

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

**REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET
POPULAIRE**

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

**Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche
Scientifique**

جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان

Université Aboubakr Belkaïd - Tlemcen -
Faculté de TECHNOLOGIE



MEMOIRE

Présenté pour l'obtention du **diplôme** de **MAGISTER**

En : Architecture

Spécialité : La ville, patrimoine et urbanisme

Par : Fekih Kamila

Sujet

Ville et Transport

Comment la mobilité a généré les dynamiques urbaines

Cas de la ville de Tlemcen

Soutenu publiquement, le / / , devant le jury composé de :

M ^R Boumechra Nadir	Professeur	Univ. Tlemcen	Président
M ^R Djedid Abdelkader	Professeur	Univ. Tlemcen	Directeur de mémoire
M ^R Benkoula Sidi Mohamed El Habib	MCA	USTO, Oran	Examineur
M ^{mc} Mebirouk Hayat	MCA	Univ. Tlemcen	Examineur

Année universitaire: 2016/2017

**VILLE ET TRANSPORT,
COMMENT LA MOBILITE A GENERE LES
DYNAMIQUE URBAINE.
- CAS DE LA VILLE DE TLEMCEN -**

Résumé

A Tlemcen, 60% de la population vit sous l'influence des villes. Autrefois développées autour d'un centre historique, les agglomérations, grâce aux réseaux ferrés et routiers, ont prolongé leurs expansions sur les périphéries. Aujourd'hui les villes s'étendent vers de nouveaux territoires. A travers, l'observation et l'analyse du développement urbain des villes au monde et principalement la ville de Tlemcen on a relevé que les nouvelles mobilités, les infrastructures de transport et de communication représentent un facteur primordial et déterminant pour le développement, l'aménagement, l'organisation et la gestion d'un territoire. Elles permettent d'abolir les distances et font que celles-ci ne sont plus un frein au développement et à l'extension d'un territoire.

Toutefois, on note que l'Algérie connaît depuis plusieurs années une urbanisation accélérée qui n'a cessé de proliférer sous le double effet de la densification et de l'extension. Une urbanisation basée sur l'urgence due à la reconstruction du pays et l'apport des besoins essentiels à la population : logements, équipements et infrastructures.

La question principale de notre travail est d'approcher le territoire urbain tlemcenien à travers les différentes formes d'aménagement urbain et des mobilités de ses habitants ainsi que leurs évolutions. Tlemcen a vu défilée de nombreuses lois, textes réglementaires, et instruments d'urbanisme. Leur observation nous a démontré que la planification des transports reste en décalage par rapport à la planification urbaine.

Mots clés : Mobilités, Villes, Aménagements urbain, Infrastructures de transport, wilaya de Tlemcen

Summary

In Tlemcen, 60% of the population lives under the influence of cities. formerly developed around a historic center. The agglomerate owing to rail and road networks have extended their expansions on the outskirts. Today cities expand into new territories. Through the observation and analysis of the urban development of cities in the world and mainly the city of Tlemcen it was noted that the new mobility transport and communication infrastructure represents a key and decisive factor for development planning, organizing and managing a territory. They will remove the distance and make them no longer a hindrance to development and expansion of territory. However, it notes that Algeria has known for several years rapid urbanization that has continued to grow under the double impact of the intensification

and extension. An organization based on the urgency due to the country's reconstruction and the provision of basic needs to the people ; Housing, facilities and infrastructure. The main question of our work is to approach the urban territory of Tlemcen through the various forms of urban development and mobility of its inhabitants and their developments. Tlemcen parade saw many laws, regulations, and planning instruments. Their observation has shown that transportation planning remains in step with urban planning.

Keywords: Mobility, cities, urban improvements, Transportation Infrastructure, Tlemcen

Remerciement

Je remercie tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce travail. Je remercie aussi vivement tous les membres du Jury d'avoir accepté d'évaluer mon travail : Mr. Boumechra Nadir professeur à l'université de Tlemcen, qui en fut le président, les examinateurs de ce mémoire, Mr. Benkoula Sidi Mohamed El Habib MCA à l'USTO, Mme. Mebirouk Hayat MCA à l'université de Tlemcen ainsi et surtout Mr. Djedid Abdelkader professeur à l'université de Tlemcen, qui en fut le directeur qui ont consacré une partie de leur temps précieux à la lecture de ce mémoire.

Je remercie aussi Mr Ouissi Nabil, chef département d'architecture à l'université de Tlemcen pour son aide précieuse.

Dédicace

Je dédie ce travail à tous ceux pour qui il sera utile.

Table des matières

1- Introduction Générale	10
2- Objet de la recherche	13
3- Importance de la recherche.....	13
4- Problématique.....	13
5- Hypothèses	15
6- Objectif de la recherche.....	16
7- Méthodologie d'approche.....	16
Chapitre 1 :	18
Evolutions et mutations des Villes et de la Mobilité,	18
Concepts généraux et définitions plurielles	18
1- Introduction :	19
2- La ville.....	20
2.1- L'âge 1:	20
2.1.1- La ville médiévale :.....	21
2.1.2- La ville Haussmannienne :	21
2.2- L'âge 2:	21
2.2.1- La ville linéaire :.....	21
2.2.2- La ville industrielle:	21
2.2.3- La ville jardin:	22
2.2.4- La ville nouvelle de Sant'elia :	23
2.2.5- La Broadacre city :.....	24
2.3- L'âge 3:	25
2.3.1- La ville compacte :.....	25
2.3.2- La ville diffuse :	25
2.3.3- La ville cité :.....	26
2.3.4- La ville flux :	26
3- La mobilité.....	27
3.1- L'Accessibilité	29
3.2- La mobilité effective : les déplacements.	30
3.3- La mobilité quotidienne	32
3.4- Parkway :.....	33
4- Conclusion.....	34
Chapitre 2 :	36
Les Villes et les Mobilités	36
1- Introduction	37

2- Utopie	38
3- Les Formes urbaines	40
3.1 La notion de Métropolisation et la place du Transport dans son développement :	41
4- La notion spatio-temporelle dans l'interaction des villes et des transports	43
5- Anthropologiquement parlant : la ville d'aujourd'hui et l'impact du transport sur elle : 44	
6- L'étalement urbain et la nouvelle ère d'urbanisation :	46
6.1- La troisième révolution urbaine d'ASCHER	47
6.2- La transition urbaine :	49
7- Transport public.....	50
8- Alternatives comme conclusion.....	50
Chapitre 3 : Contexte National.....	53
Le développement urbain et les systèmes de transport en Algérie ; Entre législation et réalité	53
1- Introduction	54
2- La croissance urbaine en Algérie.....	54
3- Les instruments d'urbanisme	57
3.1- Plan d'Urbanisme Directeur.....	59
3.2-Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme	60
3.3-Plan d'Occupation du Sol.....	61
3.4-Plan d'Aménagement de Wilayas	61
3.5- Plan de Transport Urbain	62
4- Les acteurs d'urbanisme	62
5- Conclusion.....	65
Chapitre 4 :	67
Contexte International.....	67
Un tour du monde	67
1- Introduction	68
2- Curitiba.....	68
3- Vienne :	73
3.1- Le plan d'urbanisme et de circulation de Vienne.....	73
3.2- Le plan d'urbanisme de 1994	73
3.3- Le plan de circulation de 1994	74
4- Shanghai :	79
5- DUBAI :	84
5.1- Les prémices du développement de Dubaï datent du début du XXe.....	84
5.2- Le premier plan d'aménagement de Dubaï	85
5.3- Le troisième plan de développement urbain de Dubaï	86
6- Conclusion.....	89
Chapitre 5:.....	90

APPROCHER LE TERRITOIRE D'ETUDE :	90
LE GROUPEMENT TLEMCEN, MANSOURAH ET CHETOUANE	90
1- Introduction	91
2- Historique urbain de la ville	93
2.1- Précoloniale.....	93
2.2- Coloniale :	97
2.3- Postcoloniale	98
3- DEVELOPPEMENT URBAIN DE LA VILLE DE TLEMCEN	101
3.1- Extension du noyau historique de Tlemcen	103
3.1.1- Première étapes de l'extension périphérique de Tlemcen	103
3.1.2- Deuxième étape de l'extension périphérique	106
3.1.3 La circulation en périphéries de Tlemcen	107
3.2- Extension Nord-Ouest ; l'ensemble urbain Tlemcen-Mansourah.....	108
(Mansourah, imama, kiffane et champs de tir).....	108
3.2.1- Mansourah	109
3.2.2- Parenthèse historique sur Mansourah	110
3.2.3- Croissance de Mansourah	111
3.2.4- Morphologie de l'ensemble urbain Tlemcen-Mansourah.....	111
3.2.5- Circulation et transport :.....	111
3.2.6- Les Zones d'Habitat Urbaine Nouvelle	113
(Kiffane- Imama- Champ de Tir).....	113
3.3- L'extension Nord, l'ensemble urbain Chetouane – Abou Tachfine.....	114
3.3.1- Chetouane	114
3.3.2- Croissance urbaine de Chetouane	115
3.3.3- Circulation et transport.....	117
4- Élément et facteurs conduisant à la croissance du Groupement :.....	118
4.1- La population	118
4.2 - L'Habitat	121
4.3- L'enseignement supérieur	121
4.4- Le parc automobile :.....	122
4.5- Le parc transports collectifs et taxis	124
5- Conclusion.....	125
Chapitre 6	127
Aménagement urbain et transport dans le groupement du grand Tlemcen.....	127
1- Introduction :.....	128
2- Développement mécanique de la ville de Tlemcen	128
2.1- Bref historique sur l'évolution du réseau de transport au Groupement urbain :	129
2.2- Le transport collectif urbain au niveau du groupement :.....	130
3- Le réseau viaire et les infrastructures du Groupement	131
3.1- Les réseaux viaires :	132

3.2- Les infrastructures structurantes du Groupement.....	134
3.2.1- L'évolution des réseaux de circulation :	134
4- Un système de transport adapté à l'agglomération urbaine du grand Tlemcen.....	135
5- L'intégration des aires de planification par les infrastructures de transport :.....	136
6- L'impact du déplacement sur l'extension urbaine :.....	137
7- Les outils d'aménagements du groupement de Tlemcen :.....	138
7.1- Le Plan d'Urbanisme Directeur.....	139
7.2- Le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme	140
7.2.1- Le PDAU 1997	140
7.2.2- La révision du PDAU 2003	142
7.2.3- La révision du PDAU 2007	143
7.3- Le schéma national d'aménagement du territoire Vs Le plan d'aménagement du territoire de la wilaya de Tlemcen	153
7.3.1- L'actualisation des prestations de transport urbain :	154
7.4- L'étude du Plan des Transports Terrestres de voyageurs de la Wilaya de Tlemcen..	155
7.4.1- Consistance de l'étude :	156
7.4.2- Objectifs spécifiques et approche retenue de l'étude :	157
7.4.3- Consistance du plan de transport urbain :	158
7.5- Plan de transport Urbain de Tlemcen (P.T.U).....	158
9.5.1- Description du scénario 2010.....	158
7.5.2- Description du scénario proposé à l'horizon 2012	161
7.5.3- Description du scénario 2 pour l'horizon 2015 (trois lignes B.R.T)	163
7.5.4- Description du scénario 3 pour l'horizon 2020 : (deux lignes tramway).....	165
8- Conclusion.....	167
Conclusion Générale	169
Bibliographie :	173
Sommaire.....	176

La liste des cartes

- Carte 1 : Plan de transport urbain à Curitiba
- Carte 2 : Les concessions étrangères de Shanghai
- Carte 3 : L'urbanisation de Dubaï
- Carte 4 : La carte actuelle de Dubaï
- Carte 5 : Plan de transport urbain de Dubaï
- Carte 6 : Daïra de la wilaya de Tlemcen
- Carte 7 : Plan de Pomaria
- Carte 8 : La naissance de Tagrart
- Carte 9 : Tlemcen au XIII siècle
- Carte 10 : Tlemcen 1939
- Carte 11 : Les limites de la ville de Tlemcen
- Carte 12 : Les étapes d'évolution de la ville de Tlemcen
- Carte 13 : Les limites administratives du groupement
- Carte 14 : L'occupation du sol de la daïra de Tlemcen
- Carte 15 : Première périphérie de Tlemcen
- Carte 16 : Première et deuxième périphérie de Tlemcen
- Carte 17 : La circulation en première périphérie de Tlemcen
- Carte 18 : L'extension Nord-Ouest de Tlemcen
- Carte 19 : L'occupation du sol de la daïra de Mansourah
- Carte 20 : Le réseau routier à la daïra de Mansourah
- Carte 21 : L'occupation du sol de la daïra de Chetouane
- Carte 22 : Composition urbaine de Chetouane
- Carte 23 : Le réseau routier à la daïra de Chetouane
- Carte 24 : Evolution de la population de la wilaya de Tlemcen
- Carte 25 : Consistance du réseau routier de la wilaya et trafics journaliers moyens
- Carte 26 : Schéma d'organisation du territoire du Groupement a l'horizon 2025
- Carte 27 : Schéma d'aménagement du Groupement
- Carte 28 : Schéma des infrastructures du groupement
- Carte 29 : Orientation d'aménagement du Groupement
- Carte 30 : Scénario 2010 : infrastructures d'accueil et principaux point de correspondance

