

# Quelle feuille de route pour promouvoir la marchabilité urbaine? Cas de la ville nouvelle Ali Mendjeli, Constantine, Algérie

Radhwane Boukelouha

Laboratoire Ville et Santé, Faculté d'Architecture et d'Urbanisme, Université Salah

Boubnider Constantine 3, Constantine, Algérie

Chercheur-invité au Département de Géographie, Urbanisme et Environnement, Université de Concordia, Montréal, QC.

E-mail : [radhwane.boukelouha@concordia.ca](mailto:radhwane.boukelouha@concordia.ca)

## Résumé :

Concevoir ou rendre les villes plus durables semble aujourd'hui être une obligation face à un réchauffement climatique qui ne cesse de s'accroître à l'échelle planétaire. Parmi les raisons de ce dernier, l'urbanisation accélérée et les activités humaines engendrant les émissions de gaz à effet de serre, figurent en premier plan. Les questions de la mobilité urbaine, des choix modaux, de la motorisation et de la marchabilité des villes sont donc d'une importance capitale et se présentent en tête des préoccupations actuelles pour toute ville qui aspire à un développement urbain durable de son territoire urbain. Dans les pays en voie de développement notamment en Afrique et en Asie, les villes sont caractérisées par le déclin des modes traditionnels de mobilité (marche à pied, vélo), et la croissance rapide du trafic motorisé (J.Gehl, 2009,p.219). Et pourtant, La marche est l'activité la plus ancienne, la plus naturelle et la plus durable pour le déplacement de l'homme sur la terre. C'est aussi l'une des composantes les plus essentielles de la vie urbaine. Elle est plus que nécessaire pour la santé physique des habitants de l'espace urbain, pour leur équilibre et développement social et économique. Pour promouvoir cette pratique, il est d'abord nécessaire d'offrir un espace urbain conçu pour la marche à pied ; c'est à dire marchable.

Les recherches en matière de marchabilité est large et importante, elles touchent plusieurs disciplines et sciences, il y a d'abord les recherches disciplinaires notamment en santé, environnement, sociologie, transport et urbanisme, traitant chacune différentes questions liées à l'activité de la marche ; par exemple les chercheurs en santé publique traitent les caractéristiques individuelles favorisant l'activité, quant aux chercheurs en urbanisme, ils se sont focalisé beaucoup plus sur l'identification des variables physiques et environnementales liés à la marche. (Alfonzo, 2005).

D'après Ewing, la marchabilité est déterminée à la fois par les caractéristiques physiques de l'environnement bâti, les qualités du design urbain mais aussi par les réactions individuelles ou la perception de ces caractéristiques par les piétons traversant l'espace (Ewing et al., 2006, p. 224)<sup>1</sup>. La marchabilité ou le potentiel piétonnier a fait l'objet de plusieurs recherches notamment nord-américaines et européennes (Chibane, Gwiazdzinski, 2015, p. 206). Cependant, ces études marchabilité en Afrique du Nord et en Algérie en particulier sont très rares. La ville nouvelle Ali Mendjeli près de Constantine (Algérie) et malgré sa récente

---

<sup>1</sup> Les réactions individuelles, influencées par les caractéristiques physiques et les perceptions de ces caractéristiques physiques ne peuvent pas être mesurées par la simple observation de l'environnement bâti, mais aussi en analysant les caractéristiques des individus. C'est l'ensemble de ces facteurs, caractéristiques physiques, qualités formelles et réactions des individus, qui déterminent le niveau de la marchabilité que nous considérons comme la façon dont les personnes perçoivent leur environnement comme un lieu de marche. (Ewing *et al.*, 2006, p. 224), traduction par l'auteur.

réalisation présente d'après nos observations in-situ les symptômes d'une ville conçue pour l'automobile ; elle ne semble pas suivre une logique de mobilité durable basée sur l'économie de l'espace, la connectivité entre les différentes parties et la marchabilité. La ville s'étend sur une surface de 1500 HA rendant difficile le déplacement sans voiture entre ses différentes parties (figure 1). Le paysage dominant sur cette entité urbaine est le nombre important des véhicules, les embouteillages et les bouchons routiers.

