	10	1, 96%
ALGER	10	1, 96%
DJELFA	9	1, 76%
JIJEL	15	2, 94%
SETIF	15	2, 94%
SAIDA	9	1, 76%
SKIKDA	16	3, 14%
SIDI BEL ABBES	9	1, 76%
ANNABA	15	2, 94%
GUELMA	9	1, 76%
CONSTANTINE	15	2, 94%
MEDEA	10	1, 96%
MOSTAGANEM	9	1, 76%
M'SILA	9	1, 76%
MASCARA	9	1, 76%
OUARGLA	9	1, 76%
ORAN	10	1, 96%
EL BAYADH	9	1, 76%
ILLIZI	9	1, 76%
BORDJ BOU ARRERIDJ	15	2, 94%
BOUMERDES	10	1, 96%
EL-TAREF	15	2, 94%
TINDOUF	9	1, 76%
TISSEMSILT	9	1, 76%
EL OUED	9	1, 76%

KHENCHELA	9	1, 76%
SOUK-AHRAS	15	2, 94%
TIPAZA	10	1, 96%
MILA	16	3, 14%
AIN-DEFLA	10	1, 96%
NAAMA	9	1, 76%
AIN-TEMOUCHENT	9	1, 76%
GHARDAÏA	9	1, 76%
RELIEANE	9	1, 76%
Tunis	1	0, 20%
Belgique	1	0, 20%
Turc	1	0, 20%
Total	511	100%

*Source : enquête auteur, 2019*

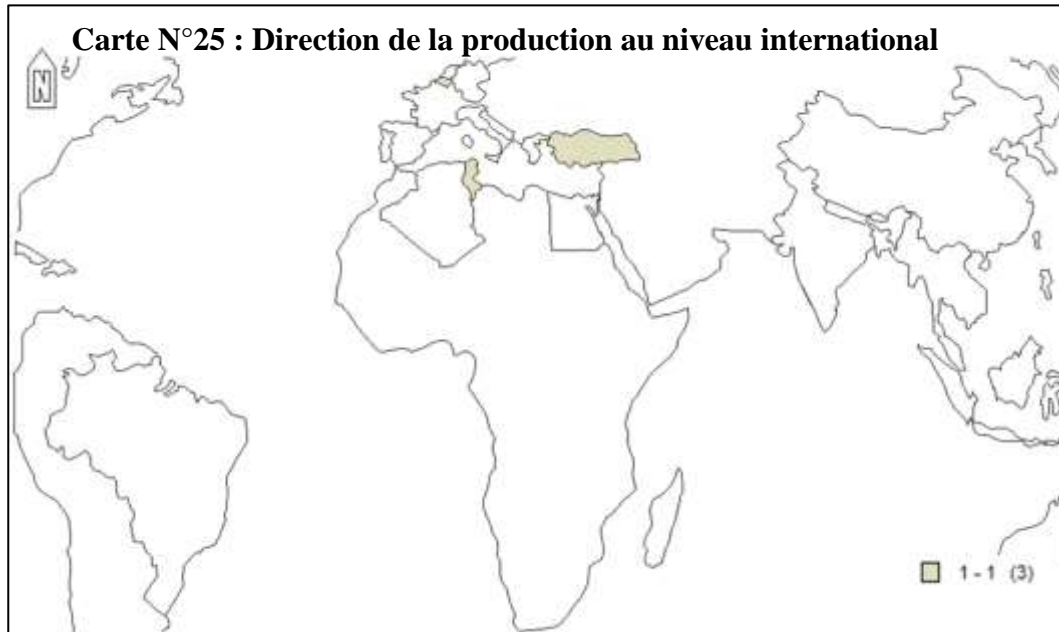
Tel que le démontre le tableau N°32, la production de la zone industrielle de la ville de Chelghoum Laïd est évacuée au niveau national (Carte N°20). Aussi une partie de cette production est exportée hors le territoire du pays (Carte N°21).



*Source : auteur*

La carte N°24 représente les marchés nationaux de distribution de la production de la zone industrielle, d'après cette carte nous déduisons que la zone industrielle attire les wilayas du Nord-Est algérien en suite les wilayas du centre du pays, et la wilaya

de l'Ouest Oran, cela n'empêche pas que le reste des wilayas algériennes profitent également de la production de la ville de Chelghoum Laïd.

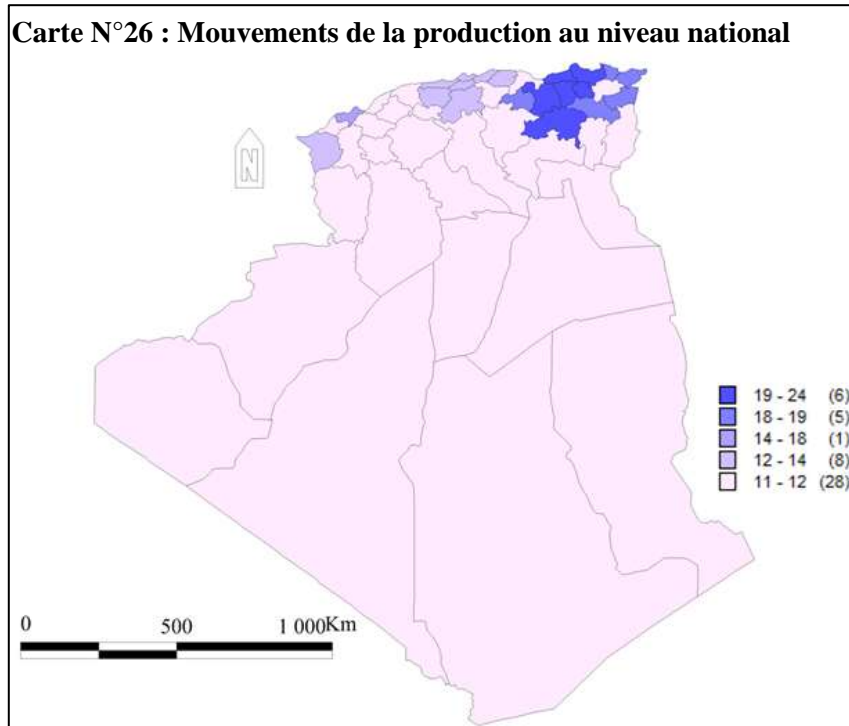


*Source : auteur*

La carte N°25 démontre que la production de la zone industrielle de la ville de Chelghoum Laïd exporte vers des pays étrangers tels que la Tunisie et la Turquie, ce qui explique l'importance et la qualité de sa production.

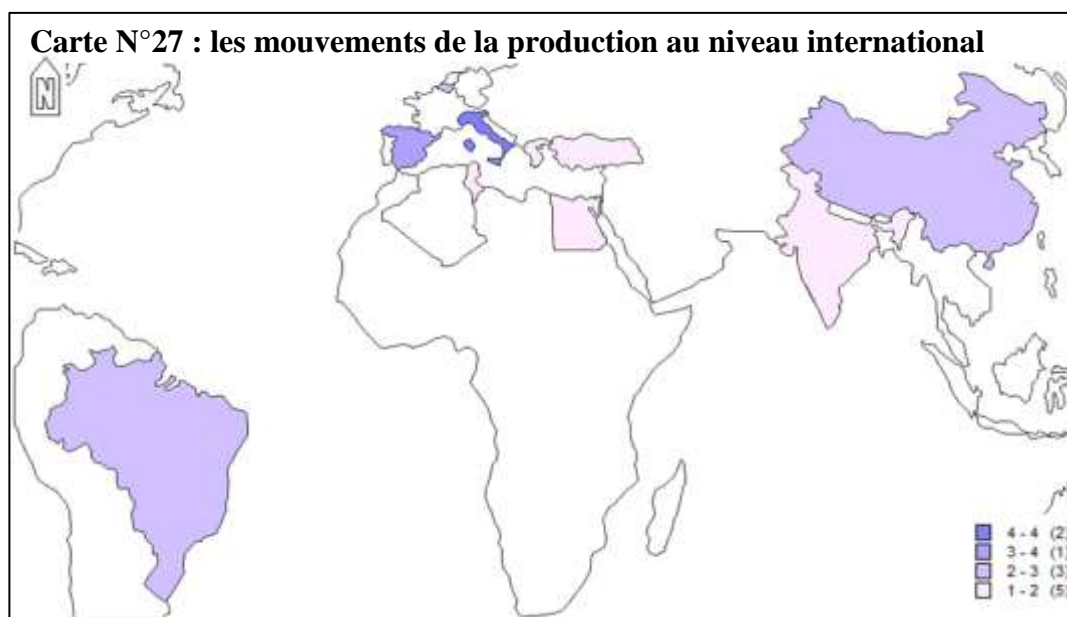
Afin de saisir les différents changements de la zone industrielle (matière première et produit final), il est indispensable de faire un accroissement des données acquises des deux tableaux N°31 et N°32, cet accroissement est représenté à travers la carte N°26, cette carte représente le résultat de la superposition de deux bases de données la première est celle de la source de la matière première et la seconde représente la direction de la production de la zone industrielle.

Cette étape est très importante dans notre travail, car elle permet de mettre la lumière sur les différents mouvements de la zone industrielle, concernant l'importation et l'exportation.



Source : auteur

La superposition de données citées auparavant nous a permis d'obtenir la carte N°26, elle représente la matière première entrante et sortante des unités de production, les principaux mouvements en Algérie sont au niveau des wilayas du Nord-Est, puis nous avons les deux wilayas de l'Ouest (Oran et Tlemcen) ainsi qu'un nombre important des wilayas du Centre. Nous pouvons dire enfin que la matière première entrante et la production sortante depuis la zone industrielle de la ville de Chelghoum Laïd couvrent tout le territoire algérien.

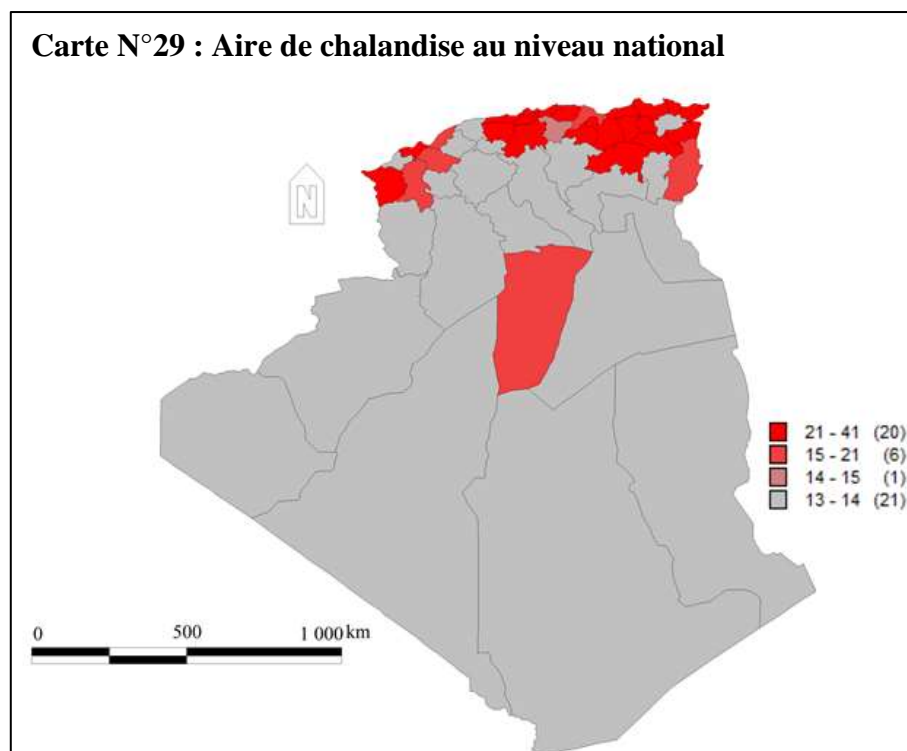


Source : auteur

La carte N°27 illustre les mouvements de la production de la zone industrielle au niveau international, elle montre que la matière première et la production de cette zone industrielle sont présentes dans des pays très importants ; en premier lieu nous citons l'Italie, en deuxième place, l'Espagne en troisième position il y a l'Allemagne, la Chine et le Brésil et finalement nous avons la Tunisie, l'Égypte, la Turquie, la Grèce et l'Inde ; cela ne peut démontrer que la qualité et l'importance de la zone industrielle, et a des contacts avec des pays possédant un niveau économique connu mondialement.

### 3.4.L'aire de chalandise du marché de gros des fruits et légumes

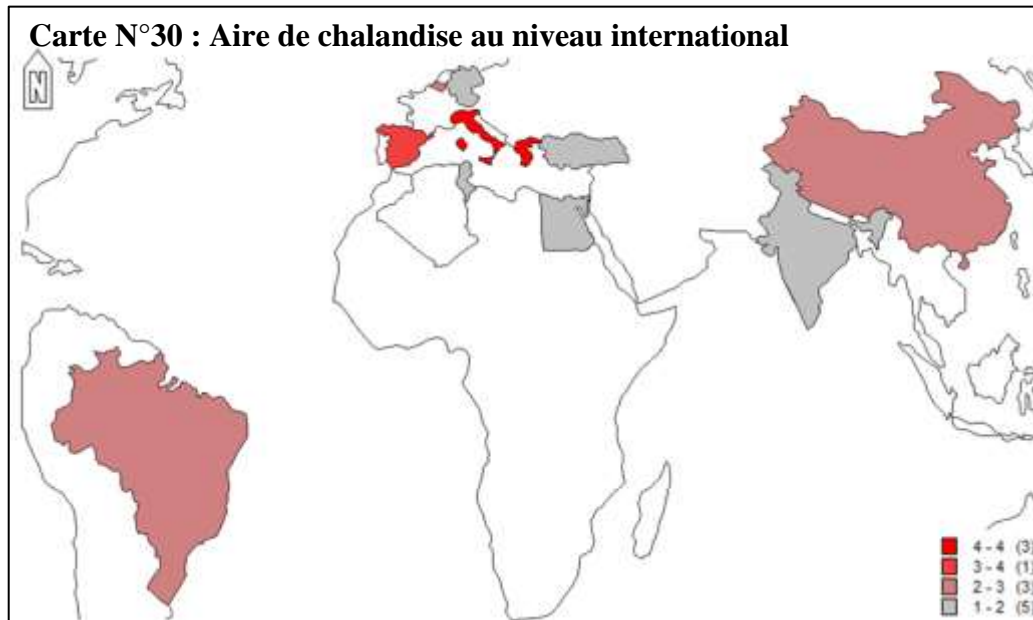
Pour pouvoir déterminer l'aire de chalandise de la zone industrielle de la ville de Chelghoum Laïd, il nous faut un accroissement des résultats obtenus en matière : des investisseurs, des clients et des mouvements de la matière première et de la production (carte N°29).



*Source : auteur*

Le résultat de la superposition des trois bases de données (investisseurs, clients, et mouvements de la production) nous a permis de noter à partir de la carte N°29, qu'au niveau national la zone industrielle couvre la majorité des wilayas du Nord qu'elles soient du Nord-Est, du Centre et même celles du Nord-Ouest avec une présence

remarquable au niveau de la wilaya du Sud (Ghardaïa), la forte concentration au niveau des wilayas citées auparavant n'empêche pas qu'elle polarise toutes les autres wilayas de l'Algérie, mais d'une façon moins forte.



Source : auteur

L'aire de chalandise de la zone industrielle a dépassé l'échelle nationale pour occuper une place dans des pays de l'Afrique, de l'Europe, de l'Asie et même de l'Amérique de Sud. La carte N°30 illustre les pays des différents continents cités auparavant, en premier lieu nous citons l'Italie et la Grèce comme les deux premiers pays; en deuxième position, nous avons l'Espagne; troisièmement, il y a l'Allemagne, l'Inde et le Brésil et finalement nous remarquons une faible polarisation de l'Égypte, Tunisie, la Turquie, l'Inde et la Belgique.

#### **4. L'impact de l'autoroute sur le fonctionnement de la zone industrielle**

La réalisation de l'étude de l'impact de l'autoroute Est-Ouest sur la zone industrielle de la ville de Chelghoum Laïd ne peut être réalisée qu'à travers une étude comparative du fonctionnement de cette zone industrielle suivant deux échéanciers :

- le premier avant l'apparition de l'autoroute ;
- le second à l'ère de mise en fonction de l'autoroute.

Lors de la réalisation de cette étude comparative, nous avons rencontré plusieurs difficultés : en premier lieu, nous avons remarqué le manque des études réalisées sur cette zone industrielle avant l'apparition de l'autoroute et en deuxième lieu le manque des données au niveau de l'administration de cette zone ; ainsi nous avons rencontré des difficultés pour avoir ces données auprès des investisseurs et les propriétaires des unités de production.

À cause des raisons que nous avons citées auparavant, nous n'avions qu'une seule solution qui est de se contenter de cerner les unités de production qui sont apparues avant la mise en fonction de l'autoroute (2013) et celles qu'elles ont vu le jour après l'apparition de cette autoroute (tableau N°33).

**Tableau N°33 : Date de parution des unités de production**

	Nombre	Taux
Avant	12	70, 59%
Après	05	29, 41%
Total	17	100%

*Source : enquête auteur, 2019*

Le tableau N°33 montre que la majorité des unités de production ont vu le jour avant l'apparition de l'autoroute Est-Ouest, cela n'empêche que nous avons cinq unités de production qui sont nées après la mise en fonction du tronçon de l'autoroute contournant la ville de Chelghoum Laïd, et cela depuis 2013.

L'ouverture de cinq unités de production dans une période de six ans soit en moyenne une unité de production par année, donc cette zone a gardé sa capacité d'attraction des investisseurs après la mise en fonction de l'autoroute.

Aussi, nous avons remarqué que la majorité des propriétaires des unités de production qui ont commencé à fonctionner après la réalisation de l'autoroute Est-Ouest viennent des wilayas raccordées par cette autoroute, donc l'autoroute constitue un avantage qui encourage l'investissement au niveau de cette zone industrielle.

Afin de confirmer cette suggestion, nous avons demandé aux propriétaires des unités de production fonctionnelles avant la mise en fonction de l'autoroute Est-Ouest de décrire la fréquentation de leurs clients après l'apparition de cette autoroute (tableau N°34).

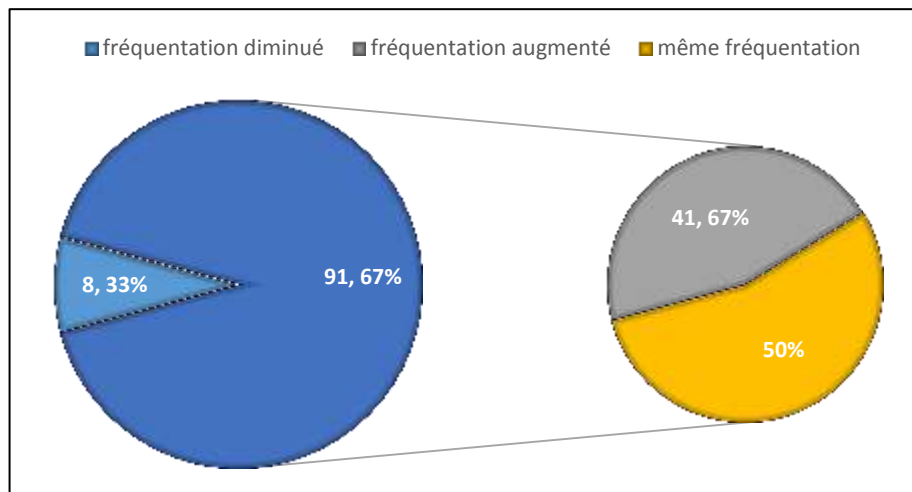
**Tableau N°34 : Fréquentation de la zone après l'apparition de l'autoroute**

	Nombre	Taux
Fréquentation augmentée	5	41, 67%
Fréquentation diminuée	1	8, 33%
Aucun changement de fréquentation	6	50%
Total	12	100%

*Source : enquête auteur, 2019*

Nous remarquons d'après le tableau N°34 qu'une seule unité a déclaré qu'il y a eu une diminution du nombre de sa clientèle après l'ouverture de l'autoroute ; cependant cinq unités ont déclaré l'augmentation du nombre de ses clients et six unités ont annoncé que leurs clients ont gardé le même rythme de fréquentation après l'apparition de l'autoroute (graphique N°5).