Carte 31 : Scénario 2010 : réseau de transport collectif

Carte 32 : Scénario 1- 2012 : infrastructures d'accueil et principaux point de correspondance

Carte 33 : Scénario 1- 2012 : nouvelles infrastructures d'accueil, réseau de transport collectif

Carte 34 : Scénario2- 2015 : infrastructures d'accueil et principaux point de correspondance

Carte 35 : Scénario 2- 2015 BRT, réseau de transport collectif

Carte 36 : Scénario 3- 2020 : infrastructures d'accueil et principaux point de correspondance

Carte 37 : Scénario 3- 2020 : Tramway, réseau de transport collectif

Carte 38 : Tlemcen 2017

La liste des figures

Figure 1 : La ville jardin

Figure 2 : La vile de Sant Elia

Figure 3 : La vile de Sant Elia

Figure 4 : La broadacre city

Figure 5 : L'évolution des distances

Figure 6 : La croissance urbaine en Algérie de 1962 à 1980

Figure 7 : La croissance urbaine en Algérie de 1985 à Aujourd'hui

Figure 8 : Les acteurs d'urbanisme

Figure 9 : Curitiba

Figure 10 : La vieille ville de Shanghai

Figure 11 : La ville actuelle de Shanghai

Figure 12 : La ville de Dubaï

1- Introduction Générale

L'histoire de la ville est étroitement liée à celle de l'évolution des modes de transports. Pendant le siècle précédent, on s'éclairait à la chandelle, on se déplaçait à pied ou en voiture tirée par des chevaux, pour échanger des nouvelles, on écrivait des lettres.

Pendant ce temps, la rue était le seul espace commun à tous pour circuler et échanger, pour entrer en relation avec l'autre. La rue s'est développé au cours du temps, de la ville médiévale à la ville de la renaissance puis à la ville baroque, mais sans changer de nature. Ainsi, longtemps, composer la ville a consisté à dessiner des rues, des places censées être à la fois les lieux du vivre ensemble, du bouger ensemble, de la rencontre. Avec le XXe siècle, sont arrivés d'un seul coup dans les villes historiques toutes les mobilités mécaniques : tramways, métros, trains et automobiles, sans que les espaces de la ville n'aient été reconçus autour de cette nouvelle donne de la vie urbaine.

Les espaces pour se mouvoir dans la ville sont alors devenus de plus en plus encombrés, de plus en plus difficiles à gérer et à vivre jusqu'à ce que, prennent forme, dans les années 1935 à 45, des théories de la séparation des réseaux par mode, puis des territoires par fonctions. Il s'agissait, pour gérer la complexité, de « séparer les variables ». ¹ La ville a été découpée en « zones », optimisées par fonctions – travailler, habiter, acheter, se distraire – reliées entre elles par toutes sortes d'espaces linéaires fait uniquement pour se rendre d'une « zone » à une autre le plus rapidement possible. Cette prédominance des réseaux, le rétrécissement de la planète et l'accélération de l'histoire ouvrent à l'urbanisation un immense espace de liberté, espace de liberté qui suscite autant de problèmes qu'il n'en résout ; Cet éclatement de la ville, cet étalement et cette extension de l'urbanisation alliés au développement de la mobilité mécanisée permettraient, à travers une certaine spécialisation des lieux, des choix multiples qui enrichiraient l'horizon des citoyens. Cette ville émergente favoriserait également les valeurs de "l'ici et maintenant", le "transitoire", "l'imprévisible", "l'éphémère". ²

Cependant, les principaux facteurs de développement économique et social peuvent être constitués entre autres par la mobilité individuelle qui est nécessaire à toute activité et qui est favorisée par le transport et/ou les moyens de locomotion (automobile) qui se sont beaucoup développés et ont pris une place importante dans la

¹ DUTHILLEUL Jean-Marie, « Circuler, quand nos mouvements façonnent les villes », 2012

² BURDESE Jean Claude. « Techniques, Territoires et Sociétés » in *Villes du XXIe siècle : entre ville et métropole, rupture ou continuité ?* Colloque international de la DRAST. Rochelle 19-21 Octobre 1998, n° 35, La rochelle : DRAST, 1998, P234.

vie quotidienne. Seulement, ils n'ont pas apporté que des avantages, mais ils ont entraîné de nombreuses nuisances.

Outre les incidences positives des transports et des mobilités sur l'économie d'un pays, il y a en effet, les incidences négatives. On remarque qu'actuellement l'accroissement du trafic urbain génère un certain nombre de nuisances et contribue sans doute à la diffusion d'une représentation « urbaphobe » des villes centres. Les embouteillages apparaissent à mesure que la motorisation augmente. Les nuisances sonores et la pollution atmosphérique se développent. La densité du trafic morcelle les quartiers en ilots.

Plus proche de nous, il devient important d'appeler à réfléchir sur l'avenir de nos villes, pour affirmer le rôle majeur des réponses à apporter à la question des transports pour penser l'avenir de l'agglomération Tlemcenienne.

En Algérie, suite à la crise économique des années 90, l'état s'est retiré du marché des transports urbains et interurbains au profit des opérateurs privés et la voiture individuelle est devenue prédominante. A ce titre, la wilaya de Tlemcen à l'égard des wilayas algériennes n'a pas échappé à cette réalité, et s'est vu dépassé par la croissance de la demande en déplacement et conduite à une anarchie et un dysfonctionnement des services de transport et son accroissement en dépit des planifications urbaines à cause de l'augmentation non contrôlée de l'offre et l'insuffisance des infrastructures de transport, ce qui a entraîné des difficultés en terme de mobilité quotidienne.

A ce titre, les transports et les mobilités sont au cœur de la vie quotidienne du citoyen. Ils conditionnent à peu près tous les aspects du progrès économique et social. Ils désenclavent les régions géographiquement isolées, encouragent les localisations des projets de développements et contribuent à un aménagement équilibré du territoire. Au niveau régional et international, ils permettent le renforcement du pays dans la région et dans le monde à travers un réseau de transport multimodal intégré, ils rapprochent les hommes et les cultures, et développent le tourisme.

Ainsi, les systèmes de transport et de mobilité constituent plusieurs modes (marche à pied, cyclomoteur, véhicule particulier, transport collectif, transport ferroviaire, etc.) chacun a une logique propre de la demande et de l'offre. Ce sont des systèmes articulés sous une politique urbaine et de transport.

L'Algérie, a émis la volonté d'inscrire les transports dans une logique de développement durable qui a été exprimée dans la loi 01/20 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire.

S'appuyant sur ce constat, la principale décision prise par les autorités publiques aura été le lancement de nombreuses études en termes d'aménagement urbain (PDAU, PATW) et de développement des transports, intégrant les nouvelles données de la vie urbaine. Afin que l'un et l'autre soient des moteurs de changements décisifs. Sur lesquels on va apporter des observations afin de comprendre ce que nous vivons aujourd'hui, discerner où nous pouvons aller, et comment nous devons agir,

La substitution de l'espace-distance à l'espace-temps constitue un enjeu considérable pour l'aménagement du territoire, car il suppose un profond renouvellement de ses outils conceptuels. L'aménagement du territoire devient ainsi un facteur important dans l'établissement de la politique des transports.

En effet, dans la wilaya de Tlemcen, la mobilité et le transport est un sujet qui préoccupe de plus en plus les citoyens, qui souhaite avoir de meilleures conditions de circulation dans leur ville. La forte croissance urbaine que connaît la wilaya est marquée par un important déséquilibre spatial et fonctionnel entre sa partie centrale et le reste de la wilaya dont l'étalement s'est fait de façon fragmentaire avec une mauvaise répartition des activités économiques, ce qui n'a pas permis l'émergence d'un réseau urbain hiérarchisé et fonctionnel. Ainsi, le développement urbain fragmenté qui caractérise l'agglomération urbaine de Tlemcen ne repose pas actuellement sur des schémas de structures hiérarchisés facilitant l'articulation aisée entre les différentes entités urbaines de la ville. Le développement rapide du tissu urbain de Tlemcen a connu de profondes mutations socio-économiques au cours des dernières décennies, sous l'effet de la politiques de développement intensif axé notamment sur l'éducation, l'industrialisation et la structuration administrative, ce qui a entraîné des besoins de plus en plus importants en matières de déplacements.

Suite à cette prise de conscience dans le monde pour la ville et la planification avec l'intégration du facteurs de mobilités et de transport, et en conséquence de la complexité des réalités urbaines dans notre contexte algérien la double thématique de la mise en cohérence et de la coordination entre planification urbaine et offre de transport est au cœur de cet enjeu. Il s'agit donc d'analyser la coordination entre politiques de planification urbaine et de transports urbains comme un processus résultant de l'interaction entre des acteurs politiques et sociaux, une structure sociale et

politique de la prise de décision et un contexte physique. D'étudier aussi, les ambitions des politiques projetées en matière de coordination entre urbanisation et transport dans un contexte morpho-géographique définissant les villes d'aujourd'hui.

2- Objet de la recherche

L'objet de la recherche est de relever les phénomènes liés aux dynamiques urbaines et les mécanismes qui favorisent / entretiennent notamment l'importance d'élaboration des réseaux de mobilités ainsi que leurs gestion en parallèle des aménagements urbains.

Pour ce faire, on a établi un constat et un état des lieux de la ville de Tlemcen, sous toutes ses pressions actuelles et avec tous les instruments d'urbanisme et les plans de transport qu'elle a vu défiler, et en se demandant quel sera son avenir par l'application de ces instruments et sa planification urbaine.

3- Importance de la recherche

L'importance de la recherche est d'apporter un regard prospectif sur l'évolution de la ville et de la mobilité, les examiner comme des signes, des indices permettant d'imaginer les tendances à l'œuvre qui pourraient façonner nos espaces et nos modes de vie à l'horizon de vingt ans.

4- Problématique

Si l'espace a un rôle important dans la vie des habitants et pour toutes interactions sociales, son existence est strictement liée à l'exercice de la mobilité. Ainsi, ce sont les mobiles qui font l'espace, et lui donnent un usage particulier, tandis que les immobiles ne font que des lieux. Néanmoins, un lieu n'est pas uniquement une portion de l'espace abritant des activités statiques. Il existe et évolue à travers les objets qui le composent ainsi qu'à travers des relations humaines qui s'y déroulent et qui le lient avec d'autres lieux

Ainsi, les questions qui viennent, concernent les formes et les conditions de ces lieux et de cet espace constitué par les diverses formes des mobilités.

La qualification donnée à la société, celle de la société d'information, souligne entre autre la place qu'occupent les réseaux, les flux et les mobilités en tant que premiers organisateurs et réorganiseurs des relations spatiotemporelles. Ce qui a donné la

possibilité de dépasser les contraintes connu autrefois et de s'installer en périphérie, tout en restant en contact permanent avec le centre et les autres entités de la ville.

Néanmoins, cet affranchissement des contraintes est généralement un avantage et un inconvénient à la fois, puisque le développement des réseaux permet le développement de l'urbanisation. On fait bien souvent que suivre et accompagner tant bien que mal le mouvement. Et on se retrouve confronté à de grands problèmes dues à l'absence d'infrastructures nécessaires, leur insuffisance ou leur délabrement.

De ce fait, on note que les villes algériennes, notamment la ville de Tlemcen (qui est une ville de 9 061 km² pour une population approchant le million 945 525 (2008) dont 60% est urbaine.)³ Ont connu des dynamiques urbaines les dernières décennies, des mutations urbaines accélérées, profondes, conflictuelles et complexes, suite à l'exode rurale qui a généré des demandes en urgence de logements ce qui a donné un paysage inachevé, constitué d'innombrables et interminables chantiers. L'impact de ce phénomène a affecté aussi bien la forme que la structure des agglomérations.

Cette urbanisation accélérée a engendré des phénomènes importants de mutations spatiales, sociales, et économiques, qui s'en sont suivies par une forte demande en déplacement. Elle fut générée dans ses débuts par l'accroissement des populations urbaines qui est due non seulement à l'accroissement naturel mais aussi au flux des populations rurales causés par les effets des politiques nationales d'industrialisation et de modernisation économique implantées dans les grandes villes, et de la vulgarisation de la voiture particulière.