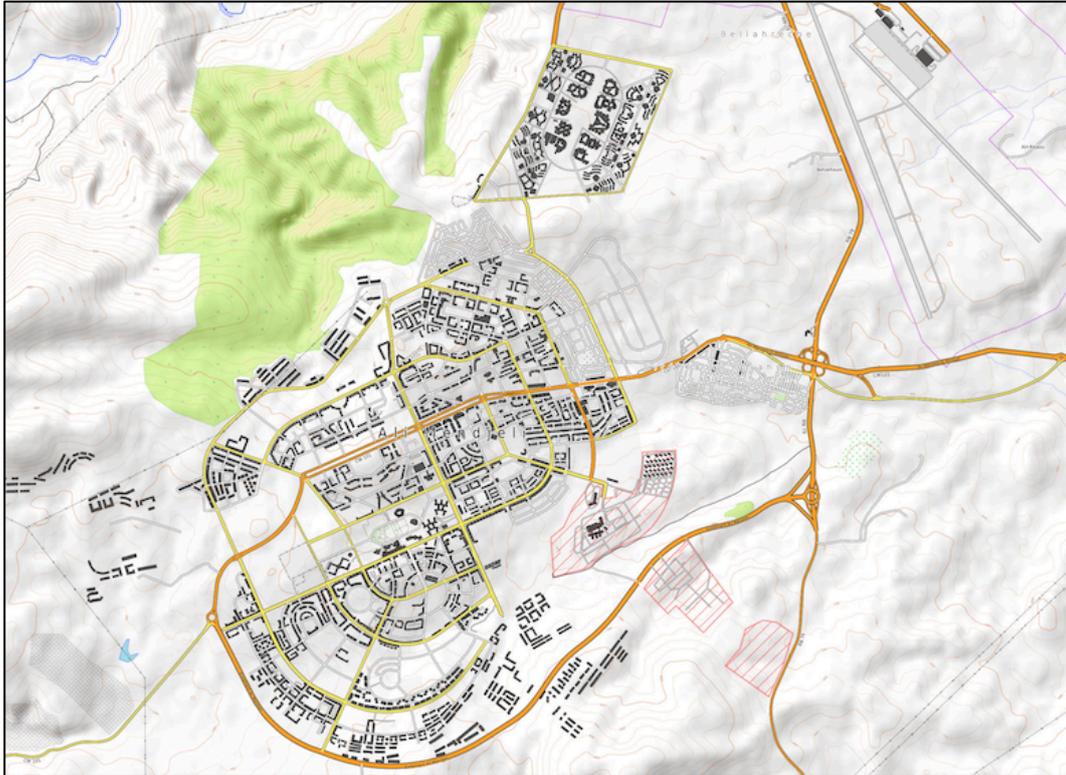


Figure 1: Ville nouvelle Ali Mendjeli (Boukelouha, 2018)

Nous nous intéressons principalement au rapport entre la forme urbaine et la pratique de la marche dans cette ville et nous pensons que chaque forme urbaine- issue d'une conscience spontanée ou critique- a un potentiel vis-à-vis la marchabilité.

- Qu'on est-il de la marchabilité urbaine dans cette ville ?
- Comment peut-on prendre la mesure de la performance morphologique des tissus urbains de la ville nouvelle Ali Mendjeli par rapport à la « marchabilité » ? En d'autres mots :
- Comment peut-on montrer que la forme des tissus rend la marche difficile ? Comment caractériser la performance de la ville à l'égard de la marchabilité urbaine ?
- Comment peut-on promouvoir et favoriser l'activité de la marche à Ali Mendjeli en agissant sur la forme urbaine de cette entité urbaine importante ?

Nous pensons que la mesure de la performance morphologique de la ville nouvelle Ali Mendjeli par rapport à la marchabilité, est possible par une « comparaison » entre plusieurs tissus urbains dont le processus morphologique et morphogénétique<sup>2</sup> est différent. Cela va permettre d'analyser plusieurs configurations spatiales par rapport à la marchabilité et de quantifier la performance de chaque configuration à cet égard. Pour cela, nous avons jugé utile d'opter pour

---

<sup>2</sup> Les processus morphologiques et morphogénétiques renvoient à la formation et à la transformation d'une forme urbaine au cours de son développement.

une analyse morphologique comparative entre la ville nouvelle Ali Mendjeli et la ville traditionnelle de Constantine<sup>3</sup>.

Notre hypothèse avance que les propriétés morphologiques de la ville nouvelle Ali Mendjeli - planifiée pour la voiture individuelle - ne favorisent pas la marche à pied, et en les comparant avec les tissus urbains de Constantine – notamment les tissus traditionnels et les tissus de la période coloniale-, nous assistons à un rendement décroissant à l'égard de la marchabilité. Cela suppose que la logique de production de l'espace est en grande partie responsable du potentiel piétonnier de ces formes urbaines. Cela veut dire aussi que les configurations tissulaires traditionnelles et coloniales sont plus performantes que celles de la ville nouvelle.

Après une analyse comparative établie sur la relation entre les caractéristiques morphologiques, nous allons dresser une feuille de route en précisant les actions et interventions que la ville doit prendre en compte pour promouvoir son système de déplacement piétonnier. La présente communication vise l'explication de la méthodologie suivie ainsi que les résultats préliminaires obtenus.

### **Bibliographie indicative :**

- Alfonzo, M. A. (2005) 'To Walk or Not to Walk? The Hierarchy of Walking Needs', *Environment and Behavior*, 37(6), pp. 808–836. doi: 10.1177/0013916504274016.
- Haq, S. and Giroto, S. (2003) 'Ability and intelligibility':
- Hillier, B. *et al.* (1993) 'Natural Movement - or, Configuration and Attraction in Urban Pedestrian Movement', *Environment and Planning B: Planning and Design*, 20(1), pp. 29–66. doi: 10.1068/b200029.
- Lo, R. H. (2009) 'Walkability: What is it?', *Journal of Urbanism*, 2(2), pp. 145–166. doi: 10.1080/17549170903092867.
- Lord, S. *et al.* (2015) 'Marche et environnements urbains contrastés: perspectives internationales et interdisciplinaires. Introduction', *Environnement Urbain/Urban Environment*, (Volume 9).
- Mehta, V. (2008) 'Journal of Urbanism : International Research on Placemaking and Urban Sustainability Walkable streets : pedestrian behavior , perceptions and attitudes', (August 2013), pp. 37–41. doi: 10.1080/17549170802529480.
- Peponis, J. and Ross, C. (1997) 'The Structure of Urban Space , Movement and Co-presence : The Case of Atlanta', 28(344), pp. 341–358.

---

<sup>3</sup> La ville traditionnelle de Constantine englobe deux typologies différentes avec les tissus des deux périodes précoloniale et coloniale.