**Graphique N° 5 : fréquentation de la zone après l'apparition de l'autoroute**



*Source : auteur*

Le graphique N°5 démontre que plus de 90% des investisseurs sont satisfaits du fonctionnement de leurs unités de production après l'apparition de l'autoroute, dont 50% qui ont gardé le même nombre de clients et 40% ont constaté une augmentation de la fréquentation de leurs clients.

Donc, nous ne pouvons pas dire que l'autoroute Est-Ouest a un impact négatif sur le fonctionnement de la zone industrielle voir le nombre restreint des unités de production (une seule unité de production) qui ont remarqué la diminution de la fréquentation de ses clients.

## 5. La valeur économique de la zone industrielle

Dans le cadre de l'évaluation du poids économique de la zone industrielle de la ville de Chelghoum Laïd, nous avons choisi de traiter la capacité des unités de production de cette zone et l'image que ces dernières reflètent, c'est pourquoi nous avons demandé aux investisseurs en premier lieu de nous déterminer le nombre des moyens de transport utilisés pour la distribution de leur production (tableau N°35).

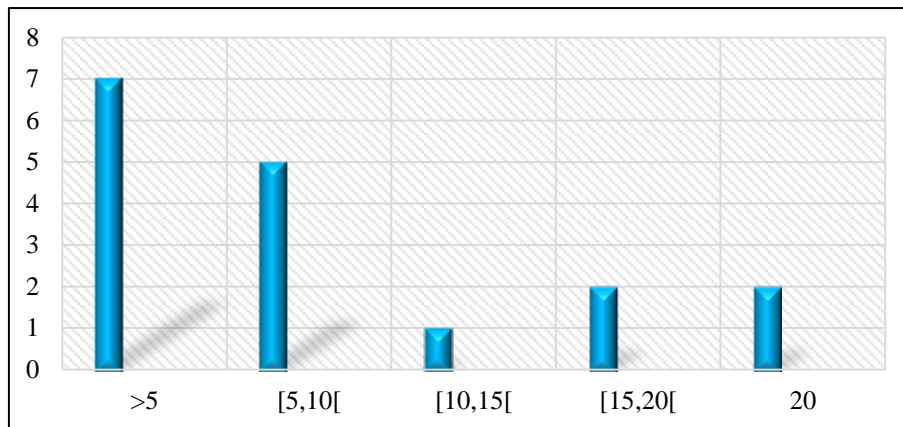
**Tableau N°35 : Nombre des moyens de transport des unités de production**

	>5	[5,10[	[10,15[	[15,20[	+ 20	Total
NBR	7	5	1	2	2	17
Taux	41, 18%	29, 41%	5, 88%	11, 76%	11, 76%	100%

*Source : enquête auteur, 2019*

Le tableau N°33 démontre que le nombre des moyens de transport des unités de production varie entre moins de cinq et plus de vingt moyens, sept unités de production utilisent moins de cinq moyens de transport. Il y a également cinq unités de production qui emploient entre cinq et dix moyens de transport, une seule unité exploite des moyens de transport entre dix et quinze, et deux unités ont entre quinze et vingt moyens de transport et deux autres unités qui ont plus de vingt en moyenne (graphique N°6).

**Graphique N° 6 : Nombre des moyens de transport des unités de production**



*Source : auteur*

La première remarque que nous pouvons faire à partir du graphique N°6 est le fait que malgré le nombre limité des unités de production dans la zone industrielle, ces dernières utilisent des nombres importants de moyens de transport pour la distribution

de leurs productions, cela signifie que ces unités produisent des quantités importantes autrement dit elles distribuent leurs productions dans différentes wilayas comme noté auparavant.

La connaissance du nombre des moyens de transport utilisés pour la distribution des produits n'est pas suffisante pour déterminer le poids économique des unités de production de la zone industrielle, c'est pourquoi nous avons procédé à clarifier la propriété de ces moyens (tableau N°36).

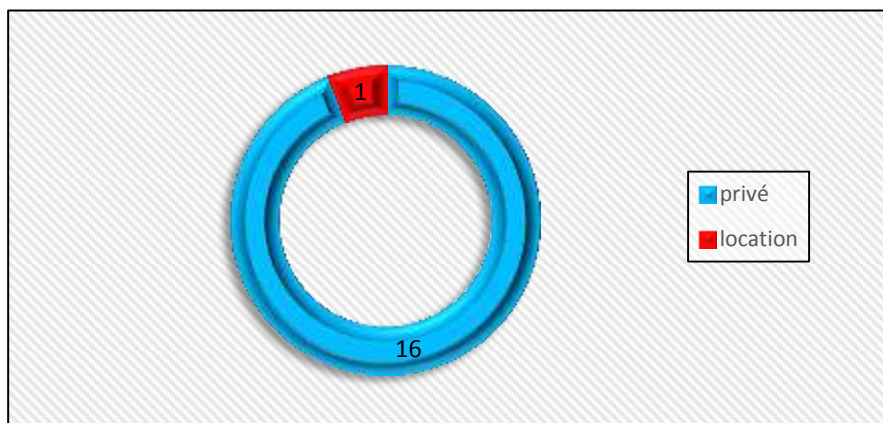
**Tableau N°36 : Propriété des moyens de transport**

	Nombre	Taux
Privé	16	94, 12%
Location	01	5, 88%
Total	17	100%

*Source : enquête auteur, 2019*

D'après le tableau N°36, nous constatons que la majorité des unités de production disposent de leurs propres moyens de transport, une seule unité assure la commercialisation de sa production en optant la location de moyens de transport (graphique N°7).

**Graphique N°7 : Propriété des moyens de transport des unités de production**



*Source : auteur*

Posséder leurs propres moyens de transport tel que le montre le graphique N°7, signifie la présence d'une production stable et une distribution paraît bien organisée, cela démontre aussi que le poids et la bonne position des unités de production dans le marché fournissent des produits d'une manière régulière et à des rythmes réguliers.

## 6. L'impacts de la zone industrielle sur la ville de Chelghoum Laïd

La présence d'un pôle industrielle au niveau de la ville signifie que ce dernier à des impacts sur son dynamisme, dans ce cadre nous allons évoquer les différentes influences de cette zone.

En premier lieu, nous allons commencer par la création des postes de travail pour les habitants de la ville, d'après l'enquête menée auprès des unités de production, nous avons cerné le nombre des employés de chaque unité de production (tableau N°37).

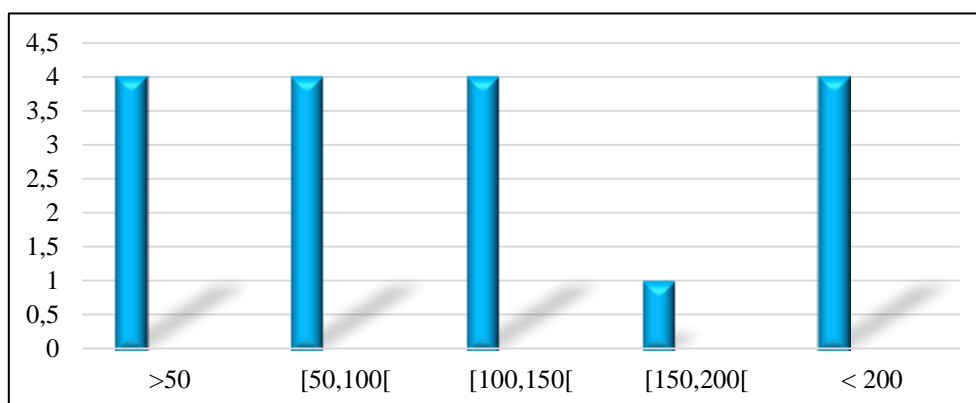
**Tableau N°37 : Main d'œuvre des unités de production**

	>50	[50,100[	[100,150[	[150,200[	+ 200	Total
NBR	4	4	4	1	4	17
Taux	23, 53%	23, 53%	23, 53%	5, 88%	23, 53%	100%

*Source : enquête auteur, 2019*

Le tableau N°37 montre qu'il y a un nombre important d'employés dans les unités de production de la zone industrielle, cela signifie que cette dernière constitue une source d'emplois pour les habitants de la ville de Chelghoum Laïd, chaque unité de production offre des postes suivant ses besoins (graphique N°8)

**Graphique N°8 : Main d'œuvre des unités de production**



*Source : auteur*

Le graphique N°8 illustre que la majorité des unités de production a plus de cinquante employés, il n'y a que quatre unités disposant un nombre d'emplois moins

de cinquante, nous remarquons et dont des unités de production qui exploitent plus de deux-cents employés.

En totalité et selon les chiffres donnés par les propriétaires des unités de production, nous constatons que la zone industrielle exploite plus de deux-mille (2000) employés, ce nombre d'emplois est relativement important par rapport au nombre des unités de production en fonction (dix-sept unités de production).

En deuxième lieu, nous citons la présence d'un accès de la zone industrielle sur la voie du poids lourd, qui participe à la création d'une centralisation au niveau de cette route, d'où l'ouverture des commerces qui fournissent des services aux fonctionnaires et aux visiteurs de la zone industrielle, tel que des restaurants, des taxiphones, des cafés. En outre nous citons l'existence des commerces pour les moyens de transport comme des stations de lavage, des ateliers de réparation mécanique, des vulcanisateurs, des tôliers, des magasins de vente des pièces détachées et des centres de contrôle technique des véhicules...etc.

La zone industrielle de la ville de Chelghoum Laïd ne participe pas seulement à l'animation de l'espace qui l'entoure, mais plutôt elle constitue une source de rendement et d'alimentation du budget de la commune, grâce à la taxe payée par chaque unité de production, cet argent participe au financement des différents projets de la ville.

## **7. Conclusion**

La zone industrielle de la ville de Chelghoum Laïd constitue une richesse importante, elle est un lieu de drainage des capitaux de différentes villes algériennes et même aux niveaux magrébin (Tunisie,) et international (Égypte, Belgique, Espagne, Brésil et Chine).

Cette zone industrielle est désormais un pôle qui relie différentes villes et pays, cela offre des avantages qui assurent non seulement le bon fonctionnement de cette zone, mais procure aussi des atouts qui ouvrent des portes de développement à la ville.

L'exploitation de cette richesse de la ville de Chelghoum Laïd peut participer à la promotion de cette ville de taille moyenne au rang des grandes villes et même au niveau des métropoles. À côté de ces grandes faveurs de la zone industrielle, cette

dernière assure à la ville un niveau local une dynamique importante : d'une manière directe à travers la création des postes de travail aux habitants et la diminution du chômage et indirectement par la création des centralités liées au fonctionnement de cette zone tel le drainage des commerces et des services qui assure des besoins liés à cette zone, et sa participation remarquable dans le financement des projets de développement de la ville à travers les taxes payées par les investisseurs.

Tous ces atouts sus-cités encouragent le développement de cette zone à travers la prestation des bonnes conditions pour son fonctionnement. Ce dernier ne peut être assuré qu'à travers son ouverture aux autres villes algériennes et surtout son raccordement avec les points sensibles du pays tels que les ports et les aéroports.

Les infrastructures de transport constituent l'outil le plus important assurant cette liaison de la ville avec le reste du territoire. La présence de la RN5 constitue un avantage, mais le raccordement de la ville par l'autoroute peut faire la différence grâce aux avantages de vitesse et de diminution de temps que cette dernière offre.

Comme il a été constaté, l'absence d'un échangeur de l'autoroute Est-Ouest au niveau de la ville n'a pas constitué un problème au fonctionnement de cette zone, par contre sa présence peut participer au développement de cette zone surtout que sa valeur dépasse l'échelle nationale en attirant des pays africains, européens, asiatiques et de l'Amérique de Sud.

Donc, la présence d'un échangeur de l'autoroute Est-Ouest n'est pas seulement pour l'approvisionnement des wilayas algériennes, mais plutôt pour le raccordement de cette zone avec les ports et les aéroports qui participent à la diffusion de la production algérienne vers le monde.

---

## **Chapitre 2 : le marché de gros des fruits et légumes, un pôle d'attraction national**

---

## 1. Introduction

Le commerce dans la ville de Chelghoum Laïd représente le secteur économique dominant, ce qui est justifié par son poids au niveau de la ville et le rôle qu'il joue dans l'animation de son dynamisme.

Les équipements commerciaux les plus connus au niveau de notre contexte d'étude sont les différents marchés, qu'ils soient de gros ou hebdomadaires, parallèlement à ces derniers nous citons aussi les commerces de détail situés au niveau du grand boulevard de la ville (tronçon RN5). Ces derniers sont composés de deux types : alimentation générale et de services, la situation stratégique de ces commerces permet d'attirer les passagers qui traversent la RN5 (voir annexe N°3).

Le mouvement généré par ces commerces au niveau de la RN5 participe à la création d'une dynamique, qui en fait un axe connu, pas seulement au niveau local, mais aussi régional.

La mise en fonction de l'autoroute Est-Ouest, avec un tracé parallèle à celui de la RN5, et surtout l'absence d'un échangeur de cette autoroute au niveau de la ville de Chelghoum Laïd a encouragé le déplacement des flux de circulation et des passagers de cette route nationale vers l'autoroute, ce qui a participé au déclin de ces commerces de détail.

Cette autoroute a atténué la dynamique de la ville, c'est le premier constat que nous pouvons tirer, en prenant en considération la présence d'autres équipements commerciaux dans la ville ayant un poids non négligeable, dont le marché de gros des fruits et légumes qui représente l'image de marque de la ville (lorsqu'on dit Chelghoum Laïd, on pense directement au marché de gros des fruits et légumes).

Dans le présent chapitre, nous mettons l'accent sur ce marché de gros des fruits et légumes par le biais duquel nous avons étudié le fonctionnement et la capacité de polarisation de l'espace régional et même national. Le but de cette étude ne se limite pas à la détermination des aires de chalandises, mais aussi dans la vérification de l'impact de l'apparition de cette autoroute sur le dynamisme du marché.

Afin d'atteindre cet objectif, nous avons utilisé une approche comparative des zones de chalandise du marché avant et après l'apparition de l'autoroute : pour la période précédente l'apparition de l'autoroute, nous nous sommes basés sur une étude

réalisée en 2009 (BOUNAAS, 2009) et pour après la construction de l'autoroute nous nous sommes appuyés sur l'enquête établie en 2017.

Donc, l'objectif de ce chapitre est d'étudier le fonctionnement du marché de gros des fruits et légumes tout en précisant l'impact de l'apparition de l'autoroute sur ce marché ; nous devons confirmer ou infirmer une des hypothèses suivantes à la fin de ce chapitre :

- l'apparition de l'autoroute a participé au déclin de la fonction commerciale du marché de gros des fruits et légumes ;
- la réalisation de l'autoroute a encouragé la fonction du marché ;
- la construction de l'autoroute n'a pas eu d'impact sur la fonction du marché.

## **2. Présentation du marché de gros des fruits et légumes**

Le marché de gros des fruits et légumes se situe à l'entrée Est de la ville de Chelghoum Laïd sur la rive de la RN5 et en face de la zone industrielle, il s'étale sur une surface de 9 ha divisée en 221 lots de 60 m<sup>2</sup> chacun, c'est un marché légal disposant d'une administration et d'un cahier de charges.

Le marché de gros des fruits et légumes a été réalisé après la délibération N°120/87 du 15 novembre 1987, il a été authentifiée par le P. APC (**pr**ésident de l'**as**semblée **pop**ulaire **comm**unale). L'implantation du marché de gros a été établie conformément au décret N°83/200 du 19 mars 1983 précisant les conditions de création, d'organisation et de fonctionnement de l'établissement public local.

La gestion de ce marché a été assurée par la société économique publique jusqu'en 1995, par la suite, ladite société a été dissoute et ses fonctions transférées à la municipalité de Chelghoum Laïd. Cette action a provoqué des changements dans le mode de gestion du marché qui se base désormais sur le paiement des droits d'accès par le locataire.

La création de ce marché au niveau de la ville de Chelghoum Laïd était une action voulue par le gouvernement afin de mettre fin aux problèmes des commerçants de la ville et ceux de Constantine, sa localisation était le résultat d'études approfondies, il donne sur la RN5, couloir de transit très important, tout en gardant sa proximité avec

les terres agricoles productrices de céréales et de légumes et devient ainsi le lieu de commercialisation de la récolte de ces terrains.

Les conditions favorables de la création du marché participent à chaque fois à son développement et à sa modernisation. Avant d'arriver à son état actuel, le marché de gros des fruits et légumes est passé par différentes étapes. Selon l'administration du marché, la première étape se rapporte à la période (1990 – 1992), et consiste à circonscrire le terrain du marché à travers la réalisation d'une clôture qui a coûté 2 millions de dinars algériens.

*La 2<sup>e</sup> étape [1992 – 1993]* : durant cette période, les responsables du projet ont entamé les travaux d'aménagement du marché en consommant aussi une somme équivalente à 2 millions de dinars algériens.

*La 3<sup>e</sup> [1993 – 1998]* : après le démarrage des travaux d'aménagement, ces derniers ont connu une période de stagnation entre 1993 et 1997, néanmoins, la période entre 1997 et 1998 a connu une accélération des travaux d'où l'aménagement de toute la partie Sud du marché, cette opération a coûté 9 millions dinars algériens.

*La 4<sup>e</sup> étape [1998 – 1999]* : cette étape comprend les travaux d'hygiène et l'installation des réseaux d'assainissement d'où le raccordement de toute la partie réalisée, d'où une dépense de presque 8 millions dinars algériens.

*La 5<sup>e</sup> étape [2000 – 2003]* : durant cette étape, la société nationale des travaux publics (SNTTP) a réalisé les travaux d'aménagement des routes de la partie Sud du marché ainsi que la réalisation de sa façade, ces travaux ont coûté 900 millions de dinars algériens.

*La 6<sup>e</sup> [2003 – 2007]* : entre 2003 et 2005, les travaux ont connu un rythme lent puis en 2005 c'est la reprise avec la construction de 50 autres lots dans le marché pour une dépense de 10 milliards de dinars algériens.

*La 7<sup>e</sup> étape [2007 – 2010]* : un projet de réalisation d'une bascule a été lancé afin de déterminer la quantité des fruits et légumes commercialisés dans le marché quotidien ainsi que l'opération d'amélioration et d'aménagement de toutes les routes du marché par la société privée "entrepreneur EL KHOUJA", la totalité de ces travaux a coûté 0,33 million de dinars algériens.

**La 8<sup>e</sup> étape (2010 – 2017) :** au cours de cette période nous avons assisté à la réalisation d'un nouveau centre de l'administration du marché ainsi que l'installation d'un réseau de gaz naturel qui alimente tout le marché et l'extension de la surface du marché de 4 ha pour arriver à son état actuel. (plan N°13).



*Source : Google Earth + traitement auteur*

Toutes ces dépenses consommées pour la réalisation et le développement du marché de gros des fruits et légumes démontrent son importance, c'est ce qui encourage l'état à consacrer, à chaque fois, des budgets importants afin d'assurer son bon fonctionnement.

### **3. La valeur géographique du marché**

Afin de déterminer la valeur géographique du marché, nous avons procédé à travers trois éléments principaux : le premier se focalise sur les commerçants, le second sur les clients du marché et le troisième met sur la mise au prix sur la marchandise.

À cause du manque de données concernant le marché de gros des fruits et légumes, nous nous sommes basés sur une enquête personnelle réalisée à travers un questionnaire auto administré auprès des commerçants de ce marché pour déterminer sa valeur, sa gravité et son importance dans le territoire (voir annexe N°2).

Nous avons repris le même questionnaire établi en 2009, pour que la comparaison soit fiable, nous avons fixé plusieurs critères pour choisir l'échantillon qui convient ; premièrement, nous avons interviewé les commerçants qui ont commencé le travail dans le marché avant 2009, deuxièmement, nous avons confirmé que l'apparition de l'autoroute est le seul critère à vérifier c'est-à-dire nous avons confirmé qu'il n'y a pas d'autres marchés qui sont apparus (ce qui peut attirer les clients du marché).

### 3.1. Le commerçant du marché de gros des fruits et légumes

#### 3.1.1. Les origines géographiques et la présence des commerçants dans le marché

Dans le but de délimiter l'aire d'influence du marché de gros des fruits et légumes, nous avons entamé l'enquête par la précision des origines géographiques des commerçants, cette étape nous aidera à cerner la capacité d'attraction du marché en déterminant les différentes wilayas que ce dernier polarise (tableau N°38).