La croissance rapide de la population combinée à la pénurie et la crise de logement, tous ces facteurs ont contribué à l'adoption des politiques urbaines et des instruments de la planification urbaine que les pouvoirs publics disposaient pour faire ou pour changer la ville.

Ces politiques ont été créées sous l'effet de l'urgence dans le cadre des instruments de la planification urbaine qui fait appel à d'autres outils opératoires. Actuellement, l'urbanisation est caractérisée par une double réalité : la ville planifiée et la ville informelle, anarchique, chaotique et désarticulée. La ville est aujourd'hui confrontée au phénomène de l'étalement urbain de la périphérie et de la fragmentation urbaine, ainsi qu'une dynamique de déplacement en transports publics ou en voiture particulière

2- BOUAYED Morsli, "Atlas 2008", ASPEWIT.n°1, 2008

incohérente, non réglementée, et non gérée. Tlemcen est l'une des grandes villes algériennes qui souffre aujourd'hui d'un constat amer en matière d'urbanisme et d'aménagement après de longues années d'application des différents outils d'aménagement et de gestion.

Cette crise de l'urbanisation intensive renvoie peut être à la question de savoir qui fait la ville aujourd'hui ? Et comment la notion de mobilité a contribué au dessin de cette dernière ?

Par conséquent, on se retrouve avec une multiplicité des centres urbains déployés sur les périphéries et articulées autour des grandes infrastructures routières. Un développement des centres périphériques qui s'est fait aussi grâce aux effets polarisateurs de la métropolisation, issus de la maîtrise de la distance et de la concentration des pouvoirs économiques et des fonctions urbaines dans les agglomérations les plus grandes et la congestion du centre villes historique par l'installation de la voiture particulière dans les foyers.

En outre, l'étalement spatial des villes dictées par l'urbanisme fonctionnel a conduit à un déséquilibre de l'armature urbaine qui rend la planification et la gestion du transport parieuse et complètement inefficace, et ce pour les différents types de transport. L'on souligne ainsi que la crise des transports urbains dans les villes algériennes est d'ordre urbanistique, et réside dans les retombées qu'a entraînées l'urbanisation sur leur développement. Le dysfonctionnement et l'anarchie totale dans lesquelles sombrent les villes algériennes, résulte de l'absence d'une planification urbaine stratégique mettant en parfaite coordination le plan d'urbanisme et le plan de transport.⁴

Comment s'est fait donc le développement urbain, et quel a été l'impact de la mobilité facilitée dans ce développement ? Quels ont été les outils déployés pour le diriger ? Et quelle sera la vision de la ville de demain en matière de mobilité ?

5- Hypothèses

- Un développement urbain accéléré dense et étendu mais fragmentaire que connaissent les villes aujourd'hui est en partie dû à l'adoption de la voiture individuelle qui donne une sensation de liberté, une maîtrise de l'espace-temps.

⁴ BAOUNI Tahar, « les dysfonctionnements de la planification urbaine et des transports urbains dans les villes algériennes ». Laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable VUDD. Alger, 2008

Posséder son propre véhicule s'est bien ancré dans notre culture. Ce mode de déplacement dominant a des effets néfastes sur le tissu urbain et conduit à l'éclatement de la ville.

- Les outils de la planification urbaine adoptée aujourd'hui sont responsables de la qualité des villes actuelles. Cette responsabilité se manifeste par l'ambiguïté du rôle de l'état, qui est le premier à passer outre sa réglementation, la non gestion des villes par manque de prise en charge. L'élaboration des outils de planification urbaine d'un côté et celles des transports et mobilité de l'autre, ce qui génère une défaillance des instruments par absence de coordination entre les deux.
- Il faut promouvoir la mobilité douce et les transports en commun surtout au centre historique, adopter des plans d'aménagement axé sur une amélioration de l'accessibilité et de la mobilité et sur le développement durable et faire en sorte de les respecter.

6- Objectif de la recherche

Dans une perspective d'expansion de la ville de Tlemcen, il nous a paru nécessaire de porter une analyse critique sur le binôme « dynamique urbaine / mobilité » afin de tirer profit des expériences développées dans le futur mémoire, pour ouvrir des perspectives sur les éventuelles stratégies à déployer. On essayant de mettre en avant les ressemblances et la dimension universaliste, d'une part, et de pointer les spécificités locales propres à chaque territoire, d'autre part.

7- Méthodologie d'approche

Pour essayer d'apporter des réponses à ces questions de recherche, un dispositif en trois phases a été retenu :

- Une première partie monographique qui permettra de documenter brièvement les différentes dimensions de chaque ville et de documenter la manière dont est pensée l'articulation entre urbanisme et transports dans le temps dans une perspective historique.
- Ensuite, une seconde phase qui commence par une analyse rétrospective sur la législation et les instruments d'aménagement des villes et des transports en Algérie et les modifications apportées les dernières années. Et après une approche comparative a été retenue entre plusieurs villes dans le monde.

Compte tenu de l'importance accordée au contexte. Les villes ont été retenue en fonction de la compacité de leur urbanisation et de l'étendue de leurs tissu.

- Une dernière phase basée sur l'observation du cas d'étude, en donnant une vue vivante historique et actuelle du développement d'une fraction de l'ensemble, en se basant sur la lecture des études d'instruments d'urbanisme et de transports utilisé pour le développement de l'agglomération ainsi qu'une lecture cartographique.

Les différents espaces étudiées sont contrastées, tant au plan des appartenances culturelles, au plan de leur localisation (transfrontalière ou non), qu'au plan institutionnel, de la forme urbaine (densité urbaine) et de l'usage des moyens de transport.

Chapitre 1 :

Evolutions et mutations des Villes et de la Mobilité,

Concepts généraux et définitions plurielles

1- Introduction :

« L'âne a tracé toutes les villes du continent.... Dans les terres que les populations envahissaient peu à peu, le charroi passait cahin-caha au gré des bosses et des creux, des cailloux ou de la tourbe ; un ruisseau était un grand obstacle. Ainsi sont nés les chemins et les routes. A la croisée des routes, au bord de l'eau, on a construit les premières huttes, les premières maisons, les premiers bourgs ; les maisons se sont rangées au long des routes, au long du chemin des ânes. »⁵ Tels est la conception et le commencement des villes selon le Corbusier.

Jusqu'au XIXe siècle, il est encore relativement aisé et univoque de tracer les limites de la ville comme c'était le cas pour les cités fortifiées, on installe une muraille ou plusieurs et les limites de la ville sont posées. A la fin de ce siècle, la conjugaison des effets de la révolution industrielle et de l'exode rural ont modifié les choses. Accroissement démographique, développement des moyens de transports de plus en plus performants, changement de modes d'habiter et de travailler change considérablement l'aspect des villes, dans un laps de temps relativement court. C'est ce qu'on va essayer de voir en s'appuyant sur la théorie des trois âges de Christian de Portzamparc dans ce premier chapitre.

Ainsi, la mobilité est devenue actuellement l'élément majeur des relations sociales contemporaines. Sa valeur particulière lui est accordée par l'importance qu'elle a pour le fonctionnement quotidien et pour une pleine insertion sociale dans le monde d'aujourd'hui.

En conséquence, les questions qui se posent sont celles de l'usage de l'espace et du temps dans la réalisation des projets individuels et de ceux de l'ensemble de la société. Et ceci d'autant plus dans le cadre d'une aire métropolitaine, dont les espaces possèdent des accessibilités hétérogènes. Ainsi, ce sont les mobiles qui font l'espace, et lui donnent un usage particulier, tandis que les immobiles ne font que des lieux.⁶

La qualification donnée à la société, celle de la société d'information, souligne entre autre la place qu'occupent les réseaux, les flux et les mobilités en tant que premiers organisateurs et réorganiseurs des relations spatiotemporelles. De plus en plus, nous

⁵ LE CORBUSIER. *Urbanisme*. Paris. Champs arts. P , 2005.

⁶TABAKA Kamila. *Vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne, étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble*, Thèse de doctorat Géographie sous la direction de Martin Vanier et Sonia Chardonnel, Université Joseph Fourier Grenoble I. 2009.

sommes incités à qualifier le monde comme « mobile » et à appeler aujourd'hui les sociétés « des sociétés de mouvement »⁷

2- La ville

Il est communément admis que les villes se caractérisaient par leurs formes urbaines comprenant généralement un noyau central ancien et dense, une zone développée de façon radioconcentrique en continuité du bâti, et des extensions périphériques. Actuellement cette définition unique semble obsolète. De nouvelles formes urbaines ont émergé.

Les villes connaissent alors deux expressions urbaines principales : compacité et étalement.

Les villes sont des configurations spatiales complexes résultant d'une composition historique, économique, sociologique, politique, géographique, faiblement déplaçable ou réversible ; lieux d'immobilité, alors qu'alentour se déplacent les biens, les individus, la monnaie, les informations... ; pôles d'attractions ; centres de savoir, d'art et de culture.⁸

La ville est une création de la société, cet "ensemble des ensembles" pour reprendre une expression de Fernand Braudel, qui relie fortement la culture, la politique et l'économie. Elle confirme, s'il en était besoin, le caractère "sociétal" du mouvement actuel d'urbanisation.

Il est impossible de se faire une idée juste de la ville d'aujourd'hui et de l'impact du transport sur elle sans rappeler brièvement les changements intervenus, à travers l'histoire et les siècles. Pour mieux comprendre son évolution on s'est appuyé sur la démarche et la théorie de Christian De Portzamparc qui la devisait en trois âges.

2.1- L'âge 1:

La ville de l'âge un se veut historique préindustrielle et revendique un urbanisme haussmannien ou médiévale et représente des ilots fermés accolés les uns aux autres.

⁷ TABAKA, 2009

⁸ HEURGON Edith. « Villes et transports en devenir : la démarche prospective de la RATP », in Les enjeux du transport public dans les villes européennes.. Actes du colloque publié avec le soutien de la Commission européenne, 2000

2.1.1- La ville médiévale :

Ce qui la caractérisait c'est l'organisation de l'espace extérieur qui s'exprime dans leurs structures. De la manière dont les rues débouchent sur les places, ou dans les rapports entre la place, l'église et la mairie, et dans l'harmonie, à la fois libre et calculée, entre tous les éléments de ces organismes urbains.⁹

2.1.2- La ville Haussmannienne :

La ville avec des rues, ses immeubles accolés qui les bordent, ses places, ses perspectives, et une partition harmonieuse entre espaces privés et espaces publics. (La ville d'Haussmann serait le symbole de cet âge I) ;

2.2- L'âge 2:

La ville de l'âge 2 est celle de l'urbanisme moderne c'est la ville industrielle où le bâtiment est pensée individuellement du reste. L'âge II, c'est l'âge de la ville pour l'automobile, de l'éclatement entre des bâtiments solitaires et les voies de circulation reposent quant à lui sur des utopies en rupture avec le passé. Le Corbusier apparaît comme la figure majeure de cet âge II.

2.2.1- La ville linéaire :

Un concept développé par Soria Y Mata, qui était un ingénieur des travaux publics de Madrid, « c'était un praticien. En 1882, à une époque où le tramway électrique était encore une vision utopique, il voyait dans la circulation un élément d'une importance fondamentale pour l'organisme urbain. Le trajet du tramway devint, pour lui, le point de départ de l'urbanisme. Des deux côtés du parcours s'étendaient les zones industrielles et les zones réservées à l'habitat. »¹⁰

Une conception qui s'imposa que dans les années 60, avec la tendance de réaliser une zone urbaine continue – allant, par exemple, de Boston à Washington.

2.2.2- La ville industrielle:

La révolution industrielle donna naissance à une nouvelle architecture et un nouveau quotidien, une transformation du processus de production manuelle en processus industriel, ce qui a engendré l'exode rural car la ville médiévale ne répondait plus aux nouvelles fonctions que l'on exigeait d'elle.

⁹GIEDON Sigfried. *Espace, Temps, Architecture*. Ed. Denoel , Paris,2004.

¹⁰ GIEDON, 2004

Une cité pour 35000 habitants, Tony Garnier chercha à créer des relations organiques entre toutes les fonctions de sa ville. Une nette séparation est introduite entre les différentes fonctions de la ville : travail, habitat, loisirs et trafic. La zone industrielle est isolée de la ville proprement dite par une ceinture verte. (Une idée fortement inspirée de la cité linéaire de Soria Y Mata.)

« La ville était divisée en longues bandes étroites, allant de l'est à l'ouest, pour faciliter une bonne orientation des pièces d'habitation dont le plan avait été conçu en conséquence. Chaque bande –qui formait l'unité de base de la cité industrielle- avait 30x150 mètres. Ces unités étirées donnaient une expression nouvelle à la ville et constituaient une rupture radicale avec le type centralisé de la ville de la Renaissance. »¹¹ La planification de Garnier contenait les méthodes actuelles.