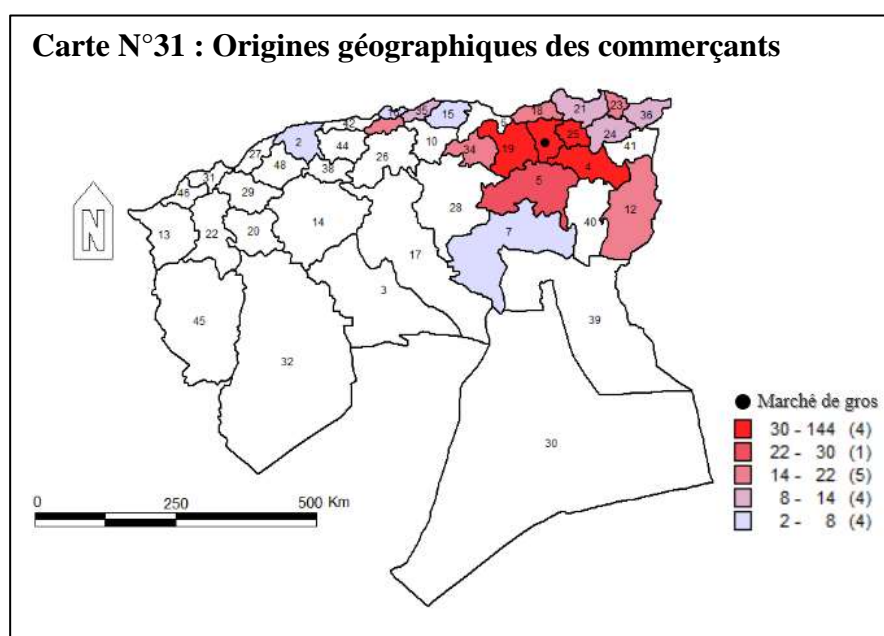
**Tableau N°38 : Origines géographiques des commerçants**

Wilaya	Nombre	Taux
Mila	144	36%
Sétif	30	7,5%
Biskra	06	1,5%
Batna	22	5,5%
Skikda	12	3%
Oum El Bouaghi	30	7,5%
Jijel	20	5%
Blida	14	3,5%
Boumerdès	10	2,5%
Annaba	20	5%
Constantine	34	8,5%
Chlef	02	0,5%
Taraf	08	2%
Tizi Ouzou	02	0,5%
Guelma	08	2%
Alger	04	1%

Bordj Bou Arreridj	16	4%
Tébessa	18	4,5%
Total	400	100%

Source : enquête auteur 2017

Le tableau N°38 indique que le marché de gros des fruits et légumes de la ville de Chelghoum Laïd regroupe des commerçants de plusieurs wilayas : Constantine, Skikda, Batna, Sétif, Bordj Bou Arreridj, Tébessa, Annaba, Guelma...etc. Les origines des commerçants ne se limitent pas aux wilayas du Nord-Est algérien, mais dépassent cette échelle en étendant son influence jusqu'à la capitale Alger et la wilaya de Boumerdès vers le Nord, Mascara vers l'Ouest et Biskra vers le Sud (carte N°26).



Source : auteur

La détermination de l'aire d'influence du marché de gros des fruits et légumes ne se limite pas dans l'attraction des commerçants, elle est aussi validée à travers la capacité de maintenir ces commerçants ; nous avons trouvé utile de savoir comment se caractérise la fréquentation du marché (tableau N°39).

**Tableau N°39 : Présence des commerçants dans le marché**

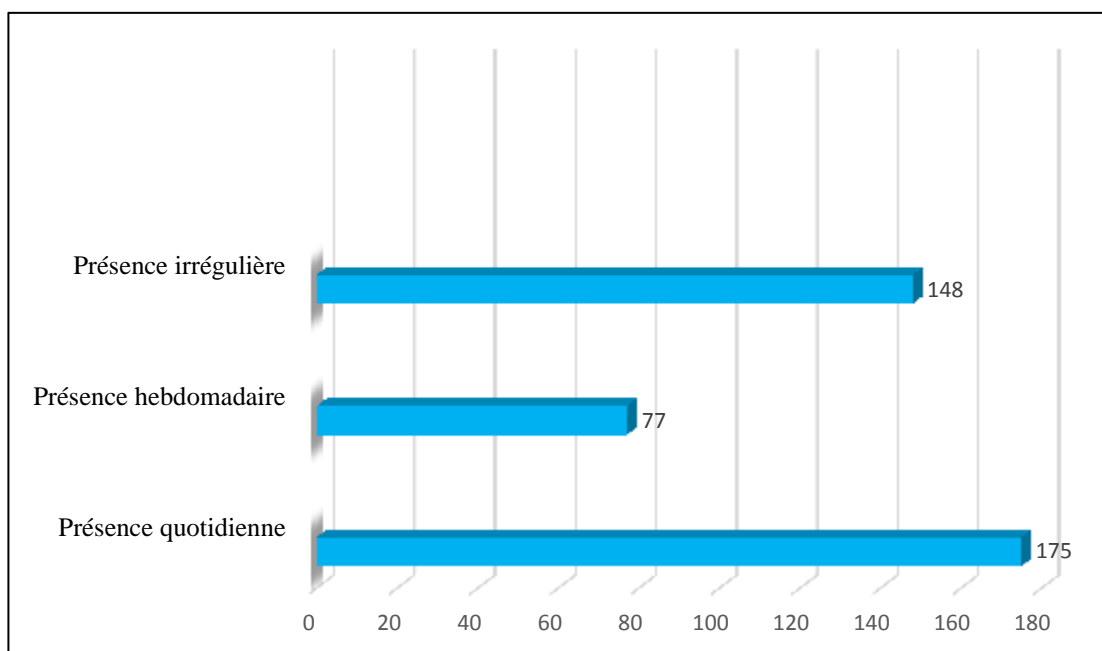
	Présence quotidienne	Présence hebdomadaire	Présence irrégulière	Total
NBR	175	77	148	400

Taux	43, 75%	19, 25%	37%	100%
------	---------	---------	-----	------

Source : enquête auteur 2017

Nous remarquons que la majorité des commerçants fréquentent le marché d'une manière régulière qu'elle soit quotidienne ou hebdomadaire, seulement un faible pourcentage des commerçants ne sont pas présents dans le marché d'une façon régulière, cette proportion se situe autour de 37% (graphique N°9).

**Graphique N°9 : Présence des commerçants dans le marché**



Source : auteur

Le graphique N°9 révèle que le nombre des commerçants fréquentant le marché quotidiennement est de 175 commerçants parmi les 400 commerçants sujets de l'enquête, cette présence quotidienne dans le marché signifie que le commerce est le métier principal de ces commerçants.

Nous remarquons aussi qu'il y a 77 commerçants côtoyant le marché d'une manière hebdomadaire et 148 commerçants de façon irrégulière, cela peut signifier deux choses : la première est que le commerce est un métier secondaire, ou peut-être que les commerçants se rendent d'autres marchés.

### 3.1.2. Les marchés concurrents du marché de la ville de Chelghoum Laïd

Afin de déterminer les marchés concurrents à celui de la ville de Chelghoum Laïd, nous devons vérifier si ses commerçants qui ont une fréquentation hebdomadaire et irrégulière visitent d'autres marchés ou non (tableau N°40).

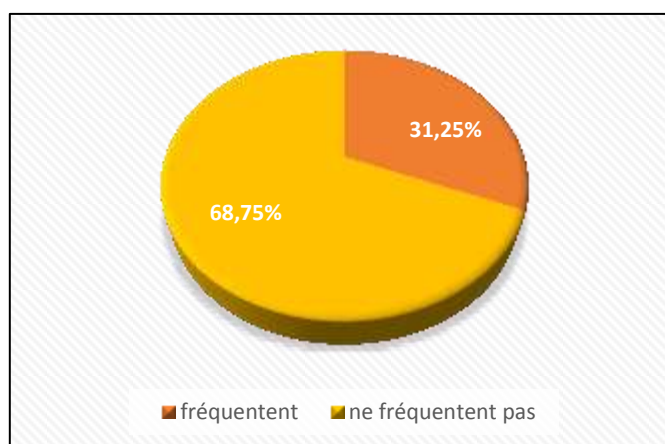
**Tableau N°40 : Fréquentation des autres marchés**

Fréquentent d'autres marchés	Ne fréquentent pas d'autres marchés
125	275
31, 25%	68, 75%

*Source : enquête auteur 2017*

Le résultat obtenu est que 68,75% des commerçants qui fréquentent le marché de gros des fruits et légumes de la ville de Chelghoum Laïd ne sont pas intéressés par d'autres marchés, le pourcentage cité auparavant représente 275 du total des commerçants enquêtés soit 400 commerçants, nous pouvons dire que cette proportion est importante, elle représente plus que les deux tiers (+ 2/3) du total des commerçants enquêtés(Graphique N°10).

**Graphique N°10 : Fréquentation des autres marchés**



*Source : auteur*

La satisfaction des commerçants par le marché de gros des fruits et légumes de la ville de Chelghoum Laïd signifie que ces derniers peuvent vendre leur marchandise ce qui les empêche de visiter d'autres marchés.

Après avoir déterminé les commerçants fréquentant d'autres marchés que celui de la ville de Chelghoum Laïd, nous avons délimité ces marchés, ce qui nous aidera à connaître leur dimension géographique, afin de savoir l'importance géographique de notre contexte d'étude (tableau N°41).

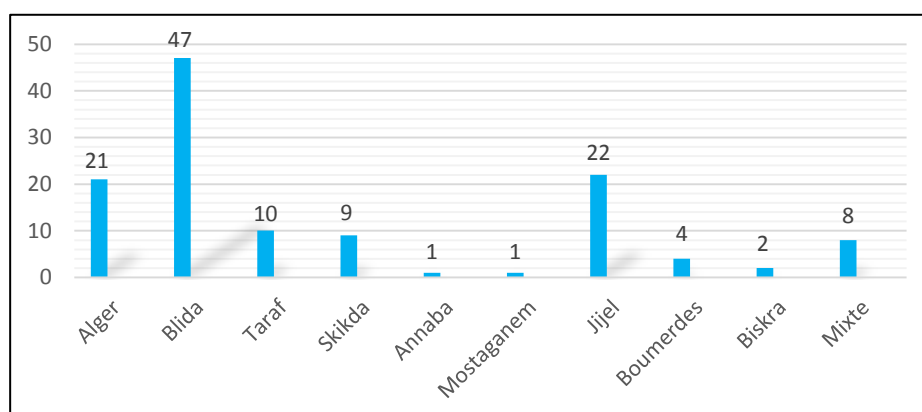
**Tableau N°41 : Les marchés fréquentés par les commerçants**

Marchés	Nombre de commerçants	Pourcentage
Alger	21	16, 8%
Blida	47	37, 6%
Taraf	10	8%
Skikda	9	7, 2%
Annaba	1	0, 8%
Mostaganem	1	0, 8%
Jijel	22	17, 6%
Boumerdès	4	3, 2%
Biskra	2	1, 6%
Mixte	8	6, 4%
Total	125	100%

*Source : enquête auteur 2017*

D'après le tableau N°41, nous constatons que les marchés de gros les plus concurrents à celui de la ville de Chelghoum Laïd sont ceux de la wilaya de Blida, précisément le marché de gros de Boufarik appelé "RAFIGUO", en deuxième place le marché de la wilaya de Jijel appelée "CHAKFA" ou "JIMAR", en troisième position les marchés de la capitale Alger ...etc. tout en omettant d'oublier le marché de la wilaya de Skikda "Saleh Bou Chaour" (Graphique N°11).

**Graphique N°11 : Les marchés fréquentés par les autres commerçants**



*Source : auteur*

Nous constatons d'après ces statistiques que le marché de gros des fruits et légumes de la ville de Chelghoum Laïd est en concurrence avec de grands marchés de

l'Algérie (Boufarik et Alger qui ont une valeur nationale et ceux de Jijel et Skikda qui ont un poids régional). Cela signifie que ce marché a une dimension plus au moins régionale.

### 3.1.3. *Les atouts du marché de la ville de Chelghoum Laïd*

L'attraction des commerçants des différentes wilayas de l'Algérie justifie l'importance de ce marché, cette dernière est également exprimée à travers ses offres avantageuses c'est pourquoi les commerçants le choisissent malgré l'existence des marchés de gros des fruits et légumes importants au niveau de leurs wilayas, parmi ces derniers nous citons : le marché de Jijel, le marché de Skikda, le marché d'Alger, le marché de Boumerdès...etc.

À la lumière de ce que nous avons cité avant et vu l'attractivité et la concurrence de ce marché des fruits et légumes, nous avons trouvé indispensable de cerner les raisons de choix de ce marché par les commerçants ; pour contrôler les réponses de cette question nous avons fixé des choix multiples ; frais de location avantageux, disponibilité et variété de la marchandise, abondance des clients, proximité du marché, sécurité du marché et dans la dernière case à cocher nous avons mis "autres" afin de donner aux commerçants interviewés la possibilité de donner d'autres réponses et nous avons même permis aux commerçants de cocher plusieurs cases (tableau N°42).

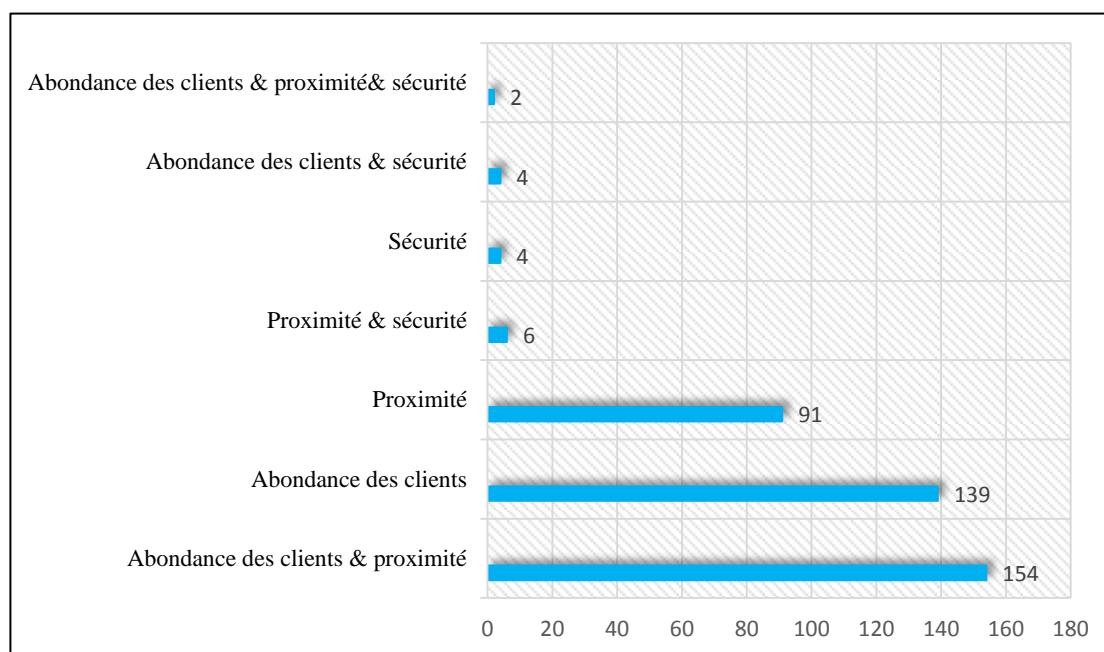
**Tableau N°42 : Raisons de choix du marché**

Raisons de choix	Nombre	Taux
Abondance des clients	139	34, 75%
Sécurité	4	1%
Proximité	91	22, 75%
Abondance des clients & proximité	154	38, 5%
Abondance des clients & sécurité	4	1%
Proximité & sécurité	6	1, 5%
Abondance des clients & proximité& sécurité	2	0, 5%
Total	400	100%

*Source : enquête auteur 2017*

Tel que le montre le tableau N°42, les réponses des commerçants ont été confinées entre : l'abondance des clients, la sécurité, la proximité du marché et d'autres réponses combinées entre ces trois choix, 38, 5% des commerçants ont choisi ce marché à cause de l'abondance des clients et sa proximité, 34, 75% pour l'abondance des clients, 22% grâce à sa proximité, qui sont des variantes représentant les grandes proportions, c'est-à-dire la majorité des avis des commerçants (Graphique N°12).

**Graphique N°12 : Raisons de choix du marché**



*Source : auteur*

Nous remarquons que les commerçants ont ignoré deux choix : le premier est la disponibilité et la variété des produits, le second les frais de location, c'est pourquoi nous nous sommes interrogés si la marchandise n'était pas de bonne qualité ? Mais, nous avons ignoré cette possibilité grâce aux réponses de la question de la fréquentation d'autres marchés que celui de la ville de Chelghoum Laïd et que le pourcentage des commerçants qui ne fréquentent pas d'autres marchés était de 69%, ce pourcentage justifie la satisfaction des commerçants à propos de la qualité de la marchandise.

L'autre choix est celui des frais de location, c'est pourquoi nous avons demandé aux commerçants, combien ils payent comme frais de location ? Les réponses ont été organisées suivant des intervalles (tableau N°43).

**Tableau N°43 : Frais de location**

	[0,1000]	] 1000,2000]	] 2000,3000]	] 3000,4000]	] 4000,5000]	] 5000,6000]	Total
<b>NBR</b>	48	30	298	2	0	22	400
<b>Taux</b>	12%	7, 5%	74,5%	0, 5%	0%	5, 5%	100%

*Source : enquête auteur 2017*

Le tableau N°43 reflète les frais de location, nous remarquons que la grande proportion (74,5%) varie de 2000 à 3000 dinars par jour, ce montant est vraiment abordable, non seulement par rapport à la quantité de la marchandise vendue, mais aussi par rapport à l'importance et la situation du marché en comparaison avec les grands marchés du Nord-Est algérien.

Comme décrit auparavant, les commerçants du marché de gros des fruits et légumes de la ville de Chelghoum Laïd ont déclaré que l'abondance des clients représente un des critères très importants pour lesquels ils choisissent ce marché, sur la base de cette déclaration nous avons demandé le nombre des clients par jour de chaque commerçant interviewé (tableau N°44).

**Tableau N°44 : Nombre de clients par jours**

	[1,5]	] 5,10]	] 10,15]	] 15,20]	] 20,30]	] 30,40]	+ 40	Total
<b>NBR</b>	66	196	68	32	5	14	19	400
<b>Taux</b>	16, 5%	49%	17%	8%	1, 25%	3, 5%	4,75%	100%

*Source : enquête auteur 2017*

Nous constatons d'après le tableau N°44 que le nombre des clients varie de 1 à plus de 40 clients par jour, que la majorité a plus de cinq à dix clients par jour ; c'est quand même un nombre important des clients vu la méthode de vente de la marchandise en gros.

Sur la base de ce que nous avons cité avant, nous pouvons dire que les clients n'ont pas moins d'importance que les commerçants, c'est pourquoi nous devons aussi étudier le client du marché ce qui permet de clarifier la pertinence de ce dernier.

### 3.2. Le client du marché de gros des fruits et légumes

#### 3.2.1. Les origines géographiques et la présence des clients dans le marché

La délimitation de l'aire d'influence du marché de gros des fruits et légumes ne se limite pas dans l'identification des origines géographiques des commerçants, mais doit être complétée par les origines géographiques des clients afin d'obtenir des résultats plus précis.

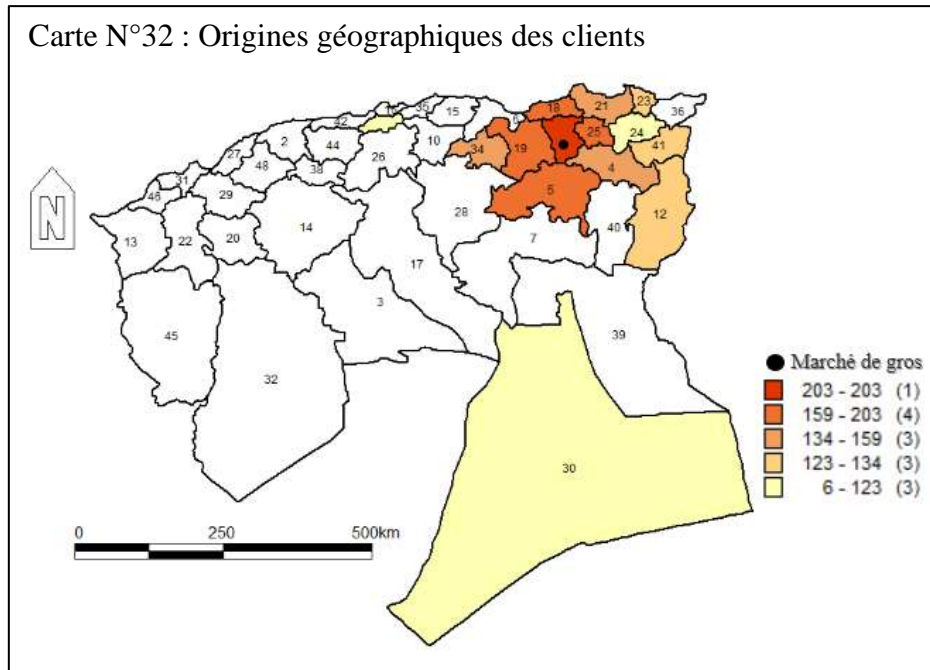
L'attraction des commerçants constitue un pilier très important pour établir l'aire d'influence du marché de gros des fruits et légumes, néanmoins la capacité d'attraction des clients est également importante afin d'assurer la commercialisation et l'évacuation des produits et des marchandises exposées au niveau de ce marché, c'est pourquoi nous avons demandé aux commerçants d'identifier les origines géographiques de leurs clients (tableau N°45).

**Tableau N°45 : Origines géographiques des clients**

Wilaya	Nombre	Pourcentage
Mila	203	11,88%
Constantine	169	9,89%
Oum El Bouaghi	154	9,01%
Batna	159	9,30%
Bordj Bou Arreridj	134	7,84%
Guelma	10	0,58%
Annaba	131	7,66%
Jijel	168	9,83%
Tébessa	128	7,48%
Skikda	128	7,48%
Souk Haras	132	7,72%
Ouargla	12	0,70%
Blida	06	0,35%
Sétif	169	9,89%
Kolo	06	0,35%
Total	1709	100%

Source : enquête auteur 2017

Le tableau N°45 illustre les wilayas des différents clients du marché de gros, nous remarquons qu'en plus des wilayas du Nord et du Nord-Est algérien il y a aussi des wilayas importantes du Sud algérien : Ouargla et Hassi Messaoud ; ainsi nous citons que les proportions entre les wilayas du Nord-Est algérien sont très proches ce qui signifie le nombre équilibré des clients qui fréquentent le marché de gros des fruits et légumes (carte N°32).



Source : auteur

La carte N°27 illustre un nombre très important des clients se rendent le marché du Nord-Est algérien, malgré la présence des clients du centre et du Sud, mais par des nombres moins importants.

Nous avons aussi demandé les périodes et la façon de fréquentation du marché par les clients, cette question clarifie le nombre et la manière de présence des clients dans le marché, que la présence régulière dans le marché confirme vraiment sa capacité d'attraction (tableau N°46).

**Tableau N°46 : Présence des clients dans le marché**

	Présence quotidienne	Présence hebdomadaire	Présence irrégulière	Total
NBR	199	18	183	400
Taux	49, 75%	4, 5%	45, 75%	100%

Source : enquête auteur 2017

Tel que le montre le tableau N°46, la majorité des clients du marché de gros des fruits et légumes de la ville de Chelghoum Laïd sont présents dans le marché d'une manière régulière, qu'elle soit quotidienne ou hebdomadaire, cela signifie que ce marché repose sur une base de clientèle fidèle, l'existence d'un nombre constant des clients à côté d'autres clients qui varient selon de différentes conditions valorise aussi ce marché.

### 3.3. La marchandise du marché de gros des fruits et légumes

#### 3.3.1. Origines et nature de la marchandise

Dans ce qui précède, nous avons étudié le commerçant et le client du marché de gros des fruits et légumes dans le but de délimiter l'aire de chalandise de ce marché, cette dernière peut aussi être déterminée à travers un troisième pilier, la marchandise.

Notre contexte d'étude est connu sous le nom de "marché de gros des fruits et légumes de la ville de Chelghoum Laïd", nous nous sommes demandés : est-ce que la marchandise exposée est seulement des fruits et des légumes, chaque commerçant interviewé a déclaré la nature de sa marchandise (tableau N°47).

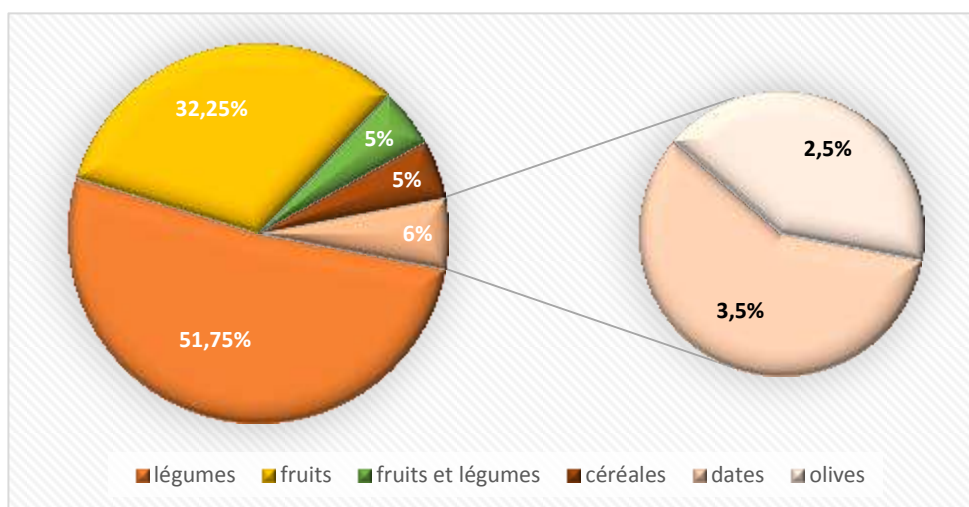
**Tableau N°47 : Nature de la marchandise du marché**

	Nombre		Taux
Légumes	207		51,75%
Fruits	129		32,25%
Céréales	20		5%
Fruits et légumes	20		5%
Autres	Dates	14	6%
	Olives	10	
	Total	24	
Total	400		100%

*Source : enquête auteur 2017*

Le tableau N°47 montre que les légumes occupent la première place, et plus de la moitié des marchandises vendues (51,75%), 32,25% sont des fruits, ces derniers représentent un pourcentage important, 5% de la marchandise mixte entre fruits et légumes, tels que les céréales, et 6% représentent d'autres types de marchandises.

Graphique N°13 : Nature de la marchandise du marché



Source : auteur

Le graphique N°13 illustre la dominance des légumes et des fruits, et évoque la présence d'autres types de marchandise comme les céréales, dont la présence, sur ce marché en raison de l'existence des terrains agricoles céréaliers au Sud de la ville de Chelghoum Laïd, il y a aussi les dattes et les olives qui disposent d'un espace précis dans le marché.

La connaissance du type de la marchandise n'est pas suffisante, il nous faut préciser les origines de cette marchandise vendue au niveau du marché de gros des fruits et légumes de la ville de Chelghoum Laïd, ce qui constitue une étape très importante dans la délimitation de l'aire d'influence de ce marché. Après avoir déterminé les origines des commerçants et des clients, il est désormais indispensable de déterminer l'origine de la marchandise (tableau N°48) afin de compléter les piliers du triangle commercial (commerçant, client et marchandise).

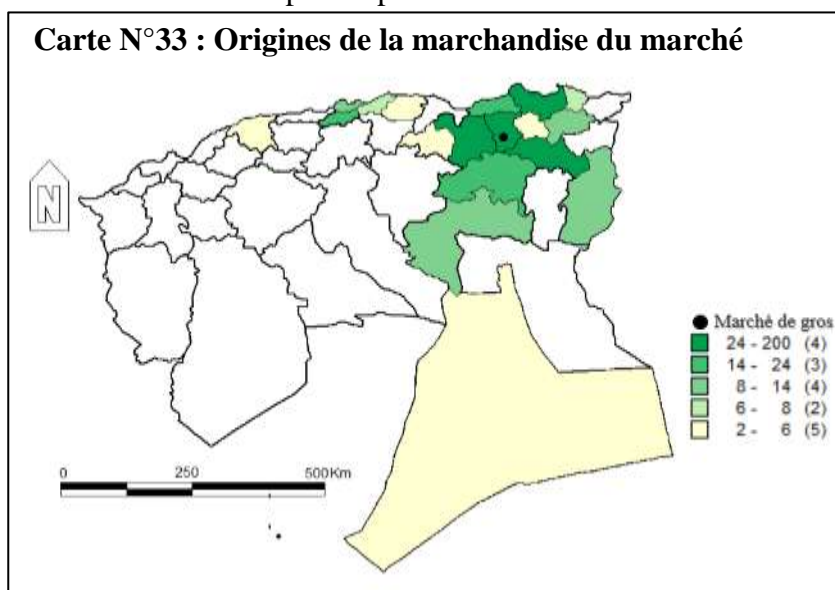
Tableau N°48 : Origines de la marchandise du marché

	Nombre	Taux
Chelghoum Laïd	196	49%
Constantine	2	0, 5%
Jijel	22	5, 5%
Skikda	30	7, 5%
El-Chlef	2	0, 5%
Boumerdès	6	1, 5%

Blida	14	3, 5%
Oum El Bouaghi	24	6%
Sétif	32	8%
Mila	4	1%
Batna	14	3, 5%
Annaba	6	1, 5%
Guelma	8	2%
Tizi Ouzou	2	0, 5%
Alger	10	2, 5%
Tébessa	8	2%
Bordj Bou Arreridj	4	1%
Biskra	12	3%
Ouargla	4	1%
Total	400	100%

Source : enquête auteur 2017

Le tableau N°48 dénote que presque la moitié de la marchandise évacuée au niveau du marché de gros des fruits et légumes provient de la ville de Chelghoum Laïd, ceci est un résultat logique en raison de la richesse de cette ville par les terres agricoles riches en légumes et céréales, ce qui justifie également la dominance des légumes comme la marchandise la plus exposée au niveau du marché.



Source : auteur

La carte N°28 illustre que la marchandise du marché vient des différentes wilayas du Nord-Est, du centre et même du Sud algérien. Elle est répartie selon des proportions très proches ce qui explique la variété des origines de la marchandise et l'équilibre entre ces wilayas, cela offre plus de choix aux clients du marché où chacun trouvera la quantité et la qualité désirée, c'est cet avantage qui valorise le marché au niveau national, cette valorisation ne comprend pas seulement l'encouragement des commerçants à vendre leur marchandise au niveau de ce marché, mais aussi dans l'attraction des clients de différentes wilayas du pays en cherchant la qualité.

### 3.3.2. Direction de la marchandise

Connaître l'origine de la marchandise est une étape importante, mais aussi pouvoir déterminer la direction de cette dernière est également indispensable afin de cerner l'aire de chalandise de cette marchandise (tableau N°49).

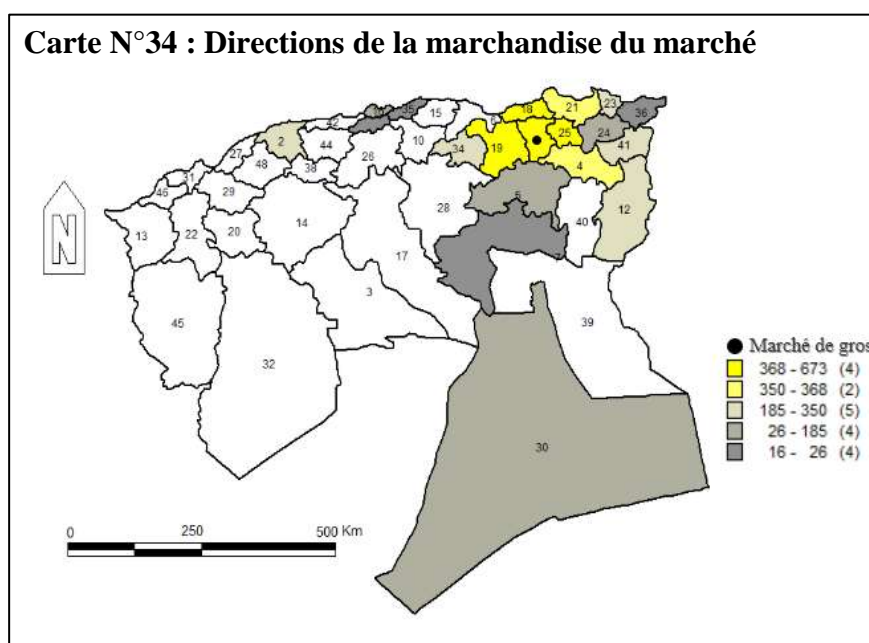
**Tableau N°49 : Direction de la marchandise vendue**

	Nombre	Taux
Mila	341	7, 48%
Chelghoum Laïd	332	7, 29%
Constantine	372	8, 16%
Sétif	371	8, 14%
Oum El Bouaghi	362	7, 94%
Batna	362	7, 94%
Jijel	368	8, 08%
Annaba	336	7, 37%
Skikda	350	7, 68%
Tébessa	332	7, 29%
Bordj Bou Arreridj	332	7, 29%
Souk Haras	336	7, 37%
Chlef	185	4, 06%
Alger	40	0, 88%
Taraf	24	0, 53%
Guelma	30	0, 66%
Biskra	24	0, 53%

Boumerdès	17	0, 37%
Blida	16	0, 35%
Ouargla	26	0, 58%
Total	4556	100%

Source : enquête auteur 2017

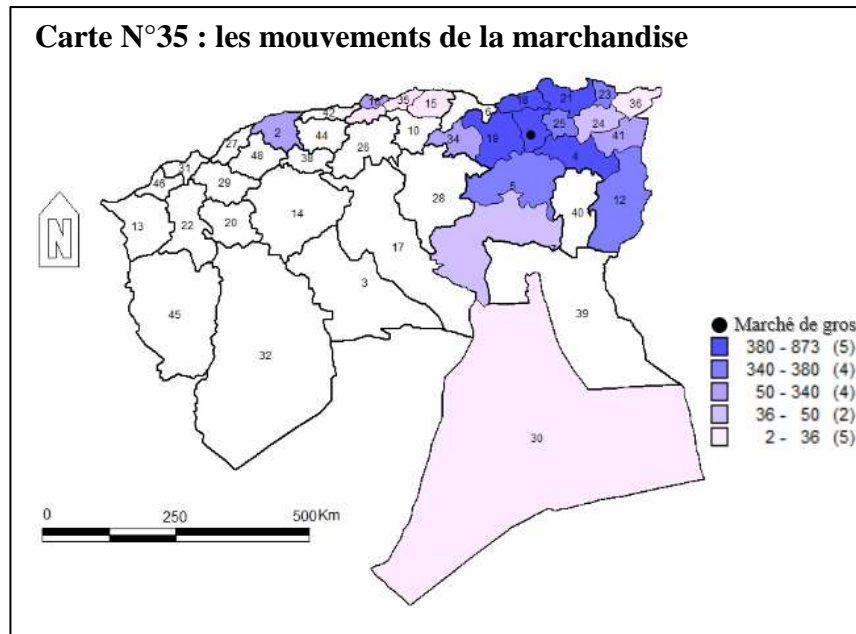
Le tableau N°49 montre que les produits achetées au marché de gros des fruits et légumes alimente les différentes wilayas de l'Algérie, nous remarquons des pourcentages très proches au niveau des wilayas du Nord-Est algérien. Ce sont ces derniers qui profitent de la grande part de la marchandise, sans oublier que les wilayas du centre et du Sud ayant une part moindre que les autres avec des proportions rapprochées.



Source : auteur

La carte N°29 illustre la direction de la marchandise achetée au marché de gros vers les différentes wilayas algériennes, la grande partie de ces derniers est évacuée dans les wilayas environnantes, mais cela n'empêche qu'une part de cette marchandise est destinée à des wilayas lointaines telles que les wilayas du centre et de Sud algérien.

Afin de saisir vraiment les mouvements de la marchandise entrée et sortie de ce marché, nous avons jugé indispensable d'établir un accroissement de l'origine et la direction de la marchandise (carte N°35).



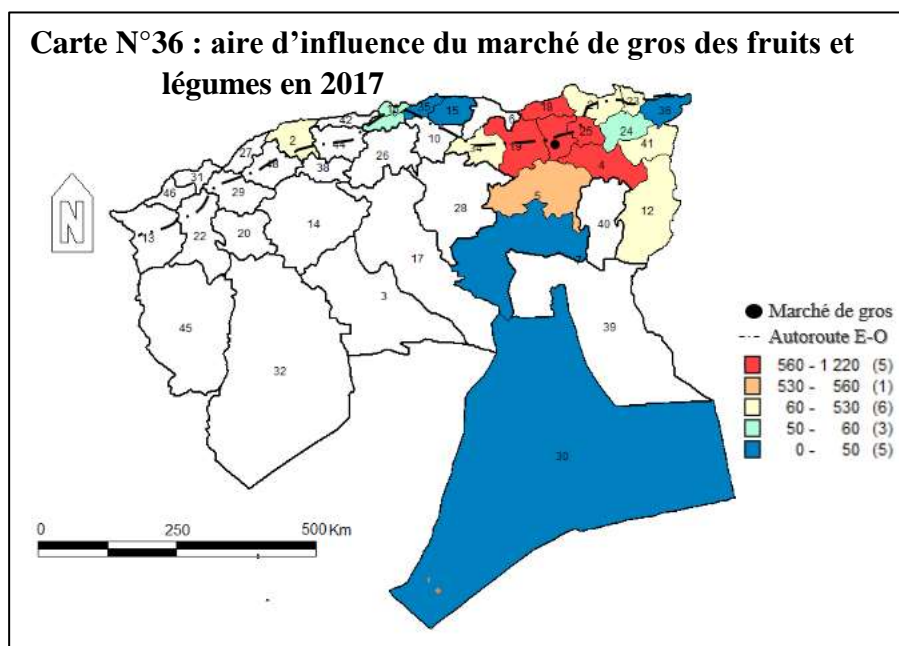
Source : auteur

La carte N°30 est le résultat de la superposition des deux bases de données : la première est celle de l'origine de la marchandise et la seconde est celle de sa destination.

Tel que le montre cette carte la marchandise exposée au niveau du marché de gros des fruits et légumes a un circuit très important qui touche les différentes wilayas algériennes, en couvrant toute la partie Nord-Est ainsi que le centre et même quelques wilayas de l'Ouest, et même les wilayas de Sud.

### 3.4.L'aire de chalandise du marché de gros des fruits et légumes

Les résultats et les cartes établis à propos des commerçants, des clients et de la marchandise du marché de gros donnent une vision globale sur la valeur, le poids et l'importance de ce dernier. Néanmoins notre objectif est d'approfondir nos investigations au maximum afin de clarifier les résultats obtenus (carte N°36).



Source : auteur

La carte N°36 est composée de trois couches principales : la première, les origines géographiques des commerçants, la seconde les origines géographiques des clients et la dernière les mouvements de la marchandise ; le but de la superposition de ces couches de cartes déjà réalisées est de démontrer une vision globale sur la capacité du marché de gros de polariser l'espace national, tout en se basant sur les trois piliers du commerce : le commerçant, le client et la marchandise.

Nous remarquons que son impact dépasse l'échelle régionale en assimilant la région du centre et celle du Sud ; les résultats obtenus clarifient que ce marché de gros des fruits et légumes joue un rôle déterminant dans l'animation de la dynamique de la ville.

Néanmoins, l'objectif de cette étude ne se limite pas dans la clarification du poids géographique du marché de gros des fruits et légumes, mais plutôt nous devons déterminer également l'impact de l'autoroute Est-Ouest sur le fonctionnement du marché afin de connaître si vraiment cette autoroute a atténué le dynamisme de ce marché et donc celui de la ville.

#### **4. L'impact de l'autoroute sur le fonctionnement du marché**

Dans le cadre de l'identification de l'impact de l'apparition de l'autoroute Est-Ouest sur le fonctionnement du marché de gros des fruits et légumes, nous avons jugé essentiel de faire une comparaison entre le fonctionnement du marché avant et après

l'apparition de l'autoroute : cette approche comparative nous permettra de spécifier comment ce marché a réagi à propos de cette nouvelle l'autoroute.

Pour effectuer cette approche comparative, nous nous sommes basés sur une étude réalisée par BOUNAAS dans son mémoire de magistère en 2009 c'est-à-dire avant la mise en fonction de l'autoroute Est-Ouest.

Dans le but d'assurer l'efficacité de cette étude, nous avons d'abord confirmé qu'il n'y a pas des marchés de gros des fruits et légumes durant cette période et qui peuvent entrer en concurrence avec le marché de la ville de Chelghoum Laïd. Cette étape était nécessaire afin de fixer les variantes de notre étude, ce qui permet de prendre l'autoroute Est-Ouest comme la seule variante externe ayant un impact sur le fonctionnement du marché.