2.2.3- La ville jardin:

La Théorie de la Cité Jardin marque la fin d'un siècle où la dénonciation de la grande ville est croissante. Problèmes de santé publique et d'ordre social perturbent fortement l'image de la ville industrielle de XIXème.

Le principe de la cité est que la commune contrôlerait la propriété foncière et que tous les revenus provenant de l'augmentation de la valeur des terrains à bâtir reviendraient directement à la collectivité. On aurait ainsi coupé court à toute spéculation. Ebenezer Howard ne voulait rien moins que la guérison de tous les maux de l'industrialisation, l'abolition des taudis et des quartiers surpeuplés.

« Howard concevait sa ville comme une série de cercles concentriques. Les bâtiments publics, au centre, étaient groupés autour d'une place. A mi-chemin entre le centre et le cercle dessinant la périphérie se trouvait une grande avenue circulaire large de 135 mètres, avec des espaces verts et des arbres. Une ceinture agraire devait former la périphérie. Une zone industrielle était également prévue. Au centre, un parc circulaire, entouré de jardins, devait accueillir les bâtiments publics ; chacun d'entre eux aurait été entouré d'un vaste terrain qui lui était réservé : la mairie, la salle de concerts et de réunions, le théâtre, la bibliothèque, etc. un « palais de cristal » se trouvait également dans un parc public : c'était une espèce de serre où l'on se serait promené par mauvais temps et où des produits industriels auraient été exposés pour la vente »¹²

On a souvent reproché à Howard d'avoir traité sa cité-jardin comme un phénomène isolé de toute réalité. Mais Howard savait que « les villes surpeuplées » étaient

¹¹ GIEDON, 2004

¹² GIEDON, 2004

condamnées et que les métropoles de l'avenir devaient se construire sur un mode entièrement nouveau.

2.2.4- La ville nouvelle de Sant'elia :

Sant'elia introduisit pour la première fois dans l'urbanisme le trafic en tant qu'élément constitutif, il était considéré comme futuriste que ces projets étaient « purement fantaisistes ». La figure d'Antonio Sant'elia est très particulière, les formes et les grandes surfaces des structures industrielles, la vitesse extrême et le changement constant de la vie métropolitaine du Futurisme.

Mais aussi les images de la littérature de science-fiction de Jules Verne et d'Emilio Salgari, qui décrivent la ville de l'avenir très similaire à ceux conçus par l'architecte italien.

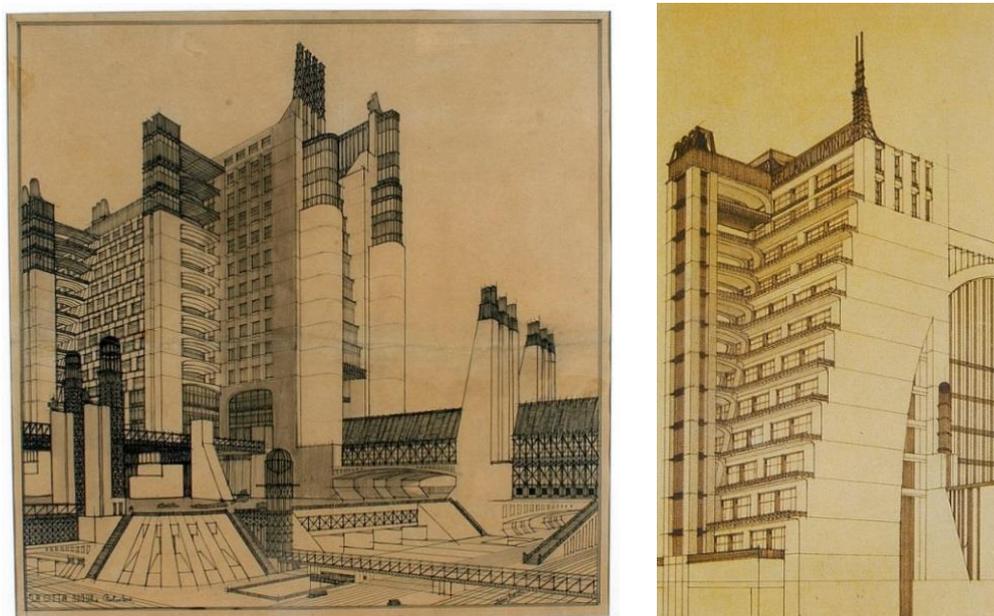


Figure 2 : Antonio Sant'elia, La ville nouvelle : immeuble avec ascenseurs extérieurs, galerie, passage couvert, trois étages de routes (ligne de tramway, route pour automobiles, passerelle métallique), phares et télégraphie sans fil. (1914).

Autre sources très intéressantes sont les illustrations de magazines américains avec les gratte-ciel et les nombreux niveaux de trafic, ces illustrations ont été également imprimés en Italie dans les magazines de l'époque.

Le projet de la Città Nuova (Ville Nouvelle) est présenté à Milan à la première exposition du groupe Nuove Tendenze (Nouvelles Tendances), le 14 mai 1914. Il

représente une vue complètement nouvelle sur la ville, le premier projet qui configure une ville de l'avenir à partir de sa conception.¹³

Cette ville n'est pas une tentative pour améliorer une ville existante, même pas une tentative de réformer un modèle. Avec Sant'Elia la culture architecturale européenne commence à faire face à la ville de l'avenir : il y a une rupture totale avec l'urbanisme et la tradition historique, la Ville Nouvelle est dessinée à partir d'une table rase qui permet une totale liberté d'expression.

Le projet de la ville nouvelle est constitué d'une douzaine de tables, mais il n'y a pas un plan général ! Sant'Elia ne tire pas une image globale de la ville, mais il travaille avec des bâtiments ou groupes de bâtiments.

Dans ses dessins, on peut voir des immeubles de grande hauteur (certains à profil oblique), des passages et ascenseurs extérieurs, la circulation à plusieurs niveaux, des passerelles mécaniques, des trottoirs roulant, des immeubles à gradins et des complexes de communication terrestre et aérienne. Les pièces maîtresses dérivent de la centrale électrique, symbole d'une Italie industrielle et novatrice. Sant'Elia donne du mouvement à une représentation statique.¹⁴

2.2.5- La Broadacre city :

C'est entre 1931 et 1935 que F.L.Wright imagina la Broadacre city, basé sur l'idée que la nature conduisait l'homme à l'harmonie. La cité disparaît dans une nature qui forme un environnement constant où il y a que des maisons individuelles et ici la voiture prend toute sa signification. À l'habitat individuel s'ajoute la voiture individuelle.¹⁵

Broadacre City fut conçue dans cet esprit : les maisons, les magasins, les bâtiments administratifs et les centres culturels sont tous situés au milieu de terres agricoles et de bois. Mais le réseau routier unit les habitants aux nombreux points d'échange communautaires qui caractérisent la ville.

Le but de Wright est de protéger l'individu en le libérant de « la vie en troupeau ». « broadacre city est une ville libre où le pouvoir suprême est assuré par l'individu »¹⁶

¹³ BARBUGIAN Nicola. *La ville vide, Antonio Sant'Elia et l'exercice de la composition*. Paris. 2013.

¹⁴ GIEDON Sigfried. *Espace, Temps, Architecture*. Ed. Denoel, Paris, 2004.

¹⁵ MUMFORD Lewis. *La cité à travers l'histoire*. Marseille : Ed. Agone. 2011.

¹⁶ MUMFORD, 2011

2.3- L'âge 3:

La ville de l'âge 3 qui contient celle de l'âge 1 et celle de l'âge 2 elle est absolument hétérogène réfractaire à tout modèle normatif témoin d'un éclatement des codes. La troisième ville repose sur la création de limites dans l'expérience urbaine, la redécouverte du patrimoine, des friches urbaines, l'intensification de l'existant, le dézonage. C'est aussi penser l'imprévisible, la poésie et le voyage dans la ville.

2.3.1- La ville compacte :

Le concept apparu aux années 1990. Ce qui désigne un tissu urbain offrant sur un minimum d'espace la plus riche diversité possible de services, d'institutions et de surfaces d'habitation. Au niveau des transports, cela correspond à l'idée « d'échelle du piéton », donc à une planification urbaine conforme aux besoins de mobilité sur de brèves distances, parcourables à pied, et dans le cas de certains quartiers, accessibles par des transports publics efficaces.¹⁷ L'aménagement du territoire devient ainsi un facteur déterminant de la politique des transports (et de l'environnement).

2.3.2- La ville diffuse :

La ville diffuse est une urbanisation de faible intensité qui se caractérise par : une masse consistante non seulement de population mais aussi, même partiellement, de services et d'activités productive ; une dispersion de cette masse dans un territoire suffisamment vaste pour ne pas présenter, dans l'ensemble, de phénomènes de haute densité et intensité.¹⁸

La ville diffuse n'a pas d'hierarchie spatiale ; des relations de type horizontal ; elle présente une multi-directionnalité des flux (de personnes, de biens, d'informations).

Elle se comprend d'abord comme une urbanisation dispersée, une urbanisation soit dense soit diversifiée. À l'inverse de l'agglomération qui propose une densité sans la diversité.

Elle s'est formée suite aux changements des strates sociales qui sont passés de l'activité agricole aux emplois industriels, la population a exprimé cette amélioration économique par la construction de maisons individuelles, souvent d'initiative propre et parfois auto-construites. Il en résulte un urbanisme dispersé, non projeté, et dépourvu d'un maillage adéquat d'infrastructures et de services. La ville diffuse n'a donc pas de

¹⁷ KAUFFMANN Vincent, JOYE Dominique, SAGER Fritz, FERRARI Yves. *Coordonner transports et urbanisme*. Suisse : Ed. Science, Technique, Société. 2003

¹⁸ Bénédicte Grosjean. *Urbanisation sans urbanisme : une histoire de la ville diffuse*. Belgique : Ed. Mardaga 2010.

direction prédominante, pas de forme, ni de planification globale. Elle a une multi-centralité et elle n'est pas régi par la mobilité ; il y a autant de déplacements qui se dirigent vers les centres que vers d'autres destinations dans le territoire habité.

2.3.3- La ville cité :

On peut dire que c'est le souhait de tout citoyens, un lieu centrale ou la coexistence en fait une ville pour y vivre, y travailler et surtout « faire société »¹⁹ des villes capables de maîtriser le temps et l'espace, on organisant cette accélération de l'histoire et l'explosion de l'espace en fonction de la citoyenneté.

Au lieu de donner la priorité à la mobilité des systèmes, des structures, des outils,, des moyens de transports, de l'information, de la communication, des services d'entreprises, de la formation du capital humain, la priorité fondamentale d'une politique de recherche, dans les 15,20 prochaines années, c'est l'accessibilité à la citoyenneté, à vivre et travailler, et faire société là où on est.²⁰

Qu'est-ce que redonner sens à la ville ?

D'une manière équivoque, il s'agit de rétablir une image de la ville classique, pas dans son sens structurelle et organisationnel mais dans ce qu'elle offrait à la communauté, une « ville-cité ». Car, en même temps qu'elle était à la mesure du pas, donc accessible, intégrée en ses murs avec des édifices symbolisant les systèmes de valeurs politiques, culturelles et religieuses, des fonctions économiques de production et d'échange, elle proposait à ses habitants un art de vivre ensemble, un espoir de liberté et de promotion sociale.²¹

2.3.4- La ville flux :

Il s'agit d'une conception assez global de la ville, pensée la ville en un système de flux, du passage de la société postindustrielle vers la société de l'information, l'impact des phénomènes de mondialisation sur les précipitations territoriale des villes.

¹⁹ PETRELLA Ricardo. « villes flux, villes mémoire : prospectives de la ville ». In Les enjeux du transport public dans les villes européennes. Acte du colloque publié avec le soutien de la Commission européenne, 2000

²⁰PETRELLA, 2000

²¹KLAUSS MEYER. . « Combattre l'éclatement de la ville », Les enjeux du transport public dans les villes européennes. Actes du colloque publié avec le soutien de la Commission européenne, 2000

Ville= société de l'information ; société de l'information= ville = flux, voilà une équation de la ville.²²

La ville explose, perd toutes connotations spatiales et temporelles. La ville mondiale est « sans limites », c'est « la ville à l'instant », « maintenant », en continuelle mutation.²³

En plus, d'être territoire elle serait le lieu où s'exprime au mieux le capital humain, la créativité individuelle et collective.