#### **4.1. Le commerçant**

Après avoir déterminé ces conditions de l'enquête, nous avons établi un questionnaire auto administré (tableau N°50).

**Tableau N°50 : Comparaison des origines géographiques des commerçants 2009 - 2017**

Wilaya	Avant (2009)		Après (2017)	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Mila	140	35%	144	36%
Sétif	50	12,5%	30	7,5%
Biskra	12	3%	06	1,5%
Batna	10	2,5%	22	5,5%
Skikda	30	7,5%	12	3%
Oum El Bouaghi	21	5,25%	30	7,5%
Bejaia	09	2,25%	/	/
Jijel	16	4%	20	5%
Ain Defla	12	3%	/	/
Blida	15	3,75%	14	3,5%
Boumerdès	09	2,25%	10	2,5%
M'Sila	20	5%	/	/
Annaba	16	4%	20	5%

Ghilizane	10	2,25%	/	/
Mascara	24	6%	/	/
Constantine	06	1,5%	34	8,5%
Chlef	/	/	02	0,5%
Taraf	/	/	08	2%
Tizi Ouzou	/	/	02	0,5%
Guelma	/	/	08	2%
Alger	/	/	04	1%
Bordj Bou Arreridj	/	/	16	4%
Tébessa	/	/	18	4,5%
Total	400	100%	400	100%

Source : enquête BOUNAAS, 2009+enquête auteur, 2017

Le tableau N°50 présente des cases vides en 2009 ou en 2017, nous remarquons en 2017 l'absence des commerçants de Bejaia, Ain Defla, M'Sila, Relizane et Mascara d'une autre part et d'autre part la présence des commerçants d'autres wilayas qui n'existaient pas en 2009 comme : Chlef, Tarf, Tizi Ouzou, Guelma, Alger, Bordj Bou Arreridj et Tébessa (carte N°38).

Ce qui a attiré notre attention à propos de ces wilayas est que la majorité d'entre elles sont raccordées avec l'autoroute Est-Ouest.

Une augmentation du nombre des wilayas en commerçants provenant de 16 wilayas en 2009 pour atteindre 18 wilayas en 2017 tout en notant la présence de la capitale Alger et d'autres wilayas du Sud algérien a été constatée.

#### 4.2.Le client

Comme une deuxième étape de cette comparaison, nous avons évoqué les origines géographiques des clients fréquentant le marché de gros des fruits et légumes à travers les témoignages des commerçants questionnés (tableau N°51).

**Tableau N°51 : Comparaison des origines géographiques des clients 2009 - 2017**

Wilaya	Avant (2009)		Après (2017)	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Mila	170	34%	203	11,88%

Constantine	90	18%	169	9,89%
Oum El Bouaghi	24	4,8%	154	9,01%
Batna	23	4,6%	159	9,30%
Bordj Bou Arreridj	21	4,2%	134	7,84%
Guelma	19	3,8%	10	0,58%
Annaba	19	3,8%	131	7,66%
Jijel	18	3,6%	168	9,83%
Tébessa	12	2,4%	128	7,48%
Skikda	10	2%	128	7,48%
Souk-Ahras	10	2%	132	7,72%
Khenchela	09	1,8%	/	/
Biskra	06	1,2%	/	/
M'Sila	05	1%	/	/
Ouargla	02	0,4%	06	0,35%
Blida	01	0,2%	06	0,35%
Boumerdès	01	0,2%	/	/
Sétif	60	12%	169	9,89%
El Kala	/	/	06	0,35%
Hassi Massoud	/	/	06	0,35%
Total	500	100%	1709	100%

Source : enquête BOUNAAS, 2009+enquête auteur, 2017

D'après le tableau N°51, nous constatons un accroissement important du nombre des clients soit 500 clients en 2009 pour atteindre 1709 clients en 2017, ces chiffres montrent une augmentation significative malgré la diminution du nombre des wilayas qui est désormais de 16 en 2017 sur un total de 18 en 2009, mais nous ne devons jamais ignorer que le nombre des clients a triplé et c'est le plus important pour le rendement du marché.

#### **4.3.La marchandise**

L'efficacité du marché de gros des fruits et légumes ne peut être traitée qu'à travers l'étude de la marchandise, la première étape de cette étude consiste à déterminer l'origine de la marchandise (tableau N°52).

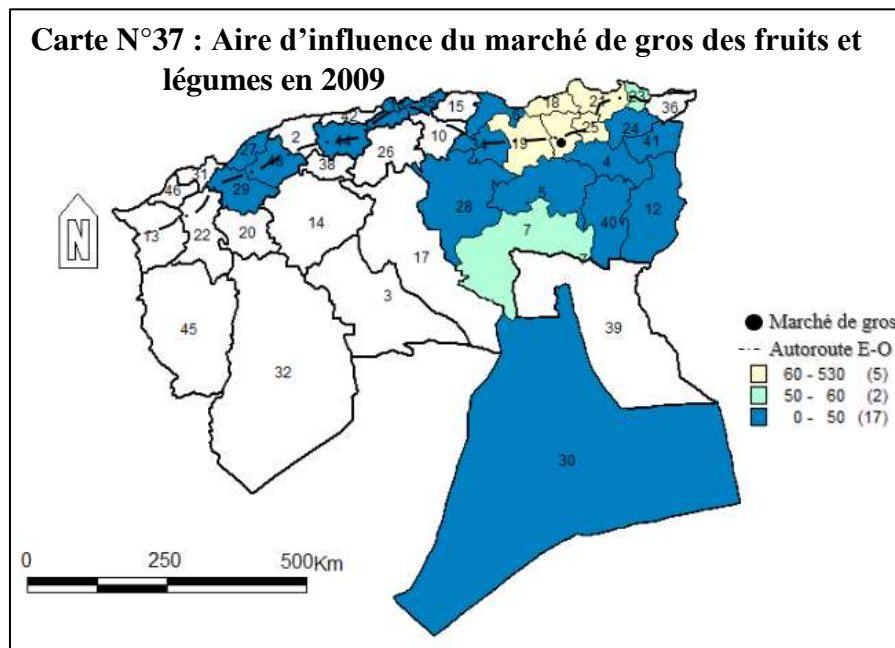
**Tableau N°52 : Comparaison des origines de la marchandise 2009 - 2017**

Wilaya	Avant (2009)		Après (2017)	
	Nombre	Taux	Nombre	Taux
Mila	55	13, 75%	200	50%
Constantine	/	/	2	0, 5%
Jijel	40	10%	22	5, 5%
Skikda	34	8, 5%	30	7, 5%
Chlef	/	/	2	0, 5%
Boumerdès	35	8, 75%	6	1, 5%
Blida	20	5%	14	3, 5%
Oum El Bouaghi	/	/	24	6%
Sétif	45	11, 25%	32	8%
Batna	/	/	14	3, 5%
Annaba	20	5%	6	1, 5%
Guelma	/	/	8	2%
Tizi Ouzou	/	/	2	0, 5%
Alger	43	10, 75%	10	2, 5%
Tébessa	/	/	8	2%
Bordj Bou Arreridj	/	/	4	1%
Biskra	40	10%	12	3%
Ouargla	/	/	4	1%
M'sila	10	2, 5%	/	/
Bejaia	5	1, 75%	/	/
Ain Defla	20	10%	/	/
Mascara	23	10, 75%	/	/
RELIZANE	3	0, 75%	/	/
Mostaganem	7	1, 75%	/	/
Total	400	100%	400	100%

*Source : enquête BOUNAAS, 2009+enquête auteur, 2017*

Le tableau N°52 illustre une variété dans les origines de la marchandise, en 2009 nous remarquons la dominance de la wilaya de Mila, hors cette wilaya nous mentionnons que la source de la marchandise n'est pas seulement des wilayas du

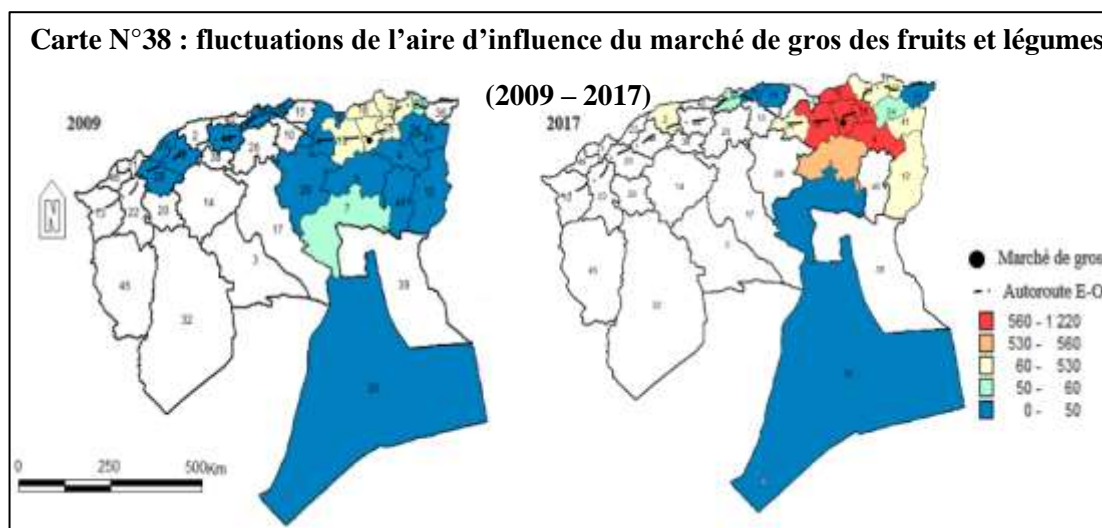
Nord-Est algérien telles que Chlef, Batna, Bordj Bou Arreridj, Tébessa ...etc., mais aussi des wilayas du centre et du Sud ; néanmoins, en 2017, c'est-à-dire après l'apparition de l'autoroute Est-Ouest, nous remarquons un élargissement dans les wilayas du Nord-Est et celles du centre, tout en citant l'élimination des wilayas de l'Ouest sont : Mascara, Relizane, Mostaganem ; parallèlement à la disparition des wilayas de l'Ouest, nous constatons l'apparition des wilayas de Sud telle que Ouargla.



*Source : données BOUNES 2009+ dressage auteur*

La carte N°37 démontre un nombre important des wilayas algériennes qui fréquentent le marché de gros des fruits et légumes de la ville de Chelghoum Laïd, ce qui est remarquable aussi à travers cette carte c'est que le nombre limité des clients dans la majorité des wilayas, représentées en bleu sur la carte.

Dans le but de faire une étude comparative exhaustive, nous avons jugé indispensable de trouver le rapport entre les aires d'influences avant l'apparition de l'autoroute en 2009 et après sa mise en fonction en 2017 ; cette étape peut être possible à travers la comparaison des cartes des aires d'influence en 2009 et en 2017 (carte N°38).



Source : auteur

La comparaison des cartes établies nous a permis de déduire une augmentation importante dans l'aire d'influence du marché, cet accroissement est clarifié à travers l'augmentation de la fréquentation du marché, cela est représenté dans la carte par la couleur rouge, ainsi que l'apparition des couleurs orangé et jaune et qui signifient une fréquentation moyenne et presque l'inexistence de la couleur bleue désignant la faible fréquentation.

Dans le cadre de la confirmation de ces résultats obtenus, une question a été ajoutée au questionnaire en 2009, cette question est la suivante : comment évaluez-vous la fréquentation du marché après l'apparition de l'autoroute Est-Ouest ? Afin de répondre à cette question les choix exposés sont : augmentation de la fréquentation, diminution de la fréquentation, aucun changement de la fréquentation et autres réponses à condition que l'interviewé précise ; les résultats suivants (tableau N°53).

**Tableau N°53 : Fréquentation du marché après l'apparition de l'autoroute**

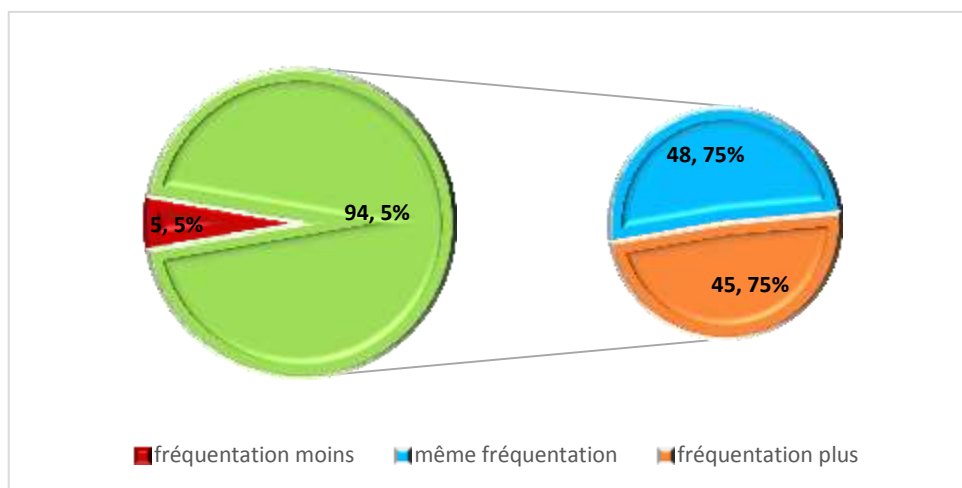
	Nombre	Taux
Fréquentation augmentée	183	45, 75%
Fréquentation diminuée	22	5, 5%
Aucun changement de fréquentation	195	48, 75%
Total	400	100%

Source : enquête auteur 2017

Tel que nous le constatons sur le tableau N°53, après l'apparition de l'autoroute Est-Ouest 22 commerçants ont remarqué la diminution de leurs clients, par contre,

195 ont constaté que leurs clients ont gardé le même rythme de fréquentation et 183 commerçants ont déclaré une augmentation de leurs clientèles (graphique N°14).

#### Graphique N°14 : Fréquentation du marché après l'apparition de l'autoroute



Source : auteur

Le graphique N°14, montre 5,5% des commerçants ont perdu un nombre de leurs clients après l'apparition de l'autoroute, ceci représente une proportion très faible par rapport à l'échantillon étudié alors que, 94,5% ont gardé ou même augmenté le nombre de leurs clients ; donc nous pouvons déduire que l'autoroute Est-Ouest n'a pas limité le fonctionnement du marché.

## 5. La valeur économique du marché

Dans le but de déterminer la valeur économique du marché de gros des fruits et légumes, nous avons fixé les variantes suivantes :

- le type du moyen de transport ;
- la propriété du moyen de transport ;
- les propriétaires des locaux ;
- la surface exploitée pour la vente.

### 5.1. Le moyen de transport

Nous avons demandé aux commerçants, quels moyens de transport utilisent-ils pour le déplacement de leur marchandise (tableau N°54).

**Tableau N°54 : Type des moyens de transport du marché**

Moyen de transport	Nombre	Taux
Grand véhicule	304	76%
Moyen véhicule	66	16, 5%
Petit véhicule	28	7%
Tracteur	02	0, 5%
Total	400	100%

*Source : enquête auteur 2017*

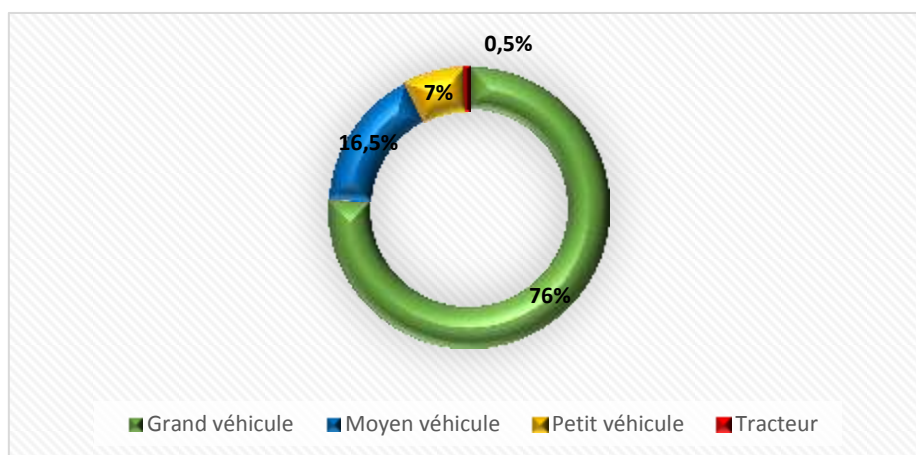
le tableau N°54, montre que la majorité des commerçants disposent des grands véhicules, cette catégorie ne regroupe pas seulement les commerçants venant des wilayas lointaines (qui achètent des quantités importantes), mais aussi des commerçants avoisinants de la ville de Chelghoum Laïd comme Constantine, Sétif, Mila ...etc. cette proportion est de 76% soit 304 du total des commerçants questionnés.

Nous avons comme deuxième catégorie les commerçants qui disposent des véhicules de taille moyenne, 66 commerçants dont les majorités sont des commerçants alimentant les villes environnantes à la ville de Chelghoum Laïd soient de la wilaya de Mila et les wilayas environnantes proches de Constantine.

La troisième catégorie est celle des petits véhicules, elle est représentée par une proportion de 7% (28 commerçants), qui parcourent une distance très limitée, les commerçants de la ville de Chelghoum Laïd ou ceux des agglomérations secondaires environnantes.

La dernière catégorie est représentée par les commerçants qui ont des tracteurs comme un moyen de transport, le taux est très faible 0,5% (2 commerçants) de l'ensemble des commerçants interviewés et sont les agriculteurs des terres environnantes (graphique N°15).

**Graphique N°15 : Type du moyen de transport du marché**



*Source : auteur*

La précision du moyen de transport seule n'est pas suffisante, elle doit être complétée par la propriété de ce dernier, c'est ce que nous avons demandé aux commerçants (tableau N°55).

**Tableau N°55 : Propriété des moyens de transport**

	Nombre	Taux
Privé	380	95%
Location	20	5%
Total	400	100%

*Source : enquête auteur 2017*

D'après le tableau N°55 nous constatons que 95% des commerçants enquêtés sont propriétaires de leurs moyens de transport, donc ce commerce représente un métier principal, cela reflète aussi que ces commerçants exercent ce métier depuis une longue période, d'un autre côté nous avons 5% des commerçants qui profitent de la location pour déplacer leur marchandise, c'est ce qui nous permet d'imaginer deux suppositions : la première est que le commerce n'est pas un métier principal et la seconde le commerçant est débutant dans ce métier.

## 5.2.Le local

Parallèlement à la propriété du moyen de transport, nous devons aussi savoir si le commerçant dispose d'un local ou il est locataire (tableau N°56).

**Tableau N°56 : Propriété du local**

	Nombre	Taux
Propriétaires	96	24%
Locataires	304	76%
Total	400	100%

*Source : enquête auteur 2017*

Il a été constaté que 76% des commerçants dans le marché de gros des fruits et légumes sont des locataires, en revanche seulement 24% sont des propriétaires, cela signifie que la commune profite des montants importants de la location.

## **6. L'impacts du marché sur la ville de Chelghoum Laïd**

Nous nous sommes intéressées aux statistiques de location du marché de gros des fruits et légumes, car elles n'influent pas seulement sur le commerçant, mais ont aussi des impacts sur toute la ville, car les revenus de location du marché de gros des fruits et légumes participent au financement des différents projets de la ville ; les frais de location de ce marché reviennent à la direction du commerce de la wilaya de Mila dont plus de 90% rentrent au budget de la commune, donc ce marché alimente aussi le budget de la wilaya.

Vu l'importance des frais de location du marché de gros des fruits et légumes, nous avons demandé à l'APC des statistiques annuelles sur la location du marché, d'où l'information est que cette opération soit réalisée à travers l'enchère (tableau N°57).

**Tableau N°57 : Frais annuels de location du marché**

Années	Frais de location (DA)
1997	18 000 000 00
1998	31 000 000 00
1999	38 000 000 00
2000	45 000 000 00
2001	55 000 000 00
2002	66 040 000 00
2003	88 000 000 00
2004	118 100 000 00

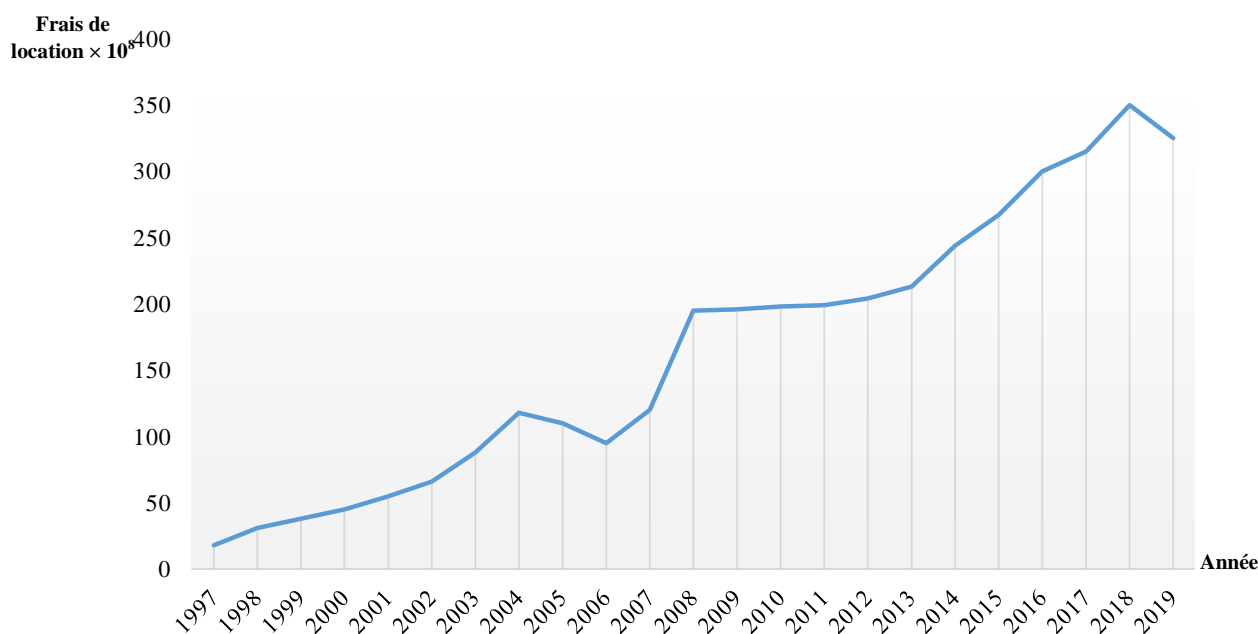
2005	110 000 000 00
2006	95 000 000 00
2007	120 000 000 00
2008	195 000 000 00
2009	196 000 000 00
2010	198 000 000 00
2011	199 000 000 00
2012	204 000 000 00
2013	213 080 000 00
2014	244 388 000 00
2015	267 607 400 00
2016	300 000 000 00
2017	315 000 000 00
2018	350 000 000 00
2019	325 000 000 00

*Source : APC Chelghoum Laïd*

Après le transfert du marché de gros des fruits et légumes à la municipalité de Chelghoum Laïd, cette dernière exerce ses droits comme gestionnaire de ce marché ; la location de ce dernier a débuté au mois d'avril 1996 d'où les frais de location de 8 mois de l'année citée auparavant étaient de 12 000 000 00 DA.

Le tableau N°57 montre que, les frais de location ont connu une augmentation continue d'où un montant de 325 000 000 00 DA en 2019 (graphique N°16).

**Graphique N°16 : Frais annuels de location du marché de gros**



Source : APC Chelghoum Laïd

Le graphique N°16 illustre les fluctuations des frais de location du marché de gros des fruits et légumes de la ville de Chelghoum Laïd, nous remarquons une augmentation importante des frais de location dont la somme est de 118 100 000 00 DA en 2004, entre 2004 et 2008 les frais ont été perturbés et ont connu une réduction et une augmentation afin d'atteindre 195 000 000 00 DA en 2008, ces frais ont continué d'augmenter d'une manière considérable pour atteindre 350 000 000 00 DA en 2018, ce montant a diminué en 2019 et a été de l'ordre de 325 000 000 00 DA.

Ce que nous pouvons tirer de tout ce qui a été cité avant est que la situation stratégique du marché, sa bonne accessibilité, sa sécurité, la qualité de ses produits sont tous des facteurs assurant son bon fonctionnement, ce dernier est garanti également à travers l'attraction des commerçants, des clients, des produits ou de la marchandise et même des capitaux.

Nous nous sommes interrogées sur l'impact de cette attractivité et ce dynamisme sur la ville. Il n'existe pas une seule réponse à cette question, mais plutôt des réponses.

Au niveau du marché lui-même, cette dynamique a participé à la création d'autres activités complémentaires à celle du commerce des fruits et légumes telle que la

création d'un espace de repos pour les commerçants où ils peuvent passer leur nuit dans de bonnes conditions. Donc, la disponibilité d'une bascule qui permet de vérifier le poids des véhicules avec la marchandise. On peut également noter l'apparition de petits commerces tels que les kiosques des vêtements d'hommes et des fast foods.

Ce marché participe également à la réduction du chômage, en employant plus de 5 000 personnes dans le déchargement et le chargement de la marchandise achetée depuis les locaux vers les véhicules de transport.

Dans les alentours du marché, nous avons constaté à une concentration des commerces qui assurent des services aux commerçants et aux clients tels que les restaurants, les cafés, les taxiphones, la vente des pièces détachées des véhicules, vente et réparation des roues, des mécaniciens... etc. C'est-à-dire il y a eu l'apparition d'une nouvelle centralité et un nouveau dynamisme articulé sur le marché de gros des fruits et légumes.

L'apparition de la vie autour du marché de gros des fruits et légumes a participé à la création de quelques infrastructures liées aux véhicules parmi elles une station qui dessert le marché et l'émergence d'un parking consacré aux véhicules du marché.

## **7. Conclusion**

L'étude réalisée sur le marché de gros des fruits et légumes nous permet de déduire que ce dernier ne représente pas seulement une composante économique et commerciale importante de la ville, il est aussi un pôle d'attraction qui a dépassé l'échelle régionale, son aire d'influence englobe des wilayas du centre, du Nord, de l'Ouest et même du Sud.

La présence d'un tel équipement dans la ville nécessite en premier lieu de garantir de bonnes conditions de mobilité et d'accessibilité, à travers la RN5, qui représente un axe important dans la région Nord-Est de l'Algérie. Elle relie la métropole de l'Est, Constantine, avec la capitale Alger en franchissant plusieurs villes commerciales importantes, tout en signalant l'apparition de l'autoroute Est-Ouest avec un tracé parallèle à celui de cette RN5, en citant l'absence d'un échangeur aménagé au niveau de la ville de Chelghoum Laïd.

Ces facteurs, ces conditions et cette importance du marché nous ont encouragés à cerner les différents effets et les impacts du trinôme : "marché de gros des fruits et légumes", "la ville de Chelghoum Laïd" et "autoroute Est-Ouest".

Nous précisons que le marché de gros des fruits et légumes a des effets positifs sur la ville, il joue un rôle impératif dans l'animation de son dynamisme non seulement à travers la circulation de la marchandise au niveau national, mais aussi par la concentration des différents types de commerces servant les commerçants et les clients. En outre ce marché contribue aussi au rafraichissement des budgets étatique de la commune et celui de la wilaya.

Cette étude nous a permis également de clarifier l'importance de l'autoroute Est-Ouest et son impact sur le fonctionnement du marché et que cette autoroute a participé à l'augmentation de l'aire de chalandise de marché de gros en rejoignant les wilayas franchisées par cette autoroute.

En conclusion, il apparait que l'impact négatif de l'autoroute Est-Ouest n'a touché que les petits commerces de détail situés au niveau de la RN5, ce qui est vraiment négligeable par rapport au rafraichissement de la fonction du marché de gros et l'élargissement de son influence à une échelle nationale.

## Conclusion de la partie

À travers cette partie nous avons effectué une étude des grandes composantes de la ville de Chelghoum Laïd comme : la zone industrielle et le marché de gros des fruits et légumes, cette étude nous a permis de déterminer le rôle que ces composantes jouent dans l'animation de la dynamique de la ville.

Ces deux grands équipements de la ville de Chelghoum Laïd participent de plusieurs manières dans l'animation de la dynamique de la ville, en premier lieu ils sont parmi les grands créateurs des postes d'emplois, chacun de ces équipements génère une centralité autour de lui (les commerces et les services complémentaires à la fonction de l'équipement) et en même temps ils participent au financement des différents projets de la ville à travers les frais de location et les taxes payées.

Parallèlement à ces avantages, les équipements de la ville reflètent l'image de marque de la ville non seulement grâce à leur situation à l'entrée de la ville, mais aussi par la valorisation et l'identification de la ville à travers les fonctions assurées par ces équipements.

Nous pouvons déduire que ces équipements garantissent à la ville une panoplie d'offre non seulement au niveau local, et au niveau régional, national et même international ; ils participent à la polarisation de l'espace à travers l'attraction des capitaux (commerçants, investisseurs, clients, marchandise, matière première ...etc.), tout en mentionnant que la situation de la ville a joué un rôle dans leur fonctionnement.

La situation seule n'est pas suffisante pour garantir un poids lourd dans le territoire à ces équipements, de bonnes conditions d'accessibilité et de mobilités sont demandées, dans notre cas nous avons la route nationale N°5 qui représente un axe régional très important, néanmoins cette route nationale est dépassée par l'autoroute Est-Ouest qui a un tracé parallèle à celle-ci et qui offre des conditions plus rapides, plus confortables et économiques du temps.

L'absence d'un échangeur reliant ces équipements donne toujours l'impression qu'il y a une carence. Mais, d'après cette étude, nous avons pu connaître que son impact est positif, néanmoins cela n'empêche pas la réalisation de cet échangeur puisse ouvrir les portes à un développement inédit.

---

# **Conclusion générale**

---

À la lumière de cette recherche, nous concluons que la dynamique de la ville représente un processus de mutations pouvant améliorer la situation initiale. Ce processus est infini dans le temps et dans l'espace et peut être aussi bien qualitatif ou quantitatif, donc la dynamique de la ville est expliquée par les transformations qui affectent la ville et la vie urbaine dans un contexte spatial, temporel, économique et culturel.

Cela signifie lors de l'étalement urbain, l'évolution des modes de vie, l'augmentation de besoins des usagers, les transferts fonctionnels, les rénovations, les réhabilitations, les filtrages sociaux et fonctionnels sont tous des critères et des illustrations d'un changement profond et donc d'une nouvelle dynamique dans la ville.

Les échanges (territoire / ville) représentent le moteur de la dynamique au niveau de la ville et démontrent les forces endogènes (ville) et exogènes (territoire) qui sont exercées au fur et à mesure où il est difficile à les dissocier.

Au cours de cette étude, nous avons essayé de mettre l'accent sur les différents aspects qui expriment la dynamique au niveau de la ville, nous avons déduit que cette dynamique repose sur des piliers importants comme la compétitivité.

La compétitivité désigne la capacité d'affronter la concurrence avec succès, c'est l'aménagement du territoire avec une idée de mouvance afin d'attirer les investissements, cette compétitivité représente la source de cohésion, car ses revenus participent au développement endogène de la ville, à l'amélioration de son attraction, et les activités attirées contribuent à la formation des produits régionaux.

Nous constatons que la notion de la compétitivité est basée sur l'attractivité. Cette dernière concerne le bon choix d'un territoire pour la localisation des projets et la capacité de recruter une main-d'œuvre qualifiée, des compétences, etc. dans le but d'assurer un développement à long terme.

Les deux notions, compétitivité et attractivité, viennent de la même logique; celle de développement : endogène à travers la mise en valeur des richesses internes et exogènes par la capacité d'attraction ; donc l'attractivité ne représente qu'une étape pour obtenir la compétitivité qui repose sur des facteurs purement économiques alors

que l'attractivité dépend d'autres facteurs tels que la cohésion sociale, l'image de la ville ...etc. qui créent ainsi le climat favorable.

Cela ne signifie pas qu'il y a une rupture entre l'attractivité et la compétitivité, au contraire, elles sont étroitement liées, car l'image de la ville constitue un élément important dans l'encrage des capitaux et des investissements.

La qualité de vie, l'offre urbaine et la connectivité de la ville au réseau de transport sont tous des facteurs favorisant la concentration du capital humain qui assure la capacité d'innovation de la ville donc sa compétitivité.

Nous pouvons dire que la compétitivité et l'attractivité de la ville ne peuvent être assurées qu'à travers des performances bien précises : l'accessibilité, la connectivité, la capacité d'innovation, les ressources humaines, la qualité de vie et de l'environnement, la qualité de la main-d'œuvre, l'environnement d'affaires et les infrastructures modernes, ce qui signifie que l'accessibilité de la ville à travers la présence des infrastructures nécessaires ainsi que la mobilité des richesses et de la main-d'œuvre sont des facteurs primordiaux. Tout cela nous a permis de déduire que le couple (compétitivité / attractivité) est basé sur l'association (accessibilité / mobilité).

L'échange est l'une des fonctions de la ville, où la mobilité des personnes et des marchandises a un impact sur l'attractivité et la compétitivité de la ville, la direction des populations et des marchandises devenue les lieux de concentration et de centralisation, donc les lieux les plus attractifs qui présentent les critères de la compétitivité.

Dans un réseau urbain où les villes sont en concurrence, les infrastructures de transport représentent une pièce maîtresse dans l'attractivité des villes que la connexion de la ville au reste du système rend possibles l'encrage et la présence des activités à travers la facilitation de la mobilité qui est le vecteur du développement urbain.

Si les infrastructures de la ville croisent des artères importantes, elles auront une accessibilité plus grande, néanmoins cette dernière n'est pas seulement le produit de la situation stratégique, elle dépend plus encore de sa capacité d'offrir des services et des activités spécialisés.

Les infrastructures de transport de grande échelle ont des impacts qualitatifs et quantitatifs sur la dynamique de la ville, car ils représentent l'élément qui encourage les flux, les services et les échanges : sont ces derniers les forces incitent l'attractivité d'une ville.

Parallèlement à la dynamique des personnes (démographique / sociale) et la dynamique des capitaux et des activités (économique), les infrastructures de transport ont aussi un impact sur la dynamique physique (spatiale), au niveau de la ville les infrastructures de transport représentent un organisateur de cette dernière et si ces infrastructures se multiplient d'une façon linéaire les fragments de la ville suivent cette linéarité surtout s'il s'agit d'une route.

L'importance des infrastructures dans l'animation du dynamisme de la ville est accomplie par la présence des lieux centraux ou les centres-ville qui représentent la référence et explique tous types de dynamique au niveau de la ville ; ils sont des lieux historiques, et dirigent le futur de la ville.

L'Algérie avant la colonisation française était un milieu rural dans sa majorité, c'est à l'ère de la colonisation où nous avons assisté à la construction d'un réseau urbain articulé sur un réseau viaire dédoublé par un autre ferroviaire, car le développement futur de la ville est toujours lié à son histoire ; nous n'avons pas négligé cet aspect et nous avons mis l'accent sur le village de colonisation en tant qu'élément de base de développement de la ville.

Le colonisateur français n'a pu accéder aux terres algériennes qu'à travers la promulgation d'une série de lois notamment celle de l'introduction de la propriété privée que la stratégie la plus répandue en matière d'occupation de ces terrains acquis était le binôme (village / périmètre de colonisation).

La tâche la plus difficile pour le colonisateur n'était pas d'ordre urbanistique, mais plutôt était d'un ordre politique et sociétal, d'où il était nécessaire de détruire tout un système social fondé sur les tribus (Arch) en essayant de redistribuer cette population rurale dans les villages urbains. En outre, le colonisateur a conçu des villages disposant de leurs propres marchés afin d'ignorer le regroupement des populations au niveau des marchés ruraux (ces marchés jouent un rôle très important dans les échanges non seulement commerciaux, néanmoins ils présentent le lieu d'exposition des idées).

Le but urbanistique et politique de la création des villages de colonisation était l'épuisement et l'exploitation des richesses ; l'implantation de chaque village était le résultat des études très approfondies pour valoriser les richesses de chaque terrain occupé, c'est pourquoi chaque village puise ses spécificités de son propre site.

L'étude et l'implantation des villages de colonisation étaient la mission des ingénieurs de génie et des ponts et des chaussées du service militaire qui ont suivi un mode d'occupation caractérisé par la géométrie, la régularité, l'ordre tout en valorisant l'espace public et en traitant la relation entre les différents quartiers du village.

À l'ère de l'indépendance, les anciens villages ne représentent pas seulement les noyaux des villes d'aujourd'hui, mais ils sont aussi la base de la construction des villes contemporaines. Le réseau routier, également hérité de l'époque coloniale, représente un vecteur et un dirigeant de l'étalement de ses villes.

Les noyaux des villes algériennes hérités de l'époque coloniale affichent plusieurs signes de dégradations et surtout de mutations, ces dernières ne comprennent pas seulement le cadre physique des constructions, mais aussi les mutations sont d'ordre fonctionnel et même sociétal.

Nous avons constaté une apparition d'un nouveau style architectural caractérisé par des maisons à plusieurs étages avec terrasse qui ont remplacé les toitures en tuile, l'utilisation de nouveaux matériaux de construction tels que : le béton la brique ...etc. Sans oublier les nouveaux habitants de ces maisons ayant des pratiques qui ne conviennent pas avec le cadre bâti. Les transformations fonctionnelles comprennent la concentration des services, des bureaux, des cabinets médicaux, des équipements administratifs et notamment les commerces au niveau des rez-de-chaussée des immeubles. Cela a permis de rendre le noyau colonial (où le centre de la ville) un pôle attirant la population à travers son offre de qualité de vie, ce centre a également participé à la création d'une nouvelle dynamique économique, notamment commerciale à travers la concentration des locaux commerciaux aux rez-de-chaussée (RDC) des constructions.

Notre contexte d'étude, illustré par la ville de Chelghoum Laïd, est un village colonial traversé par la route nationale numéro 5 (RN5) qui constitue l'élément le plus pesant sur la forme d'organisation de la ville et sur sa structure urbaine, elle

représente une référence à travers laquelle l'histoire de la ville est expliquée. Cette RN5 constitue le support de l'étalement de la ville d'une manière linéaire, elle est également le lieu de concentration des équipements importants de la ville.

Cette RN5 ne regroupe pas seulement les équipements importants de la ville, mais constitue aussi le lieu de concentration des commerces de première nécessité qui attirent les passagers de la RN5, ce qui a donné à cette artère principale de la ville une valeur régionale ; donc la RN5 est désormais non seulement le support de développement de la ville, mais aussi le vecteur de sa dynamisation.

Le contournement de la ville de Chelghoum Laïd par l'autoroute Est-Ouest a contribué au déplacement des flux de circulation animant les commerces de la RN5 vers cette autoroute ; ceci a concouru à une marginalisation spatiale de la ville, nous révélons que cette marginalisation est d'ordre spatial, mais non fonctionnel.

Il est à préciser que la marginalisation n'est pas d'ordre fonctionnel grâce à l'existence de deux grands équipements au niveau de la ville et qui sont la zone industrielle et le marché de gros des fruits et légumes qui participent à la dynamisation de la ville.

La zone industrielle et le marché de gros des fruits et légumes de la ville sont désormais les lieux d'imbrication de différentes échelles : locale, régionale, nationale et même internationale et représentent l'emblème de l'attractivité des commerçants, des clients, des capitaux, des marchandises, des entreprises ...etc.

Ces deux grands équipements (zone industrielle et marché de gros) participent au développement de la ville non seulement par la dynamique (industrielle et commerciale) qu'ils génèrent, mais aussi à travers les postes de travail qu'ils offrent, le financement des projets de la ville via les fiscalités et les frais de location, ils représentent aussi des lieux de centralité, ils constituent des pôles porteurs des commerces et des services.

Comme décrit auparavant, la zone de chalandise de ces équipements ne se limite pas au niveau local, mais polarise l'espace régional, national et même international. Cette polarisation du territoire a été encouragée par l'apparition de l'autoroute Est-Ouest qui a participé à l'amélioration de leur accessibilité, malgré l'absence d'un échangeur aménagé au niveau de la ville (la présence d'un échangeur à 20 km de la

ville est toujours préférable que de prendre l'ancienne route nationale traversant plusieurs villes), alors l'apparition de l'autoroute Est-Ouest a participé au développement du fonctionnement de ces équipements, donc à l'amplification de la ville et son dynamisme.

Ce que nous pouvons déduire est que l'impact négatif de l'autoroute n'a touché que les petits commerces de la RN5. Son impact positif a impacté le développement des grandes composantes de la ville (la zone industrielle et le marché de gros des fruits et légumes).