C'est dans cet ordre d'idée que la mobilité (transports et communications) prend tout son sens et devient ainsi l'élément caractéristique de nos sociétés. L'ingrédient majeur dans l'avènement de la « ville flux », de la « ville mobile », de la « ville information »...²⁴

3- La mobilité

Le terme de mobilité a fait son entrée dans les discours que récemment et a suscité un glissement dans l'orientation des études et des préoccupations d'aménagement du territoire et d'action publique, on est passé du transport aux flux de déplacements et du déplacement à la mobilité. Ce glissement est visible à travers la chronologie de l'usage de ces trois termes dans les politiques et les actions d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Dans les années 1950-1960, avec la démocratisation de la voiture particulière et de grands investissements en transports en commun, on opère de la notion de « transport ». Dans les années 1970 et jusqu'aux années 1980, qui voient entre autres l'apparition des Enquêtes ménages déplacements, la crise pétrolière et celle de grands investissements d'infrastructure, la notion des « déplacements » prend le relais. A partir de la dernière décennie du XXème siècle et jusqu'à aujourd'hui, les deux notions précédentes cèdent la place au terme des « mobilités »²⁵

La mobilité, dans sa compréhension la plus simple, est considérée comme un terme générique de tous les types de mouvements et de l'ensemble de ceux-ci, exprimés par des déplacements effectués à différentes échelles spatiales et temporelles.²⁶

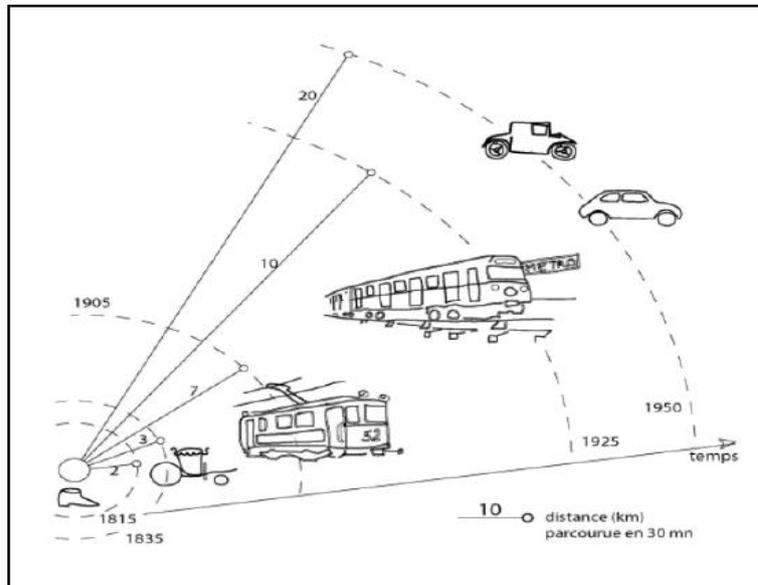
²² PETRELLA Ricardo. « villes flux, villes mémoire : prospectives de la ville », Les enjeux du transport public dans les villes européennes. Actes du colloque publié avec le soutien de la Commission européenne, 2000

²³ PETRELLA, 2000

²⁴ PETRELLA, 2000

²⁵ PETRELLA, 2000

²⁶ PETRELLA, 2000

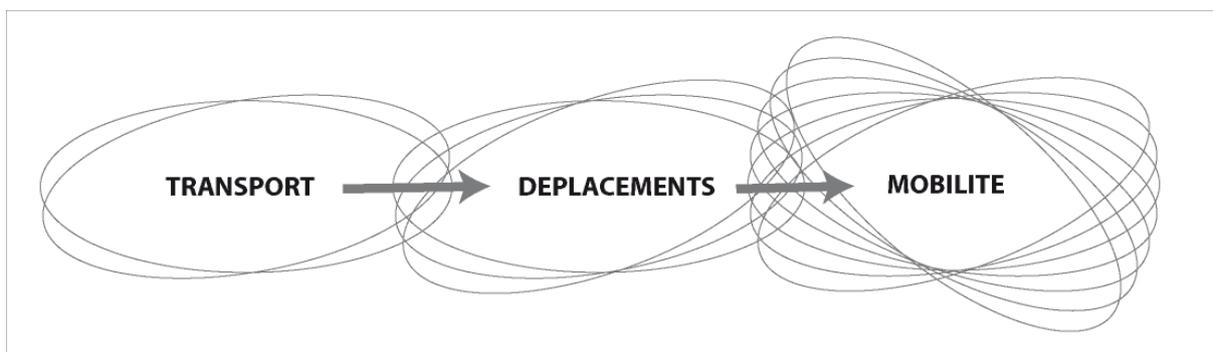


-Figure 4 :

Evolution des distances au centre en lien avec les moyens de transports disponibles (Thèse de Doctorat de Thierno AW)

La mobilité ne produit pas seulement le changement de localisation, mais elle est également la génératrice et le prétexte d'autres types de changements. En parlant de la mobilité, il s'agit d'évoquer à la fois un changement de lieu, de position et un changement d'état d'une personne ou d'un objet.

Dans un vaste champ sémiotique de ce terme, la position disciplinaire, à partir de laquelle on aborde la question du « mouvement-mobilité », constitue l'élément primordial pour la comprendre et l'expliquer. Car, « lorsqu'un géographe parle de la mobilité, il ne parle pas de la même chose que lorsqu'un ingénieur ou un sociologue utilise cette notion. [...] La mobilité est sociale et spatiale, physique, virtuelle ou potentielle, elle concerne les personnes, les biens et les informations »²⁷



Les dimensions des termes : *transport, déplacement, mobilité-*

²⁷PETRELLA, 2000

La mobilité se déploie en de multiples dimensions, en reflétant la complexité des enjeux socio-territoriaux contemporains. Dans cette perspective, elle tire sa consistance du fait qu'elle est non pas l'exercice d'une fonction spécifique, mais bien qu'elle permet de mettre en interrelation divers objets et diverses fonctions, spatialement séparés.

De nombreux éléments, de niveau et de qualité différents, se composent pour qu'un mouvement (déplacement) puisse être effectué. Ils peuvent être objectifs ou subjectifs à l'individu. Parmi ces composantes de la mobilité on peut notamment distinguer : les individus, leurs projets et les activités (composantes des ceux-ci), les caractéristiques des individus influençant leurs actions, l'espace, le temps, l'accès et les moyens d'accès (infrastructures, réseaux, transports), les déplacements (expression de mobilité). A partir de ces composantes élémentaires, s'organisent des notions plus complexes, comme celle des flux et de la circulation, eux-mêmes éléments constituant de la mobilité.²⁸

3.1- L'Accessibilité

Les villes changent d'échelles et de modalités de fonctionnement, ou l'accessibilité de la ville par tous est devenu un enjeu majeur dans les nouveaux contextes urbains. « Cela implique qu'aucun obstacle matériel, économique, social, culturel, juridique ne puisse priver des citoyens d'une partie du potentiel urbain. Pour le dire autrement, le « droit à la ville » passe par son accessibilité, et la mobilité des personnes et des biens en constitue un élément clé. »²⁹

L'accessibilité est considérée comme étant l'offre de mobilité, soit la mobilité d'un acteur est possible du fait de l'existence de l'offre de mobilité. Par cela, il faut comprendre que la mobilité humaine ne constitue pas un but en soi, mais elle constitue le moyen « d'accéder à », d'avoir l'accès aux ressources dont les individus ont besoin (économiques, sociales, culturelles, affectives et autres).

L'accessibilité n'est pas réductible à la seule dimension technique : l'existence des réseaux et des moyens de transport. Car l'individu n'est pas un agent neutre du mouvement, mais il est en effet l'initiateur de ce mouvement, il maîtrise une

²⁸ PETRELLA, 2000

²⁹ ASCHER François. *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. Ed. L'aube poche, Paris, 2010

compétence et possède un capital de mobilité qui s'inscrit au sein du capital spatial global.³⁰

3.2- La mobilité effective : les déplacements.

Le déplacement existe du fait de l'existence de distance séparant les objets de la société. Il constitue un élément central de la mobilité, il est l'expression réelle de la propension à se mouvoir.

Le déplacement peut être également présenté en tant qu'acte d'usage d'une trame spatiale, étant en effet sa mise en œuvre individualisée par la personne se déplaçant. S'il est vrai qu'un ordre spatial organise un ensemble de possibilités et d'interactions, l'individu en déplacement actualise certaines d'entre elles. Mais aussi, il les déplace et il en invente d'autres, puisque les traverses, dérives ou improvisations des déplacements, privilégient, modifient ou délaissent des éléments spatiaux.

Les pratiques de déplacements constituent des activités spécifiques et se distinguent par des motifs qui les orientent. Ces motifs sont étroitement liés aux activités que les habitants doivent ou veulent effectuer et qui sont distantes dans le temps et l'espace. Plus les lieux d'activités sont éloignées entre eux, plus le fait de se déplacer, les caractéristiques de ce déplacement et leur stratégie d'organisation jouent un rôle important au quotidien. Et ceci, aussi bien pour les habitants mobiles ou immobiles, que pour les acteurs qui régissent le territoire en question.³¹

- Des flux à la circulation

Le flux est considéré comme étant l'ensemble des déplacements, orientés par leur lieu d'origine et de destination et affecté à un trajet.

Ce concept donne l'importance aux lieux, à partir desquels les flux sont émis ou par lesquels ils sont reçus, ainsi qu'aux structures qui les accueillent.

L'espace qui est révélé par cette approche est un ensemble de lieux reliés entre eux, dont l'organisation tient à la nature, la direction et l'intensité des liens. Ainsi, il ne s'agirait donc pas de l'espace comme une étendue continue, mais d'un réseau de lieux en relations.

³⁰ TABAKA Kamila. *Vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne, étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble*, Thèse de doctorat Géographie sous la direction de Martin Vanier et Sonia Chardonnel, Université Joseph Fourier Grenoble I. 2009.

³¹ TABAKA, 2009

La notion plus globale et globalisante de l'ensemble des déplacements, est celle de la circulation. La circulation peut être résumée en tant qu'un ensemble formé par le déplacement et par l'espace produit ou affecté par ce déplacement. Par ailleurs, au-delà des mouvements physiques (déplacements individuels et des objets) la circulation concerne également des mouvements immatériels (informations, finances). En comparaison avec la notion de flux, la dimension spatiale de la circulation est plus large.

Le seul fait d'être en possession des moyens de déplacement ne suffit pas à générer effectivement le déplacement. Pour cela, la prise en compte de ce qui rend possible l'usage des moyens existants est plus importante.

Les capacités et les compétences des individus qui permettent ce passage du « potentiel » au « réel », doivent, à cet égard, être distinguées. Il s'agit de mettre en relief la condition qui est en amont du déplacement.³²

La capacité à se mouvoir suppose des connaissances sur la distribution des ressources dans l'espace et des compétences en matière de déplacements.

Un autre terme utilisé pour parler du potentiel de la mobilité dont un acteur dispose, peut être celui de la *motilité*. Ce concept est l'identification par des personnes d'un champ des possibles en termes de mobilité afin de réaliser leurs projets.

Il s'agit d'un champ des « *possibles* » (du domaine de compétences et capacités physiques, psychiques et autres) dont un individu dispose et qui peuvent être mobilisées par lui pour aboutir ou non à une action, un mouvement, un déplacement. Comme il est proposé, ce terme embrasse à la fois les facteurs relatifs aux accessibilités (disposer d'un moyen et d'un temps nécessaires), aux compétences (en amont : savoir mobiliser un ou des moyens, savoir les utiliser) et à l'appropriation (l'évaluation de l'offre par rapport à ses projets, donner du sens au mouvement). Le trait important est le fait que le concept de la motilité incarne en soi également la question de la souplesse et de la subjectivité du choix d'action humaine.

Néanmoins, ce n'est pas non plus parce que le potentiel de mobilité existe (ex. existence de la voie ferrée, du tramway ou la capacité de se repérer dans le réseau de transport), que la mobilité se réalise ou augmente.

Le couple « motilité-déplacement(s) » constitue les deux composantes principales de la mobilité.

³² TABAKA, 2009

La mobilité serait ce type de capital dont la stratégie d'usage ou son changement entraînerait l'augmentation d'un autre capital, notamment du « capital social ». Car celui-là dépend de la variété, de l'importance et des modes de mobilité et toutes les « initiatives qui visent à réduire, canaliser ou limiter cette mobilité affaibliront le capital social et entraîneront de nouvelles formes d'exclusion ». Dans cette perspective « on peut dire, en effet, que la capacité de mobilité est condition de participation au milieu urbain » voire métropolitain.³³

«La capacité de mobilité individuelle donne aussi à chacun un pouvoir organisateur sur l'espace, celui où il choisit de résider, celui où il choisit de réaliser ses activités ».³⁴

Le temps est à la fois une composante et une dimension indissociable du déplacement. Et la mobilité toute entière est une question de temporalité. Pour cela, le déplacement n'est pas uniquement une action spatiale, mais il est d'abord une action spatiotemporelle avec toutes les conséquences qui lui sont liées.³⁵

Une distinction entre différents types de mobilité spatiale des personnes, selon leurs échelles spatiales et temporelles, peut être ainsi faite. Elle prend en compte aussi bien des effets géographiques que des effets économiques ou sociaux induits.

3.3- La mobilité quotidienne

Une définition simplifiée et « mécaniste » de ce type de mobilité, incite à se référer au mouvement d'un point à un autre dans l'espace, avec retour dans la journée. Une forme particulière de cette mobilité serait le mouvement entre le domicile et un lieu de travail, nommé le déplacement quotidien, un déplacement pendulaire ou la navette domicile-travail. La mobilité quotidienne ne peut pas, pour autant, être réduite à ce seul type de mouvements. Cette divergence est d'autant plus accentuée dans la société où les temps de travail et des loisirs sont de plus en plus diversifiés et hétérogènes. Elle relève d'une temporalité courte, et se déroule à l'intérieur d'un bassin de vie.

La mobilité a pour effet de produire de l'espace, en mettant en relation des lieux spécifiques. Elle contribue à la mise en place d'agencements spatiaux qui associent et ajustent des objets de société dans une disposition particulière.

Cette mise en relation se traduit de différentes manières à l'intérieur des villes : rue, boulevard...Ou à l'extérieur tel que les parkways aux états unis et les autoroutes en Europe ou les boulevards périphériques chez nous.

³³ TABAKA, 2009

³⁴ TABAKA, 2009

³⁵ TABAKA, 2009

3.4- Parkway³⁶ :

« La définition légale d'un Parkway est celle d'un terrain qui présente les caractéristiques d'un parc et qui est traversé par une route. Cela veut dire qu'un Parkway est réservé à la circulation et, avant tout, aux personnes qui partent en promenade »³⁷

Le parkway est considéré comme un élément de la ville, il rétablit les droits de la circulation et ceux du piéton ; il instaure une harmonie entre les deux fonctions en les séparant rigoureusement. Le but est d'assurer un flux constant de la circulation, et ce en éliminant tout croisement direct, et les propriétaires des terrains voisins n'ont pas le droit d'accéder directement à la route. Lorsque deux routes se rencontrent, l'une passe par-dessus l'autre, un croisement en forme de trèfle assure leurs raccords.

Le premier Parkway a vu le jour à New York, vers 1858 par le jardinier-paysagiste américain, Olmsted l'Ainé qui avait prévu dans son plan pour le Central Park des passages souterrains pour des croisements entre deux routes fréquentées, en taillant la chaussée à même la roche massive.

Ensuite, on a par exemple la ceinture verte dont Haussman comptait vers 1860 entourer Paris, reliant ainsi le bois de Boulogne au bois de Vincennes ; les boulevards qui raccordaient, au début des années 90 le South Park System à Chicago ; le projet conçu par le professeur Cleveland d'un réseau routier pour les parcs de Minneapolis en 1883 : toutes ces réalisations et tous ces projets ressortissent du domaine du Parkways.

Les Parkways restent des analogues aux autoroutes (les grandes routes sans croisement) mais le Parkway rend la route plus humaine en épousant fidèlement le terrain. « La route est tracée de telle façon qu'elle s'intègre naturellement au paysage vallonné et que l'œil n'arrive pas à distinguer entre la nature et la création de l'architecte paysagiste. »³⁸

Mais le problème est que le parkway s'arrête aux limites de la ville, il ne pénètre pas dans celle-ci pour en modifier sa structure rigide.

« En un sens, le parkway est le précurseur de la rénovation urbaine et de l'abolition de la rue-corridor. Il est en contradiction avec la situation actuelle de la ville qui veut qu'une rue à circulation dense soit bordée de maisons. Le Parkway est le premier pas accompli en faveur d'une séparation claire et nette entre l'habitat, la circulation des

³⁶ GIEDON Sigfried. *Espace, Temps, Architecture*. Ed. Denoel, Paris, 2004.

³⁷ GIEDON, 2004

³⁸ GIEDON, 2004

piétons et celles des véhicules. Il anticipe sur le temps où l'intervention chirurgicale dans la structure urbaine aura été accomplie et où l'on aura intégré l'automobile et les voies de circulation à l'organisme urbain pour qu'elles en deviennent des éléments constitutifs. »³⁹

4- Conclusion

On a d'abord donné des définitions et des notions neutres volontairement qui serviront de point de départ pour en étudier ensuite les liens entre eux et avec les formes spatiales.

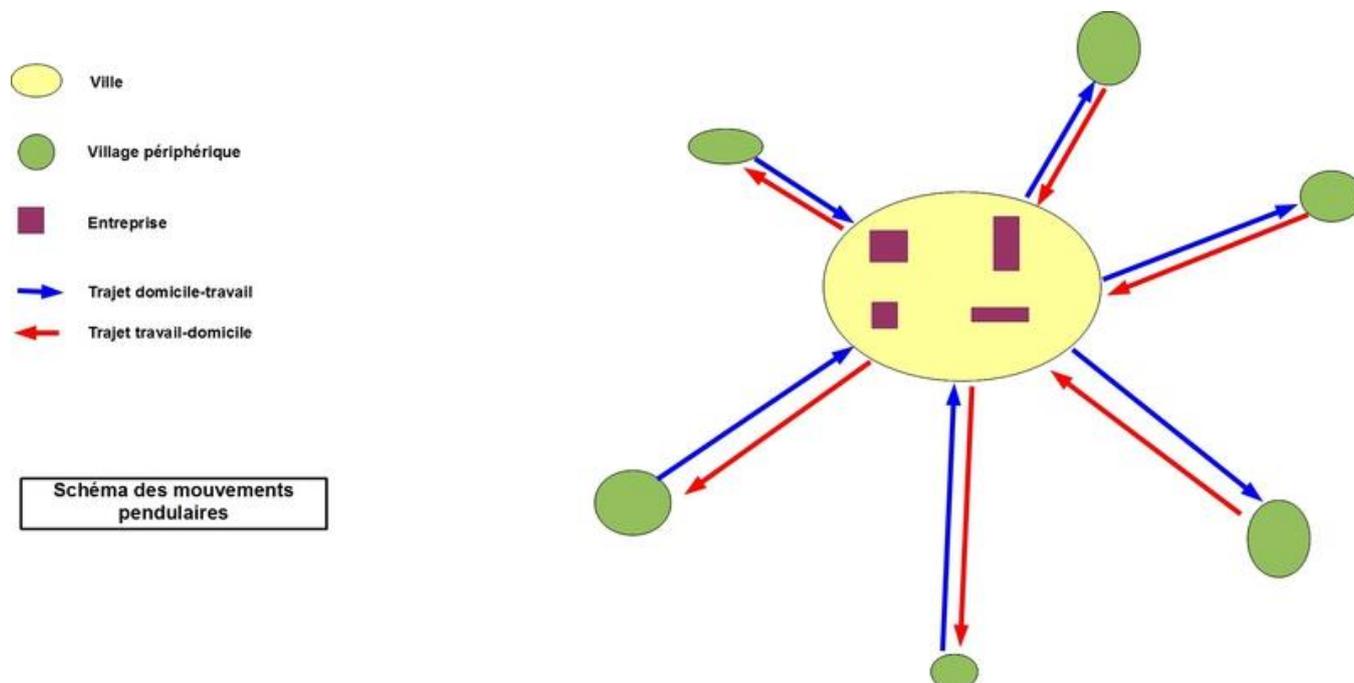
L'histoire des villes a été ainsi rythmée par l'histoire des techniques de transports et de stockage des biens, des informations et des personnes. Un système de mobilité appelé le « système BIP »⁴⁰ qui se trouve au cœur des dynamiques urbaines. Les formes des villes, soit pensées spécifiquement soit résultant plus ou moins spontanément de dynamiques diverses reflétant la société qu'elles abritent.

Mais les changements en sont venus à ce point que tous les services urbains dépendent étroitement de la mobilité et surtout la circulation automobile. Ce qui semble favoriser un processus de fragmentation de l'espace. Une fragmentation qui peut être positive, du point de vue du facteur de choix et de liberté qu'elle peut offrir, ou négatif, du point de vue de la monotonie des trajets de la mobilité quotidienne qui relie les étroites bulles « domicile-travail-loisir », soit une dépendance automobile.

³⁹ GIEDON, 2004

⁴⁰ ASCHER François. Les nouveaux principes de l'urbanisme. Ed. L'aube poche, Paris, 2010

On assiste alors au développement d'un modèle urbain qui ne prend plus appui sur l'espace-distance mais plutôt sur l'espace -temps. « Dans les aires métropolitaines, ce n'est plus la distance qui structure l'espace, mais l'accessibilité. »⁴¹



Et donc l'impact des réseaux de déplacement sur l'expansion de la ville donne des difficultés à la majorité des analystes, géographes, urbanistes, élus locaux pour contrôler et gérer cet urbanisme décousu.

⁴¹ASCHER, 2010

Chapitre 2 :
Les Villes et les Mobilités

1- Introduction

Mégapolisation: processus qui précipite l'ensemble de la population mondiale vers les bassins d'urbanisation.

Métropolisation : mouvement de concentration économique et financière accompagné d'une mise en réseau hiérarchisé des grandes agglomérations urbaines.

Mondialisation : processus d'unification économique permis par la suppression progressive des barrières mises à la mobilité des capitaux des marchandises et de l'information, (mais non des hommes). Cette mobilité permet l'actuel mouvement de concentration du capital.⁴²

Métapolisation : La métapolisation est un concept initié par François Ascher, qui le définit en tant que double processus de métropolisation et de formation de nouveaux types de territoires urbains, les métapoles. Elles sont aussi constituées des nouveaux moyens de transport et de stockage, performants et individuel qui donnent aux agglomérations urbaines de nouvelles formes, c'est-à-dire de vastes conurbations, distendues et discontinues, hétérogènes et multipolarisées.⁴³

Ce qui lie et crée la complémentarité entre les villes et le transport est ce fait de relier les personnes et les espaces pour surtout favoriser l'interaction sociale et donner vie au bâtiment. Et ce qui permet la croissance des villes. Ce qui était autrefois limité par le manque de moyens rapides de déplacement. La croissance des villes confère à la mobilité un caractère crucial, le progrès des transports permet l'extension urbaine.⁴⁴

Quels rôles peuvent jouer, dans leur diversité, les technologies dont nous disposons dans l'évolution future des villes et des métropoles ?

Avant de répondre à cette question il faut rappeler que les systèmes techniques ont connu, depuis les années soixante-dix dans le monde, des transformations décisives surtout dans les cinq domaines suivants :

⁴² BURDESE Jean Claude. « Techniques, Territoires et Sociétés » in *Villes du XXI^e siècle : entre ville et métropole, rupture ou continuité ?* Colloque international de la DRAST. Rochelle 19-21 Octobre 1998, n° 35, La Rochelle : DRAST, 1998, P234.

⁴³ ASCHER François. Les nouveaux principes de l'urbanisme. Ed. L'aube poche, Paris, 2010

⁴⁴ HEURGON Edith. « Villes et transports en devenir : la démarche prospective de la RATP », in *Les enjeux du transport public dans les villes européennes.. Actes du colloque publié avec le soutien de la Commission européenne*, 2000

- le développement de l’informatique qui, grâce à la prolifération des microprocesseurs
- d’origine militaire – touche tous les secteurs d’activités et entraîne un usage banal et personnel de l’ordinateur ;
- l’essor des biotechnologies dû aux progrès de l’instrumentation, de l’automatisation et du contrôle, qui autorise les interventions de grande précision sur le patrimoine génétique des espèces animales et végétales ;
- la mondialisation des systèmes de communications qui, par la numérisation, permet à l’élaboration, au traitement, à la gestion et au transfert de l’information de disposer d’un langage commun ;
- des matériaux nouveaux qui se diffusent dans toute l’industrie ;
- les utilisations fines de l’industrie et la maîtrise des techniques de conversion photovoltaïque.

Ce n’est donc pas un déficit de techniques qui entrave l’évolution urbaine.

La question de la mobilité urbaine est donc une question complexe qui repose sur une nouvelle synthèse entre des paramètres socio-économiques et culturels aussi bien que techniques.

Il n’est, en effet, pas possible de penser la ville du futur sans se poser des questions relatives à la mobilité ; c’est une question vitale qui ne peut être résolue par un tête-à-tête entre les écologistes et les lobbys industriels directement concernés.⁴⁵

2- Utopie

La légitimité d’un projet de société qui a traversé le 19ème siècle pour se prolonger au 20ème et ce jusqu’à la fin des années soixante est née d’une idée de progrès scientifique et technique, conjugué successivement aux notions d’évolution, de perfectibilité et de croissance. Pour ainsi pouvoir partager par le plus grand nombre le sentiment d’une liaison quasi mécanique entre progrès et civilisation.