Cela n'empêche pas que l'aménagement d'un échangeur de l'autoroute Est-Ouest au niveau de la ville peut encore améliorer la situation en matière de développement de cette dernière. De nos jours, la présence d'un échangeur de l'autoroute au niveau de la ville n'est pas seulement un besoin de fonctionnement, mais aussi un besoin vital d'où cet échangeur est désormais le vœu de tous les habitants de la ville.

À la fin de cette recherche, nous mettons en évidence l'intérêt d'exposer plusieurs nouvelles pistes pouvant faire l'objet d'une nouvelle recherche :

- en premier lieu, nous citons la question de la recomposition commerciale de la ville de Chelghoum Laïd avec l'apparition de l'autoroute Est-Ouest qui a engendré un processus de fermeture des locaux commerciaux du centre-ville, qui ont été déplacés vers les autres quartiers de la ville, donc il y a de nouvelles centralités qui sont en émergence, en attirant l'attention de proposer des procédures permettant la redynamisation du centre-ville ;
- deuxièmement, nous évoquons la question du commerce électronique (E-commerce), l'utilisation des réseaux sociaux par les commerçants du marché des produits mixtes notamment ceux des vêtements, des chaussures et des articles ménagers, a augmenté l'aire de chalandise et a participé à l'amélioration de leur attractivité qui a dépassé l'échelle locale.

En définitive, nous mentionnons la possibilité de réaliser une étude prospective sur les effets futurs de l'aménagement d'un échangeur de l'autoroute Est-Ouest sur la ville de Chelghoum Laïd.

---

# **Bibliographie**

---

**AGHARMIOU Naima**, 2013, « la planification urbaine à travers les PDAU – POS et la problématique de la croissance et de l’interaction villes / villages en Algérie. Référence empirique à la wilaya de Tizi-Ouzou », université MOULOUD MAAMRI de Tizi-Ouzou.

**AMOKRANE Radouane**, 2016, « mutations urbaines et architecturales du centre-ville (noyau colonial) d’Ain Beida état des lieux et perspectives futures », université MOHAMED KHIDER, Biskra.

**Administration de la zone industrielle**, Chelghoum Laïd, 2018.

**Annals Association American Geographers**, 1976, « urban structure and land use decision ».

**AIOUN Mehenna**, 2005, « le système du centre centralité de la ville d’El Oued », université Mohamed Khider, Biskra.

**Archive**, APC Chelghoum Laïd, 2017.

**Archive**, cadastre Chelghoum Laïd, 2017.

**BAILLY Antoine**, FERRAS Robert et PUMAIN Denise, 1995, encyclopédie de géographe, Paris, Economica.

**BARDELLI. P**, « compétitivité définitions fondements », France, université Lorraine,  
<https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/archives/COMPETITIVITE.pdf>, date de consultation : 19/02/2018.

**BARANZINI, A., RAMIREZ, V. et UGARTE-ROMERO, C.L**, 2006, «The determinant of firm’s location choice in Switzerland», Working paper.

**BEBEVOLO Léonard**, 1994, « histoire de la ville », Marseille, édition parenthèses.

**BENABBES Samia**, 2013, « cours module : patrimoine » niveau master 1, université SALEH BOUBNIDIR, Constantine 3.

**BENCHABANE Leila**, 2015, « la route comme vecteur d’urbanisation et support des centralités linéaires (cas de la RN 18 à Média) », université Laarbi Ben M’Hidi, OEB.

**BENRACHI Boubba**, 2014, « cours module : habitat » niveau master 1, université SALEH BOUBNIDIR, Constantine 3.

**BITAM Abdelkrim**, 2011, « l'héritage des traces de l'époque coloniale française face au projet urbain le binôme village colonial / périmètre de colonisation et son incidence sur les extensions urbaines », revu scientifique sur la conception et l'aménagement de l'espace "projets de paysage", Versailles – Marseille, école nationale supérieure de paysage.

**BOUDRAA Ammar**, 2007, « consommation de l'espace dans le cadre du développement urbain : (cas de Chelghoum Laïd) », Constantine, université MENTOURI.

**BOULFANI. W**, 2010, « caractéristiques de l'architecture coloniale et typologie d'habitat à Jijel »,

[http://thesis.univbiskra.dz/2426/9/CH%206\\_Caract%C3%A9ristiques%20de%20l%E2%80%99architecture%20coloniale%20et%20typologie%20d%E2%80%99habitat%20%C3%A0%20Jijel.pdf](http://thesis.univbiskra.dz/2426/9/CH%206_Caract%C3%A9ristiques%20de%20l%E2%80%99architecture%20coloniale%20et%20typologie%20d%E2%80%99habitat%20%C3%A0%20Jijel.pdf), date de consultation : 23/03/2018.

**BRUNET Roger, FERRAS Robert, THERY Hervé**, 1993, « les mots de ma géographie : dictionnaire critique », Paris, Reculus : la documentation Française.

**BOUFENARA Khadidja**, 2010, « le rôle de génie militaire dans la production des villes coloniales », Constantine, université MENTOURI.

**BOUZEHZEH Fouad**, 2015, « dynamique urbaine et nouvelle centralité cas de Biskra – Algérie, université des frères Mentouri de Constantine.

**BRAUDEL. F**, 1979, « civilisation matérielle, économie et capitalisme. XV<sup>e</sup> – XVIII<sup>e</sup> siècle », Paris, 3 tomes.

**BRUNET Roger**, 1986, « l'espace règles du jeu », Paris, Fayard Fondation Diderot, coll. Nouvelles, encyclopédie des sciences et techniques.

**Bureau de vote**, APC Chelghoum Laïd, 2018.

**CÂNÂ Bigel**, 2007, « l'espace public existait-il dans la ville ottomane », Ankara, université technique du Moyen-Orient.

**CHAZE Milhan**, 2014, « le commerce des petites villes : organisation géographique et stratégies d'aménagement étude du centre-est de la France », université Clermont-Ferrand II – Blaise Pascale.

**CHAOUICHE Saleh**, 2013, « l'impact de l'urbanisme colonial dans la fabrication de la ville algérienne », revu science et technologie "D", N°37.

**CNED** (Centre National d'Enseignement à Distance), « aménager et développer le territoire Français », lien, date de consultation : 27/08/2016.

**COEURE. B & RABAUD. I**, 2003, « attractivité de la France : analyse, perception et mesure », économie et statistiques N° 363-364-365.

**CORNATON. M**, 1967, « Les regroupements de la décolonisation en Algérie », coll. Développement et civilisations, édition Ouvrières.

**CÔTE Marc**, 1988, « l'Algérie ou l'espace retourné », Paris, édition Flammarion.

**CÔTE Marc**, 2008, « pays, paysans, paysage d'Algérie », Constantine, édition Médiat Plus.

**CUSIN François et JULIEN Damon**, 2010, « Les villes face aux défis de l'attractivité. Classements, enjeux et stratégies urbaines », <http://eclairs.fr/wp-content/uploads/2011/09/ArticleAttractiviteFuturibles-2.doc>, date de consultation : 19/04/2017.

**CENEAP** (centre national des études et analyses en population et développement), décembre 2007, « élaboration du programme d'appui au développement des espaces urbains – commune de Chelghoum Laïd ».

**CHALINE Claude**, 1980, « dynamique urbaine », France, presses universitaires de France.

**DAHMANI Krimo**, ND, « architecture et histoire de colonialisme de l'Algérie entre 1830 et 1900 », cours module HA7, niveau Master 1, université HASSIBA BEN BOUALI.

**DAVAZIES Laurent**, 2008, « La République et ses territoires. La circulation invisible des richesses », Éditions du Seuil, coll. la république des idées.

**DESSE René Paul**, 2001, « Le nouveau commerce urbain », Rennes, Editions Presses universitaire de France.

**DIABA Ammar**, 2006, « restructuration de l'axe centre-ville ville de Chelghoum Laïd », Constantine, université MENTOURI.

**DIRECTION de L'AGRICULTURE**, Chelghoum Laïd, 2017.

**DORE Gwénaël**, 2017, « hors les métropoles des points de salut ? – la capacité de développement des territoires non métropolitains », France, édition L'Harmattan.

**DEBONNEUIL Michel et FONTGNE Lionel**, 2003, « rapport : la compétitivité », CAE, la documentation française, Paris, <http://gesd.free.fr/cae40.pdf>, date de consultation : 21/11/2017.

**Dictionnaire français Larousse**, 2008, lien, date de consultation 30/06/2017.

**DUPLAY Claire et MICHEL**, 1985, « Méthode illustrée de création architecturale », Paris, édition le moniteur, 2<sup>ème</sup> éd.

**DPAT**, 2016.

**EFE**, 2020, livre blanc, « comment sauver les centres-ville ? Parties 1 & 2 », [https://landings.abilways.com/EFE-LB-2019-11-Urba-01-FormulaireenvoiLB\\_EFE-LP-LB-Urba-Confirmation-inscription.html](https://landings.abilways.com/EFE-LB-2019-11-Urba-01-FormulaireenvoiLB_EFE-LP-LB-Urba-Confirmation-inscription.html), date de consultation : 02/01/2020.

**Encyclopaedia universalis**, 2004, (V10).

**FABRE Jérôme**, 2013, « Mondialisation : En quoi l'attractivité devient un enjeu majeur pour les territoires ? », <http://meridianes.org/2013/10/31/mondialisation-pourquoi-lattractivitedevient-un-enjeu-majeur-pour-les-territoires/>, date de consultation : 21/03/2016.

**GEORGE pierre et VERGER Fernand**, 2006, dictionnaire de la géographie, Paris, presses universitaires de France.

**GHENOUCI Ahmed**, 2008 : « les facteurs d'établissement et de développement des réseaux de transport : cas du Nord – Est Algérien », Bulletin de la société de géographie d'Egypte.

**GENERAL Bugeaud**, 1938, « De l'établissement de légions de colons militaires dans les possessions françaises du nord de l'Afrique », Paris, Firmin Didot.

**GOOGLE Earth**, 2018.

**GOOGLE Maps**, 2018.

- HARRIBY Jean. Marie**, 2004, « relations entre croissance et développement », communication colloque, (<http://harribey.u-bordeaux4.fr/travaux/soutenabilité/croissance-et-développement.pdf>), date de consultation : 01/02/2017.
- HATEM Fabrice**, 2004, « Investissement international et politiques d'attractivité », Paris, Éditions Economica.
- HATEM Fabrice**, 2004, « l'attractivité : de quoi parlons-nous ? », Paris.
- HATEM Fabrice**, 2007, « Le marketing territorial : Principes, méthodes et pratiques ». Éditions Management et Société (EMS).
- INGALLINA Patrizia**, 2009, « L'attractivité des territoires. Dans L'attractivité des territoires : regards croisés, Renouveau urbain », Nanterre, France PUCA.
- INSEE**, 2012, « l'attractivité économique des territoires – attirer des emplois, mais pas seulement », <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1281062>, date de consultation : 31/12/2018.
- INSEE**, 2019, « quelle est l'évolution de la dynamique commerciale des centres-ville ? », <https://droit-urbanisme-et-amenagement.efe.fr/2019/12/11/quelle-est-levolution-de-la-dynamique-commerciale-des-centres-ville/>, date de consultation : 31/12/2019.
- ISNARD Hildebert**, 2002, actes du colloque Annaba « dynamique des territoires et des sociétés », N°15 publier en 2005, MRSH Caen.
- ROSSO. J. C**, ND, info 290, [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/bmsap\\_00378984\\_1937\\_num\\_8\\_1\\_9284](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/bmsap_00378984_1937_num_8_1_9284), date de consultation : 20/03/2018.
- JACQUES Poirot et HUBERT Gérardin**, 2010, « L'attractivité des territoires : un concept multidimensionnel, Mondes en développement », n° 149.
- KLAASSEN Léo, WMOLLE. W. T. M, PAELINCK. J. H. P**, 1981, « dynamics of urban developpement », Saint Martin Press.
- KHOCHMAN Naila**, 2010, « dynamiques territoriales en milieu montagnard, cas de la commune d'Ouled Habeba », université Badji Mokhtar, Annaba.

- LABORIE J. P**, 1979, « les petites villes », Paris, édition du CNRS.
- LACHEHEB Azzedine**, 2012, « politique du foncier en Algérie », cours module foncier, niveau 3<sup>ème</sup> licence, université MENTOURI de Constantine.
- Le petit Larousse**, 2008, illustré Grand format, édition LAROUSSE.
- LYNCH Kevin**, 1999, « l'image de la cité », collection : aspects de l'urbanisme, Paris, Dunod.
- MADIES Thierry et PRAGER Jean-Claude**, 2008, « rapport : innovation et compétitivité des régions », CAE, la documentation française, Paris, <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/084000589.pdf>, date de consultation : 21/11/2017.
- MALVERTI Xavier**, 1987, « ville et colonisation vol 2, thèse de troisième cycle en aménagement », Paris, institut d'urbanisme.
- MALVERTI Xavier et PICARD Aleth**, 1988, « les villes coloniales entre 1830 – 1880 en Algérie, Paris, ministère de l'équipements et du logement, direction de l'architecture et de l'urbanisme, bureau de la recherche architecturale.
- MALVERTI Xavier et PICARD Aleth**, 1989, « les tracés de ville et le savoir des ingénieurs du génie, les villes françaises fondées en Algérie entre 1830 et 1870 ».
- MOSBAH Zoubir**, 2008, « urbanisme colonial du XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècle de la ville de Constantine : confrontation de deux systèmes de présentation », Constantine, université MENTOURI.
- MARCHAL Vincent**, 2016, « marges et réseaux de transports », in « la France des marges », Ellipses édition marketing.
- MAZOUZ Toufik**, 2011, « La Réalité Urbaine A Oum El Bouaghi Entre un Centre-ville ancien délaissé et des centralités nouvelles monofonctionnelles et stériles », université Laarbi Ben M'Hidi, OEB.
- MERLIN Pierre, CHOAY Françoise**, 1988, « dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement », Paris, Presses universitaires de France.
- ONS, RGPH** 2008.

**OCDE**, 2005, « International Symposium Enhancing City Attractiveness for the Future », Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Government of Japan, Nagoya Congress Centre, Japan.

**PELLISIER. E**, 1836, « annales Algériennes TOM1 », Paris, édition Auselin et Gaultier-Laguionie.

**PICARD-MALVERTI Aleth**, 1989, « Lotissements et colonisations », REVU villes en parallèle n° 14, Paris, Institut d'Urbanisme.

**PUMAIN Denise**, 2004, « Dynamique »,

[http://www.hypergeo.eu/article.php3?id\\_article=55](http://www.hypergeo.eu/article.php3?id_article=55), date de consultation : 17/09/2017.

**PELLISIER E**, 1836, « Annales Algériennes, Tome 1 », Paris, édit Auselin et Gaultier-Laguionie.

**RAHMA Djamel**, 2002, « l'évolution socio-temporelle du réseau urbain régional. Le cas de l'Est algérien », actes du colloque Annaba « dynamique des territoires et des sociétés », N°15 publier en 2005, MRSH Caen.

**Rapport révision PDAU** de la commune de Chelghoum Laïd, 2008.

**ROCCA Emile**, 1903, « histoire de la ville de Sétif », Sétif, imprimerie artistique ROCCA Emile.

**SAADI Ibtissem**, 2015, « l'attractivité urbaine dans les quartiers en difficulté, cas de SIDI SALEM -Annaba- », université Badji Mokhtar Annaba.

**SAÏDOUNI Mounia**, 2000, « éléments d'introduction à l'urbanisme », Alger, casbah édition.

**SANTAMARIA. F**, 1998, « les villes moyennes françaises : entre hiérarchie et réseaux (étude comparative avec l'Espagne et Royaume-Uni), Lille, thèse doctorat géographie et aménagement, université de Pau et des pays de l'Adour.

**SAMMOUD Bouziane**, 2002, « de l'espace national à l'espace local, une recomposition difficile, une réflexion sur le territoire en Algérie », actes du colloque Annaba « dynamique des territoires et des sociétés », N°15 publier en 2005, MRSH Caen.

**SINET Olivier**, 1999, « La structure linéaire comme rapport au territoire », EA Paris-Belleville n° 423.

**Service des cartes grises** de la wilaya de Mila, 2017.

**Service technique**, APC Chelghoum Laïd, 2017.

**TELAIDJIA Djamel**, 2010, « attractivité des territoires et logique d'implantation des entreprises cas du tertiaire supérieur à Annaba – Algérie », université Badji Mokhtar Annaba.

**THIARD**, 2009, « Attractivité et compétitivité : offre territoriale, approches marketing retombées. Dans L'attractivité des territoires : regards croisés, Renouvellement urbain, Plan Urbanisme Construction et Architecture (PUCA).

**THIERNO Aw**, 2010, « la ville nouvelle de Marne-La-Vallée et son insertion dans la dynamique Francilienne : Evaluation des enjeux du renforcement de la structure polycentrique sur les systèmes de déplacements », université Paris-Est.

**TIR Hamida et BENSLIMANE Hanifa**, 2014, « les composantes de la ville : définition de l'urbain et nomenclature des espaces urbains », <https://prezi.com/oasnrxn5uid/les-composantes-de-la-ville/>, date de consultation : 22 / 05 / 2016.

**UNICEF**, 2012, « la situation des définitions dans le monde » [www.unicef.org/french/sowc2012/pdfs/SOWC-2012-DEFINITIONS.pdf](http://www.unicef.org/french/sowc2012/pdfs/SOWC-2012-DEFINITIONS.pdf), date de consultation : 30/07/2017.

**VINCENT Gollain**, « l'attractivité des territoires », [www.attractivite-des-territoires.over-blog.com](http://www.attractivite-des-territoires.over-blog.com), date de consultation : 05/08/2016.

**WACHTER Serge et al**, 2000, « repenser le territoire » un dictionnaire critique, édition de l'aube.

**YACONO Xavier**, 1955, « Colonisation de la plaine du Cheliff », Alger, Imbert.

بوعباس عبد الله، 2009، أسواق الجملة للخضر والفواكه والأسواق الأسبوعية بالشرق الجزائري، التنظيم والتأثير المجالي حالة أسواق: شلغوم العيد، صالح بو الشعور، جيمار(الشقيقة)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التهيئة العمرانية، جامعة منتوري قسنطينة.

زاوي فاتح، 2014، التوسع العمراني على حساب الاراضي الزراعية الاسباب والنتائج – حالة مدينة شلغوم العيد، جامعة منتوري قسنطينة.

---

# Annexes

---

## Annexe N°1 : Formulaire de questions de la zone industrielle

### 1. Fiche technique

Unité de production : .....

Quel est le type de la production ?.....

Matériaux de construction	Détergent	Produits de consommation	Vêtements & chaussures	Autres

Quelle est la quantité de la production par jours ?

>10 t	[10 – 20[	[20 – 30[	[30 – 40[	<40t

La distribution de la charge :

Gros  demi-gros  autres  précisez : .....

L'effectif constant

>50	[50,100[	[100,150[	[150,200[	+ 200 (précisez)

Nombre de la main-d'œuvre supplémentaire

>10	[10 – 20[	[20 – 30[	[30 – 40[	<40 (précisez)

Nombre des moyens de transport :

>5	[5 – 10[	[10 – 15[	[15 – 20[	<20 (précisez)

Propriété du moyen de transport :

Privé

Location

### 2. L'investisseur :

Lieu de résidence : .....

Date d'ouverture de l'unité de production : .....

Pourquoi avez-vous choisi cette zone industrielle ?

Fiscalité avantageuse	Situation stratégique	Disponibilité des moyens de transport	Proximité au lieu de résidence	autres

Quelle est la zone industrielle concurrente de cette zone ?

.....

### 3. La production

Quelle est l'origine de la matière première ?

Produite	Achetée	Lieu d'achat

Quelle quantité vous vendez par jours ?.....

Quel est le nombre de vos clients par jours ?

[1,5]	] 5,10]	] 10,15]	] 15,20]	] 20,25]	] 25,30]

### 4. Le client

Origine : .....

Présence au niveau de la zone industrielle :

Quotidien  Hebdomadaire  Ponctuel

Direction de la production : .....

Comment vous évaluez votre fréquentation de la zone industrielle après l'apparition de l'autoroute Est-Ouest ?

Moins	Plus	La même

Pourquoi ?.....

.....

## Annexe N°2 : Formulaire de questions du marché de gros des fruits et légumes

### 1. Fiche technique

Quand avez-vous commencé la fréquentation du marché ? .....

Quel est le type de la marchandise ?.....

Légumes	Fruits	Céréales	Fruits et légumes	légumineuses	Autres (précisez)

Quelle est la quantité de la marchandise vendue par jours (q) ?