Cette croyance sera prise par la plupart des revues de vulgarisation des scientifiques (la nature, cosmos, scientific american...) et cela à partir de 1880, cependant c’est aux états unis qu’elle prendra forme grâce aux nombreuses œuvres littéraires, des romans d’anticipation et d’utopies qui apportèrent une influence et un contexte favorable. on citera au premier rang edwardbellamy et h.gwells . une description high-tech de la métropole de l’an 2000 prend forme dans le roman de bellamylookingbackward , avec

⁴⁵JOCELYN de Noblet, « La défaite de l’imaginaire urbain » dans De la ville à la mégapole : essor ou déclin des villes au XXI siècle. « Techniques, Territoires et Sociétés »1996/97.n°35.

des gratte-ciel élancées recouvert de matière transparente ce qu'a inspiré les organisateurs de la foire internationale de New York de 1939-1940 qui avait pour thème « le monde de demain » et c'est à propos de cette exposition que nous parlerons d'utopie urbaine réalisé.

Les designers industriels ont suent matérialisé le concept de progrès en lui donnant de nouvelles formes susceptibles de séduire le public de par les nombreuses attractions qu'ils ont conçu pour l'exposition et pour cela ils ont créé un nouveau style : le streamlining.

Le streamlining que l'on peut traduire par « aérodynamisme esthétique », s'applique à toute la culture matérielle présente à l'exposition, de l'architecture aux objets domestiques en passant par l'automobile. L'automobile sera l'élément dynamique majeur qui concrétisera la ville de 1960 du Futurama imaginée par Norman Bel Geddes pour le pavillon de la General Motors.

Wiley Corbett architecte et l'un des initiateurs de l'exposition avait voulu cette ville de 1960, ce dernier qui proposait une adaptation radicale de la ville à l'automobile et cela dès 1927 une transformation avec une avenue du futur avec ses autoroutes suspendues et sa séparation entre la circulation automobiles et piétonnières. Comparables à celles du Futurama et où les toits des immeubles servaient de terrain d'atterrissage aux autogires.

Par cet exemple, on s'aperçoit que la vision du futur urbain donnée par la foire internationale de New-York de 1939 s'écartait de l'idéologie traditionnelle de l'utopie pour préfigurer l'urbanisme des grandes métropoles d'aujourd'hui. Il ne s'agissait nullement de la présentation d'un paradis terrestre statique mais d'un univers urbain dynamique, palpable et toujours en mouvement.

Les architectes se consacreront au progrès scientifiques et technique que durant les trente glorieuses et plus particulièrement pendant les années soixante afin de proposer des villes utopiques.

La variété de cette architecture de papier permet d'en faire un inventaire à la Prévert:
Ville sous l'eau Warren Chalk – Villes spatiales Yona Friedman – Entonnoir habitable Walter Jonas – Walking City Ron Héron-Archigram – Manhattan sous bulle Buckminster Fuller – Maison empilable Wolfgang Döring – Cellules pneumatiques Dyodon Jean-

Pierre Jungmann – Living Pod David Green – Ville sous la Seine Paul Maymont – Ville flottante Stanley Tigerman – Ville en terrasse CesarPelli - Acrologie Paolo Soleri – Space City Lockheed Missiles and SpaceCompany – Plug in City Peter Cook-Archigram – PneumacosmeHausrucker- Co – Tokyo sur mer Métabolistes japonais...

Tous ces projets ont en commun d'être avant tout des utopies technologiques. Ils procèdent d'une part des nombreuses innovations apparues pendant les années cinquante dans le calcul des structures (en particulier les recherches de R. Le Ricolais, de Z.S. Makowski et Konrad Wachsmann), de la mise au point de bétons à haute performance, de l'apparition de nouveaux matériaux et de l'abondance de l'énergie à bon marché et d'autre part d'une imagerie technologique nouvelle et high-tech : plateforme pétrolière offshore, aéroports avec leur tour de contrôle, raffineries, centrales électriques, bases de lancement de missiles balistiques et promesses de la conquête de l'espace par les américains et les soviétiques. même les films de science-fiction qui ont atteint la perfection technique avec 2001, l'odyssée de l'espace de Stanley Kubrick (1968) ont influencé ce progrès de par leur scénographie spectaculaire. Justus Dahiden, architecte, résume bien l'état d'esprit de l'époque quand il écrit, en 1971 : "L'homme d'aujourd'hui, du fait de la révolution scientifique, est dans l'obligation d'accomplir un saut de même importance dans le domaine de la conscience... La responsabilité de l'avenir contraint à une planification intégrale. Mais la planification est inconcevable sans vision utopique"

Elles n'ont pas prévus, par exemple, que le développement de la mobilité et de l'automobile conduirait à l'émergence de la ville périphérique avec les grandes surfaces qui deviendraient le grand chantier du futur.

Quand l'utopie ne répond plus à sa fonction première qui est de stimuler l'imaginaire elle disparaît et s'efface de notre mémoire collective.⁴⁶

3- Les Formes urbaines

Les formes urbaines font plus que témoigner du passé des villes, elles entretiennent des liens complexes avec ce que peut être une identité urbaine.⁴⁷

Cette notion est construite sur l'idée que la ville n'est pas une juxtaposition d'objets sans lien les uns avec les autres. Des logiques, des entités cohérentes existent à plusieurs niveaux : de l'immeuble à la ville entière, toutes les échelles sont possibles (le quartier, la rue, l'îlot, le centre historique, les banlieues résidentielles...).

Les territoires sont de plus en plus urbains dans leur fonctionnement... mais de moins en moins par leurs formes. La ville n'est plus une unité territoriale indiscutée, et les phénomènes de rurbanisation en sont une manifestation. Un fonctionnement urbain

⁴⁶ JOCELYN, 1997

⁴⁷ COUDROY Laurent. « Histoire des formes urbaines ou formes d'une histoire urbaine ? » dans De la ville à la mégapole : essor ou déclin des villes au XXI siècle. « Techniques, Territoires et Sociétés » 1996/97.n°35.

s'introduit dans les paysages demeurés ruraux, paysages dont la ruralité même tend à devenir une des composantes de l'urbain.

Les formes entrent en dialectique avec tous les autres aspects de l'espace urbain, notamment les disparités sociales ou fonctionnelles. Le paysage urbain, le marché immobilier ou les circulations sont bien évidemment liés aux dispositifs formels. Ceux-ci conditionnent les usages et le vécu de l'espace urbain.

3.1 La notion de Métropolisation et la place du Transport dans son développement :

La notion de métropole, dans son usage actuel, renvoie à deux transformations majeures de nos espaces urbains :

-l'étalement qui entraîne des portions de territoire d'une ampleur inédite dans la dynamique urbaine, dans sa version contemporaine.

– la globalisation qui semble balayer les situations, hiérarchies urbaines locales, nationales...

Délimiter une agglomération métropolitaine est un exercice aussi complexe que controversé. Car, par définition, cette aire n'étant pas celle d'un territoire purement administratif et borné, est une entité aux limites mouvantes et floues, et par cela purement analytiques, dépendantes des pratiques en cours des habitants telles que l'on décide de les observer.

La notion de métropolisation a été d'abord appliquée à des agglomérations importantes puis, à des agglomérations de taille moyenne et d'influence purement régionale ; ce n'est plus un concept analytique mais plutôt un concept opératoire (arriver à la métropolisation) applicable quasiment partout. ⁴⁸

La constitution des aires métropolitaines est la conséquence de la mobilité quotidienne. Les mobilités démocratisées étant à l'origine du décalage entre la réalité économique (dont les pratiques de production et de consommation) de tous les acteurs (les entreprises, les habitants), et les limites administratives, elles imposent la formulation d'un nouveau cadre de réflexion spatiale. Pour cela, la cartographie d'aire métropolitaine s'appuie sur celle du fonctionnement quotidien des habitants, leurs activités et leurs mobilités.

La métropolisation peut être considérée à l'heure actuelle comme la forme contemporaine du processus d'urbanisation qui se poursuit en Europe depuis des

⁴⁸ Rachid Sidi Boumedine, *Echec des instruments ou instrument de l'Echec ?*, Ed. Alternatives Urbaines, Alger 2013.

siècles. Elle est, comme le dit Jean Ollivro « fille et mère des vitesses mécaniques. [...] Elle cristallise les notions d'urgence en étant le lieu des mobilités cumulées »⁴⁹.

Pour certains auteurs, l'urbanisation qui détermine un nouveau rapport à l'espace, est un processus « où la mobilité spatiale organise la vie quotidienne, ce qui suppose la possibilité et la capacité d'être mobile ainsi qu'une valorisation de la mobilité »⁵⁰. Et ce processus « affecte aussi bien la ville que la campagne, même s'il touche l'une et l'autre avec des décalages chronologiques et des intensités variables ».

Le terme d'agglomération apparaît alors que l'espace et les modes de vie urbains évoluent au cours du XX^{ème} siècle.

La fin du siècle dernier marque néanmoins un relatif ralentissement de la croissance des grandes agglomérations dans les pays développés, doublé de leur desserrement :

Les densités centrales tendent à diminuer notablement, au profit des périphéries (villes secondaires, villages) en cours de densification rapide. Ce processus de métropolisation a créé ce que l'on appelle les « aires métropolisées », les « aires métropolitaines » ou la « métapole »⁵¹ (concept de François Ascher 1995). Ainsi, la mobilité qui est au cœur de l'urbanisation est un principe de la métropolisation et non une de ses conséquences.

La métropolisation n'est pas un simple phénomène de croissance des grandes agglomérations. C'est un processus qui fait entrer dans l'aire de fonctionnement quotidien de ces grandes agglomérations, des villes et des villages de plus en plus éloignés et qui engendre ainsi des morphologies urbaines mais aussi « rurales » de type nouveau.

La métropolisation est une nouvelle forme d'urbanisation intensive et extensive à la fois, liée à la mondialisation. Si la diversification des activités est l'une des marques de la métropolisation, leur mise en réseau (et notamment un réseau mondial) en est une autre qui joue d'ailleurs un rôle de plus en plus important.⁵²

La métropolisation s'appuie sur le développement des moyens de transport et de télécommunication pour former des ensembles territoriaux plus vastes et plus peuplés, au sein desquels les densités sont redistribuées.

⁴⁹ TABAKA Kamila. *Vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne, étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble*, Thèse de doctorat Géographie sous la direction de Martin Vanier et Sonia Chardonnel, Université Joseph Fourier Grenoble I. 2009.

⁵⁰ TABAKA, 2009

⁵¹ ASCHER François, *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. Ed. L'aube poche, Paris, 2010

⁵² TABAKA Kamila. *Vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne, étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble*, Thèse de doctorat Géographie sous la direction de Martin Vanier et Sonia Chardonnel, Université Joseph Fourier Grenoble I. 2009.

Le développement des technologies de l'information et de la communication, loin de mettre fin au processus de concentration métropolitaine, y contribue activement et participe à une recomposition de la mobilité et de la localisation des biens, des informations et des personnes.

Cependant, on note que partout dans le monde (ville développée et/ou en voie de développement), la mégapolisation semble favoriser un processus de fragmentation de l'espace.

Cette fragmentation peut être connotée positivement, c'est le cas chez les auteurs de "La ville Émergente" pour qui la "ville archipel" est un facteur de choix et de liberté, ou négativement : monotonie des trajets qui relient les étroites bulles "domicile-travail-loisir", esclavage automobile...

4- La notion spatio-temporelle dans l'interaction des villes et des transports

La dynamique d'évolution des sociétés favorisée par la liaison des villes et des transports et caractérisée par l'intensification des échanges, les télécommunications, le développement urbain et la métropolisation. La moitié de la population mondiale vit aujourd'hui en ville ! La qualité de vie urbaine devient un critère décisif de l'implantation des activités comme des choix de résidence.⁵³

La contraction de l'espace-temps, obtenue avec l'augmentation de la vitesse et la diminution de son coût (contraction distance-coûts). Cette situation incite des pratiques socio-spatiales de plus en plus diffuses dans l'espace, avec un retour toujours possible au cours d'une journée. La conséquence de cette contraction spatiotemporelle et économique est double : d'une part, elle permet d'atteindre des ressources éloignées, d'autre part, elle éloigne certains lieux de ressources, pour les mettre à portée d'un maximum d'habitants (élargissement du marché, comme c'est le cas par exemple des centres commerciaux, centres de logistique etc.). Cette contraction spatiotemporelle étant inégale selon les espaces et les groupes sociaux, elle ne permet pas d'appréhender des territoires quotidiens de la même façon et selon la même mesure.