[0 – 20[	[20 – 40[	[40 – 60[	[60 – 80[

La distribution de la charge :

Gros  demi-gros  autres  précisez : .....

L'effectif constant

[0 – 2 [	[2 – 4[	[4 – 6[

Nombre de la main-d'œuvre supplémentaire

[0 – 2 [	[2 – 4[	[4 – 6[

Existe-t-elle une relation avec la main-d'œuvre ?

Fils  Origines  Autres

Quel est le moyen de transport de la marchandise ?

Camion  Camionnette  Voiture  Tracteur

Propriété du moyen de transport :

Privé  Location

La distribution de la marchandise :

Gros  demi-gros  autres  précisez : .....

Combien vous payez comme frais de location ?

[0,1000]	] 1000,2000]	] 2000,3000]	] 3000,4000]	] 4000,5000]	] 5000,6000]

## 2. Commerçant

Origine : .....

La présence dans le marché :

Quotidien  Hebdomadaire  Ponctuel

Travail actuel (commerçant) :

Essentiel  Supplémentaire

Possédez-vous un magasin ?

Oui  Non

Où ? .....

Fréquentez-vous d'autres marchés de gros ?

Oui  Non

Lesquels ?

Jours	Samedi	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
Marchés							

Pourquoi avez-vous choisi ce marché ?

Abondance du client	Sécurité	Proximité	Autres (précisez)

Quel est le marché concurrent de ce marché ?.....

.....

Vous avez combien de clients par jour ?

[1,5]	] 5,10]	] 10,15]	] 15,20]	] 20,30]	] 30,40]	+ 40

## 3. Marchandise

Comment achetez-vous la matière première ?

Personnelle

A Travers un intermédiaire

Autres

Quelle est la direction de la production achetée ?.....

**4. Client**

Origine : .....

La présence dans le marché :

Quotidien  Hebdomadaire  Ponctuel 

Quel est le type de la marchandise achetée ?.....

Légumes	Fruits	Céréales	Fruits et légumes		Autres (précisez)

Quelle est la direction de la marchandise achetée ?.....

Comment évaluez-vous votre fréquentation de la zone industrielle après l'apparition de l'autoroute Est-Ouest ?

Moins	Plus	La même

Pourquoi ?.....

.....

### Annexe N°3 : RN5 / autoroute Est-Ouest et l'avenir des commerces de RN5

#### Développement de trafic routier par rapport au parc véhicule

Année	2006	2016
Parc véhicules	336	15 298
Trafic journalier moyen (TJM)	16 397	23 072

Source : direction de transport de la wilaya de Mila, 2016.

#### Le trafic autoroutier dans les points d'accès de la ville Chelghoum Laïd

Point d'accès	Tadjenanet	Oued El Athmania
Trafic Journalier Moyen (TJM) 2016	27 100	32 900

Source : direction de transport de la wilaya de Mila, 2016.

#### La rentabilité des commerces de la RN5

La rentabilité	Bonne	Moyenne	Mauvaise
Avant l'autoroute	28	20	2
Taux	56%	40%	4%
Après l'autoroute	5	24	21
Taux	10%	48%	42%

Source : enquête auteur, 2016.

### Annexe N°4 : La dynamique démographique

#### La population entrante des différentes communes de la wilaya de Mila

Commune	Nombre
AHMED RACHDI	04
OULED KHLOUF	21
BEN YAHIA ABED RAHMANE	09
BOUHATEM	30
TADJENANET	27
TBARKENT	03
TASALA LMTAAI	02
TASDAN HADAD	03
TELAGHMA	17
DERADJ BOUSLAH	17
EL-RWACHED	02
ZGHAIA	01
AMIRET ERRAS	02
AIN ELBAIDA HRICHE	01
AIN TINE	02

AIN M'LOUK	10
FERDJIWA	39
GRAREM GOUGUA	03
M'CHIRA	19
MILA	17
MINAR ZERZRA	01
OUED SEGUANE	03
OUES ATHMANIA	18
OUED N'DJA	04
YAHIA BEN KACHA	02
Total	257

Source : bureau de vote, 2018.

### La population sortante vers les différentes communes de la wilaya de Mila

Commune	Nombre
AHMED RACHDI	02
OULED KHLOUF	19
BEN YAHIA ABED RAHMANE	05
BOUHATEM	02
TADJENANET	05
TELAGHMA	12
DERADJ BOUSLAH	01
ZGHAIA	02
SIDI KHLIFA	01
AIN TINE	01
AIN M'LOUK	09
GUERAREM GOUGUA	02
M'CHIRA	06
MILA	09
OUED SEGUANE	01
OUED ATHMANIA	10
YAHIA BEN KACHA	01
Total	88

Source : bureau de vote, 2018.

### Annexe N°5 : La dynamique agricole (production par quintaux)

Années	Blé	Blé tendre	Orge	Avoin e	Lentil les	Pois chiches	Pomme de terre	Autres
2009	95032	44550	62000	5950	112	/	35500	3100
2010	103700	44000	66600	7200	/	/	37000	7300
2011	70700	36000	48500	4800	510	/	40000	6000

2012	107900	59900	74000	6000	400	30	43000	5200
2013	12200	58200	66600	6500	300	/	50000	4000
2014	74400	29700	36600	6000	462	/	65000	4200
2015	88200	39200	51000	7500	150	50	/	4700
2016	15200	70000	83000	9000	336	/	80000	3000
2017	25000	8000	12000	2200	/	/	90000	5400
2018	156600	62000	103600	12500	2550	/	63000	6000

Source : direction d'agriculture

Autres : oignon – poivron – piment – tomates.

Récolte	Blé	Blé tendre	Organe	Avoine	Lentilles	Pois chiches	Pommes de terre	Autres
Destination	CCLS : Coopérative des Céréales et des Légumes Secs						Marché de gros	
Consommation locale								
Consommation régionale								
Consommation nationale								
Exportation								

Oui
Non

Source : direction d'agriculture

La surface agricole utile : 230 45 ha.

## Annexe N°6 : Zone industrielle

N° de lot	Nom du propriétaire	Surface de lot (m <sup>2</sup> )
01	FRERES BEDJAOUI	3050.00
02	FRERES BEDJAOUI	1981.00
03	FRERES BEDJAOUI	4076.00
04	SNC BOUKHABOUZ ET FILS	6502.00
05	DTP	5009.00
06	SARL KADIPLAST ET ASSOCIER	5019.00
07	OUAHMED ABDELOUHAB	8795.00

08	ANP	627030.00
09A	SARL NORD AFRICAINE	13000.00
09B	MAMRI RACHID	13000.00
10	SARL DODA / SPA	36975.00
11	SARL FRERES BELGLAOUI	5015.00
12 – 13	BENISSAD	32089.00
14	CCLS	57534.00
15	BEDJAOUI BOUJAMAA ET SAID	10000.00
16	LAMARA FRERES	5426.00
17	LAMARA ET HACHEMI	2999.00
18 -19	OUCHERIF HAMZA	5998.00
20	BOUROUAG MILOUD	2999.00
21	O.N.C.E	3000.00
22A	HERETIERS SEDJAL LOUIZA	2500.00
22B	EURL FRAD PLAST	2500.00
23	MEDJOU DJ AHMED	3000.00
24	LOUTANI SALEH	4000.00
25	FRERES BEDJAOUI	3018.00
26	HATAB M <sup>ED</sup> SALEH	4004.00
27	BENSAF EL MEKKI	3002.00
28	BENSAID A.KRIM ET SAID A.AZZIZ	4038.00
29	SAPTA	10066.00
30	SARL LES MOULIN BENSALÉM	8433.00
31	SNC MOHRA FRERES	13061.00
32 – 33	MOHRA ABDELHAMID	9408.00
34 – 35	EURLCOMPLEXE ALIMENTAIRE L'ALGEROISE	8381.00
36	ENGOA	25199.00
37	ADE	6227.00
38	BENISSAD MOULOUD ET FRERES	17085.00
39	HENKEL ALGERIE	255811.00
40	SNC/IPE BOUARD	55881.88

41	SARL SANABIL ES SALAM	7428.05
42	SARL SANABIL ES SALAM	2400.00
43	SCN EL DJAZIRA TEXTILE	2400.00
44	BOUHEDJAR SALIM	2400.00
45 – 46	SARL FBEB	4800.00
47 – 49	SARL FRERES MEDOUR FROID	4400.00
48	BOUHEDJAR ABDELOUHAB ET FARID	2000.00
50	SARL SANABIL ES SALAM	27897.86
51	SARL TRANSMARB	11490.33
52	SARL TRANSMARB	5600.00
53	SARL TRANSMARB	5600.00
54	SARL CIRTA STEEL	5600.00
55	SNC BOUDRAA CONTROLE	5600.00
56	SARL/BIO – GALENIC	5600.00
57	BENISSAD A.GHANI	1280.00
58	BENISSAD A.GHANI	1280.00
59 – 60	SAADOUNE BACHIR	3040.00
61 – 62	TAMINE ABDELAZIZE	4000.00
63 – 64	SARL SABA GLASS	4800.00
65 – 66	SARL/FBVM	4114.34
67	SARL/FBVM	6677.90
68 – 69	SNC EL DJAZIRA TEXSTILE	4800.00
70	BOUNAAS MAHFOUD ET M <sup>ED</sup> TAHER	2400.00
71 – 72	SARL CARREAUX LUX ARGHIB NABIL ET FRERES	4800.00
73	EURL MILAVETA	1280.00
74	HERETIERS TEBBAKH ALI	1280.00
75	BELKLAOUI BACHIR	1280.00
76	SAYEH MEDOUR NOURDINE	1280.00
77	SARL ESSANOUBAR	1280.00
78	SARL CHATEAULAIT	2400.00
79 – 80	SARL ESSANOUBAR	4800.00

81 – 82	EURL SEBTEX	4800.00
83	ABBES A.RAOUF	2400.00
84	HASNAOUI NORDINE	3608.86
85	EURL/EMICM	5707.58
86 – 87	SARL ENNADJAH GAZ	3855.45
88 – 89	SARL ENNADJAH GAZ	4800.00
90	DENNAB DJAAFER	3769.72
91	SANOUBAR BOUDJEMAA	1369.87
92	BENSEGUANE AHMED	1371.00
93	HERITIERS MOUHAMED OUSAID	1372.26
94	EURL WISSAL	2051.18
95	BENABDELKADER ET BOUMERZOUG	1280.00
96	KENHANNI EL HACHMI	1280.00
97	TOUALI LAALI	1280.00
98	SARL / DROID RACHID	2572.97
99	AREB CHABA SAID ET ABDELBAKI	2573.76
100	SELAMA SMIL	2573.76
101	EURL WALID EL MAHDI	4654.41
102	EURL / MILAVETA	1676.11
103 – 104 – 105	EURL / MILAVETA	4500.00
106 – 107	EURL / MILAVETA	2864.09
108	EURL / MILAVETA	9101.09

*Source : administration zone industrielle*

## **Annexe N°7 : Marche de gros des fruits et légumes**

### **Quantité de la marchandise vendue par jour**

Quantité (q)	[0, 20]	] 20, 40]	] 40, 60]	] 60, 80]
NBR commerçants	80	284	24	12

*Source : enquête auteur*

**Vente de la marchandise**

Méthode	Gros	Demi-gros
NBR commerçants	141	259

*Source : enquête auteur***Nombre de la main-d'œuvre**

NBR main d'œuvre	[0, 2]	] 2, 4]	] 4, 6]
NBR commerçants	359	37	4

*Source : enquête auteur***Relation avec la main-d'œuvre**

Relation	Fils	Origines	Autres
NBR commerçants	24	102	274

*Source : enquête auteur*

---

# **LISTE DES TABLEAUX**

---

## Liste des tableaux

N°	Titre	Page
01	Développement de la population 1954 – 1966	103
02	Développement de la population 1966 – 1977	104
03	Développement de la population 1977 – 1987	106
04	Développement de la population 1987 – 1998	107
05	Développement de la population 1998 – 2008	109
06	Développement de la population entre 2008 – 2018	110
07	Nombre de la population sortante de la ville de Chelghoum Laïd	110
08	Nombre de la population entrante à la ville de Chelghoum Laïd	112
09	Récapitulatif des taux d'urbanisation 1954 – 2018	127
10	Taux de la population de la ville par rapport à la commune	128
11	Population active de la commune de Chelghoum Laïd	130
12	Population occupée de la commune de Chelghoum Laïd	130
13	Population en chômage de la commune de Chelghoum Laïd	131
14	Population dépendante de la commune de Chelghoum Laïd	132
15	Récapitulatif de l'occupation suivant les secteurs économiques	134
16	Équipements éducatifs de la ville de Chelghoum Laïd	142
17	Équipements sanitaires de la ville de Chelghoum Laïd	143
18	Équipement sportifs, culturels et de détente de la ville de Chelghoum Laïd	144
19	Équipements religieux de la ville de Chelghoum Laïd	144
20	Équipement administratifs de la ville de Chelghoum Laïd	144
21	Équipements de sécurité de la ville de Chelghoum Laïd	146
22	Origines géographiques des investisseurs	170
23	Dates d'apparition des unités de production	172
24	Raisons de choix de la zone industrielle	173
25	Nombre des clients de la zone industrielle par jour	175
26	Méthodes de distribution des produits	176
27	Origines géographiques des clients	176
28	Présence des clients dans la zone industrielle	179
29	La nature des produits de la zone industrielle	179

30	La production de la matière première dans la zone industrielle	180
31	Origines de la matière première de la zone industrielle	181
32	Directions de la production de la zone industrielle	184
33	Date de parution des unités de production de la zone industrielle	191
34	Fréquentation de la zone industrielle après l'apparition de l'autoroute	192
35	Nombre des moyens de transport des unités de la zone industrielle	193
36	Propriété des moyens de transport des unités de la zone industrielle	194
37	Mais d'œuvre des unités de production de la zone industrielle	195
38	Origines géographiques des commerçants	202
39	Présence des commerçants dans le marché	203
40	Fréquentation des autres marchés	205
41	Les marchés fréquentés par les commerçants	205
42	Les raisons de choix du marché	207
43	Les frais de location du marché	209
44	Le nombre des clients du marché par jour	209
45	Origines géographiques des clients	210
46	Présence des clients dans le marché	211
47	Nature de la marchandise du marché	212
48	Origines de la marchandise du marché	213
49	Directions de la marchandise vendue	215
50	Comparaison des origines géographiques des commerçants 2009 – 2017	219
51	Comparaison des origines géographiques des clients 2009 – 2017	220
52	Comparaison des origines de la marchandise 2009 – 2017	222
53	Fréquentation du marché après l'apparition de l'autoroute	224
54	Type des moyens de transport dans le marché	226
55	Propriété des moyens de transport dans le marché	227
56	Propriété du local dans le marché	228
57	Frais annuels de la location du marché	228

## Liste des figures

<b>N°</b>	<b>Titre</b>	<b>Page</b>
01	Aspects de la dynamique	21
02	Extension des centres de Londres	31
03	Rapports : attractivité / compétitivité	38
04	Aspects de la centralité	43
05	La centralité linéaire	44
06	Animateurs de la dynamique de la ville	45
07	Glissement des infrastructures de transport (Bordj Bou Arreridj – Média)	60
08	Aire d'influence du marché rural	64
09	Glissement des infrastructures de transport - création de la "RN5"	94
10	Emplacement stratégique du village colonial	96
11	Articulation des villages de colonisation sur la "RN5"	101
12	Découpage de la "RN5" en séquences	158
13	Séquence N°1 - entrée Ouest de la ville -	158
14	Séquence N°2 - le centre historique -	159
15	Séquence N°3 - zone des équipements publics -	159
16	Séquence N°4 - zone résidentielle -	160
17	Séquence N°5 - zone résidentielle -	160
18	Séquence N°6 - entrée Est de la ville -	161

## Liste des cartes

N°	Titre	Page
01	L'Algérie sous la régence turque	49
02	L'Algérie française	49
03	Plan de colonisation "Enfantin"	50
04	Orientation et articulation de l'Algérie	51
05	Occupation des terrains de l'Algérie coloniale	52
06	Présentation de la ville d'Issoire	73
07	Présentation de la ville de Brioude	74
08	Aire de chalandise d'Issoire	76
09	Aire de chalandise de Brioude	77
10	Les tribus	90
11	Marché hebdomadaire "LEKHMIS"	91
12	Redistribution de la population "apparition des communes"	93
13	Périmètres de colonisation	94
14	Situation de la ville au niveau régional	117
15	Situation de la ville au niveau de la wilaya	118
16	Situation de la ville au niveau de la commune	119
17	Topographie du terrain	121
18	Géomorphologie du terrain	123
19	Géotechnique du terrain	126
20	Origines géographiques des investisseurs	171
21	Origines géographiques des clients	178
22	Origines de la matière première au niveau national	183
23	Origines de la matière première au niveau international	184
24	Directions de la production au niveau national	186
25	Direction de la production au niveau international	187
26	Mouvements de la production au niveau national	188
27	Mouvements de la production au niveau international	188
28	Aire de chalandise de la zone industrielle au niveau national	19
29	Aire de chalandise de la zone industrielle au niveau international	1892
30	Origines géographiques des commerçants	203

31	Origines géographiques des clients	211
32	Origines de la marchandise du marché	214
33	Direction de la marchandise du marché	216
34	Mouvements de la marchandise du marché	217
35	Aire de chalandise du marché de gros des fruits et légumes 2017	218
36	Aire de chalandise du marché de gros des fruits et légumes 2009	223
37	Fluctuation de l'aire de chalandise du marché de gros de fruits et légumes (2009 – 2017)	224

## Liste des photos

N°	Titre	Page
01	Coupes et façade d'une maison coloniale	61
02	Maison coloniale	61
03	Marché rural "LEKHMIS"	91
04	Vue générale du village "Châteaudun-du-Rhumel"	98
05	Voie principale	98
06	Square Napoléon	98
07	Monument aux morts	98
08	La poste	99
09	Le crédit foncier	99
10	La mairie	99
11	L'école	99
12	Le collège	99
13	Plais de justice	99
14	L'église "Saint-Luc"	100
15	L'hôtel	100
16	L'union sportive	100
17	L'arrivée de l'autobus	100
18	Le marché du village	100
19	Habitat individuel colonial	137
20	Habitat individuel traditionnel	138
21	Habitat individuel moderne	139
22	Habitat collectif colonial	140
23	Habitat collectif moderne	140
24	Habitat semi-collectif	141
25	Hôtel "Rhumel"	148
26	Maison de jeunes	148
27	Foret	149
28	Pépinière	149
29	Square de l'église	150
30	Square	150

31	Placette	151
32	Piscine	152
33	Route nationale N°5	154
34	Route nationale N°100	154
35	Chemin de wilaya N°115	155
36	Chemin de wilaya N°49	155
37	Chemin de wilaya N°3	156
38	Autoroute Est-Ouest	156
39	Chemin de fer	157

## Liste des plans

<b>N°</b>	<b>Titre</b>	<b>Page</b>
01	Périmètre de colonisation "Châteaudun-du-Rhumel" après l'intervention française	97
02	Le village de colonisation "Châteaudun-du-Rhumel"	97
03	Noyau colonial de la ville	103
04	Deuxième tranche de l'étalement de la ville	104
05	Troisième tranche de l'étalement de la ville	106
06	Quatrième tranche de l'étalement de la ville	107
07	Cinquième tranche de l'étalement de la ville	108
08	Sixième tranche de l'étalement de la ville	109
09	Différents types de l'habitat	136
10	Équipements de la ville	142
11	Voies principales de la ville	153
12	Présentation de la zone industrielle	169
13	Marché de gros des fruits et légumes	201

## Liste des graphiques

<b>N°</b>	<b>Titre</b>	<b>Page</b>
01	Dates d'apparition des unités de production	172
02	Raisons de choix de la zone industrielle	174
03	Nombre des clients de la zone industrielle par jour	175
04	Nature des produits de la zone industrielle	180
05	Fréquentation de la zone industrielle après l'apparition de l'autoroute	192
06	Nombre des moyens de transport dans la zone industrielle	193
07	Propriété des moyens de transport dans la zone industrielle	194
08	Main d'œuvre des unités de production	195
09	Présence des commerçants dans le marché	205
10	Fréquentation des autres marchés	205
11	Marchés fréquentés par les autres commerçants	206
12	Raisons de choix du marché	208
13	Nature de la marchandise	213
14	Fréquentation du marché après l'apparition de l'autoroute	225
15	Type des moyens de transport dans le marché	227
16	Les frais annuels de location du marché de gros	230