Cette mobilité urbaine croissante (ce sont les déplacements périphérie/périphérie qui sont en plus forte augmentation et qui posent un problème difficile à résoudre) est

⁵³ Rachid Sidi Boumedine, *Echec des instruments ou instrument de l'Echec ?*, Ed. Alternatives Urbaines, Alger 2013.

expliquée par “la conjecture de Zahavi”⁵⁴ qui suggère que les personnes cherchent au quotidien à profiter au maximum des opportunités urbaines dans le cadre de contraintes imposées par deux budgets :

- un budget temps qui ne doit pas dépasser 65 minutes ; ce qui signifie que les distances parcourues sont contingentes de la vitesse des différents moyens de transport.
- des dépenses qui doivent s’inscrire dans une fourchette de 10 à 12 % des revenus d’un foyer.

Il faut aussi comprendre qu’aucune amélioration substantielle ne sera possible sans un rééquilibrage entre l’usage de l’automobile et les autres moyens de transport ; ce qui implique une évolution des mentalités et un changement radical dans les styles de vie des usagers.

L’équation : mobilité = liberté ; liberté = automobile ; automobile = plaisir + identité reste encore d’actualité.⁵⁵

Pour aller plus loin, c’est-à-dire pour convaincre un nombre significatif d’usagers qu’ils auront toujours la liberté de choisir l’origine, la destination, le temps et le mode du déplacement mais que la satisfaction de ces besoins ne passera plus systématiquement par l’usage d’une voiture particulière il faudra leur prouver non seulement qu’un nouveau partage de la voirie est devenu obligatoire mais qu’il peut y avoir autant, voire plus de plaisir avec l’usage d’autres moyens de transports.

5- Anthropologiquement parlant : la ville d’aujourd’hui et l’impact du transport sur elle :

“Les villes (...) sont devenues des univers dont on ne sort plus, elles sont devenues le monde”. *Ph.Haeringer*

Pour parler de la contemporanéité faut d’abord parler de la diversité du monde qui ne cesse de se recomposer : on parle actuellement DES mondes et non du monde.

Une contemporanéité constituée principalement de l’extension du tissu urbain, la multiplication des réseaux de transport et de communication, l’uniformisation de certaines références culturelles, la planétarisation de l’information et de l’image. Tout

⁵⁴la conjecture de zahavi du nom de son concepteur, yacov zahavi, est une théorie selon laquelle les déplacements de la vie quotidienne se font à budget-temps de transport (btt) constant et que leur portée spatiale est fonction de la vitesse de déplacement. Avec l’accélération des transports, ce n’est pas le temps passé pour la mobilité qui diminue mais la distance parcourue qui augmente. Source : wikipédia.

⁵⁵Jocelyn de Noblet. «La défaite de l’imaginaire urbain » dans De la ville à la mégapole : essor ou déclin des villes au XXI siècle. « Techniques, Territoires et Sociétés »1996/97.n°35.

ceci a modifié la nature du rapport que chacun d'entre nous peut entretenir avec son entourage.

L'espace urbain est considéré comme l'élément porteur de toutes les interrogations que suscite l'espace unifié de la planète. Une planète qui est actuellement marquée selon les anthropologues par trois excès : - un excès d'événements,- un excès d'images et de références spatiales - un excès de références individuelles. Ces trois excès sont facilités par le développement des moyens de transport, de communication et d'information.

La difficulté d'une anthropologie des mondes contemporains tient à la nécessité de combiner plusieurs de ces mondes pour constituer un objet. Et la ville englobe SPACIALEMENT tous les mondes constitutifs de notre contemporanéité.

Pour décrire les espaces et le monde contemporain ; les anthropologues parle de deux couple de notions :

-lieux /non lieux : le lieu étant un espace identitaire, relationnel, et historique. Un espace ou ni l'identité, ni la relation, ni l'histoire ne sont symbolisées se définira comme non lieux.

Mais ce qui est un lieu pour certains peut être un non-lieu pour d'autre.

La multiplication des non lieux, au sens empirique sont caractéristique du monde contemporain. (Espaces de circulation, de consommation et de la communication) des espaces où l'on cohabite sans vivre ensemble.

-modernité/sur-modernité : les non lieux empiriques caractérise l'état de surmodernité par opposition à la modernité.

La sur-modernité correspond à l'accélération de l'histoire, rétrécissement de l'espace, et une individualisation des références qui subvertissent les processus cumulatifs de la modernité.

Les villes est une combinaison de lieux donc elle relève de la modernité.

Elle est un monde parce qu'elle est un lieu : un espace symbolisé, avec ses repères, ses monuments, sa puissance d'évocation. (L'identité de chacun passe aussi par celle du lieu où il vit.)

La ville a une histoire et une personnalité, elle est plurielle, à la fois parce qu'elle est composé de multiples quartiers et parce qu'elle existe singulièrement dans l'imagination de chacun.

La ville est un monde parce qu'elle est du monde et représente tous les traits du monde actuel, points central, nœuds de relations, d'émissions et de réceptions dans le vaste réseau qu'est la planète.

De ce fait, la ville présente trois risques : les risques de l'uniformité, de l'extension et de l'implosion.

L'uniformité : La ressemblance entre les espaces de consommation, de la communication, ou de la circulation.

C'est aujourd'hui dans les espaces les plus dépersonnalisés que le voyageur venu de loin dans un pays qu'il ne connaît pas peut se sentir le moins dépaysé. (Il n'est ni chez lui ni chez les autres)

L'extension : elle se manifeste par la dépopulation de zones rurales et la concentration de population dans d'autres zones. Ceci engendre l'extension du tissu urbain : les villes attirent plus de population qui s'étendent à un rythme plus rapide. (Hervé le Bras considère cette extension comme correspondant à la troisième époque du peuplement humain, celle de l'irrésistible conquête du territoire par les villes, après l'extension des chasseurs-cueilleurs au paléolithique et l'extension de l'agriculture au millénaire suivant.) Hervé parle de « ligne » de peuplement, de « filament » urbain.

L'implosion : décomposition de la ville moderne. Jean Paul Dolé parle de « l'urbain généralisé » qui est l'obsession de la circulation de la mise en communication (comme si les espaces urbains et périurbain étaient uniquement fait pour favoriser les déplacements) c'est l'éloignement du lieu de travail et du lieu de vie; qui génère les « cité » « les banlieues ».

« L'identification à la ville d'aujourd'hui n'est ni impossible, ni impensable. Mais elle est abstraite. Individualisme d'une part, abstraction collective de l'autre. S'il est difficile de créer des lieux, c'est parce qu'il est encore plus difficile de définir des liens. »⁵⁶

6- L'étalement urbain et la nouvelle ère d'urbanisation :

De l'étalement à la dé-densification, du desserrement à l'ex-, péri- et rurbanisation... la production lexicale française alimente abondamment la description de la ville en devenir.

⁵⁶ AUGE Marc. *Pour une anthropologie des mondes contemporains*. Paris : Ed. Champs Flammarion 1997.

Le terme étalement urbain est probablement le terme le plus communément utilisé pour désigner la propension des agglomérations urbaines à croître et se développer sur de plus large périmètres qu'autrefois.

L'étalement urbain ne résulte pas seulement de la saturation des grandes villes, et de leur "éclatement". Que ces transformations épousent des mutations sociétales, techniques ou économiques profondes, cela ne fait aucun doute. Les aspirations et pratiques sociales, mais aussi des mutations du système constructif, des modes de transports contribuent naturellement à faire émerger de nouveaux types d'espaces urbains. L'automobile est partout un vecteur important, support technique, économique ou socio-psychologique de la ville dont nous observons l'émergence.

La croissance urbaine se fait par agglutinement de quartiers denses, en continuité avec les tissus existants. Les projets d'extension urbaine ne se contentent plus de juxtaposer des morceaux urbains identiques, mais de dégager de l'espace pour les usages collectifs ; la construction des bâtiments publics ou le dégagement des monuments, éléments majeurs des compositions urbaines du XIXe siècle, sont d'autres occasions de gagner des espaces publics.

La centralité commerciale s'organise autour des boutiques et de grands magasins, et les mutations du système des transports permettent de déconnecter davantage emploi et résidence. Le transport collectif – ferroviaire notamment – déstructure progressivement les bassins d'emplois traditionnels.

La voiture individuelle, servie par des voiries à grand gabarit, et par tout ce qui rend plus fluides les circulations urbaines, permet d'affiner les stratégies résidentielles des citadins.

Le lieu d'emploi n'est plus le premier paramètre pour déterminer celui de l'habitation. Ces transformations des villes sont principalement dues, d'une part de la perte des centres urbains traditionnels de leur attractivité et, d'autre part, le développement de la périurbanisation ou de la « rurbanisation » avec la facilité et l'accessibilité à de plus grande distance. Un phénomène dont les conséquences sont : la perte d'unité et d'identité des villes, la perte de la mémoire, l'affaiblissement de l'espace culturel en même temps que s'affaiblit, du fait de l'urbanisation, l'espace naturel proche des villes.

6.1- La troisième révolution urbaine d'ASCHER

On assiste alors à une troisième révolution urbaine après celle de l'âge classique et l'époque issue de la révolution industrielle ; suite au changement considérable les dernières années en matière de pratique quotidienne, les formes des villes et les moyens, les lieux et les heures de déplacements, des communications et des échanges.

Des innovations d'une grande importance dans la vie urbaine sont apparues, comme le téléphone mobile, les ordinateurs individuels et internet ; sans parler de la vulgarisation de l'automobile ce qui a contribué à modifier profondément les territoires.

François Ascher développe l'idée que cette nouvelle ère est caractérisée par cinq évolutions majeures :

- La métropolisation : le changement d'échelle et de formes des villes. Les formes métropolitaines, sont très liées aux moyens de transport et de communication, qui s'impriment progressivement sur tout le territoire et marquent de plus en plus les systèmes et réseaux urbains.
- La transformation du système des mobilités urbaines : la globalisation et la métropolisation se nourrissent des technologies de transport et de communication, dans le sens où le centre géométrique des villes cesse d'être le lieu le plus accessible, notamment pour les automobilistes. On assiste donc à une multi polarisation surtout commerciale.
- La recomposition sociale des villes : une individualisation poussée qui entraîne des changements dans les manières dont les citoyens organisent leurs territoires. Exigence croissante d'autonomie et de vitesse.
- La redéfinition des relations entre intérêts individuels, collectifs et généraux : l'affaiblissement des liens sociaux, moins stables mais plus nombreux et variés, imbriqués dans des réseaux multiples.
- Des villes de tous les risques : le développement des connaissances et des techniques, et la circulation accélérée et étendue des informations, accroissent les risques et en fait apparaître de nouveaux ; tels que la pollution, au rejet de gaz carbonique etc. ⁵⁷

Suite à cela il propose une nouvelle façon de faire l'urbanisme :

- Elaborer et gérer des projets dans un contexte incertain ; de la planification urbaine au management stratégique urbain
- Privilégier les objectifs par rapport aux moyens ; des règles exigeantes aux règles performancielles
- Intégrer les nouveaux modèles de performance ; de la spécialisation spatiale à la complexité de la ville de tous les réseaux.

⁵⁷ ASCHER François. *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. Ed. L'aube poche, Paris 2010

- Adapter les villes à la diversité des besoins ; des équipements collectifs aux équipements et services individualisés.
- Concevoir les lieux en fonction des nouvelles pratiques sociales ; des espaces simples eux espaces multiples.
- Agir dans une société fortement différenciée ; de l'intérêt général substantiel à l'intérêt général procédural.
- Requalifier les missions des pouvoirs publics ; de l'administration à la régulation.
- Répondre à la variété des goûts et des demandes ; d'une architecture fonctionnelle à un design urbain attrayant.
- Promouvoir une qualité urbaine nouvelle ; des fonctionnalités simples à un urbanisme multi sensoriel.
- Adapter la démocratie à la troisième révolution urbaine ; du gouvernement des villes à la gouvernance métropolitaine.⁵⁸

La troisième révolution urbaine engendre une ville mobile et télé communicante, basé sur un urbanisme qui ne s'appuie pas seulement sur la mise en place de plans mais plutôt de les élaborer, les discuter, les faire évoluer. Un urbanisme réflexif fait d'arbitrage nouveau entre les déplacements des personnes, des biens et des informations, animée par des événements qui exigent la coprésence.

6.2- La transition urbaine :

Postule sur l'éclatement des mobilités, qui ont provoqué « le passage de la ville pédestre à la ville motorisée » et en ce qu'elles participent à la distension des liens socio-politiques dans la ville.

« Forme et accessibilité sont si étroitement liées qu'elles en deviennent indissociables. »

La modification de la vitesse de déplacement joue un rôle principal dans les transformations et les équilibres urbains.

Les agglomérations fusionnent de nombreux acteurs de la vie quotidienne urbaine, qui opèrent entre eux diverses interactions sociales. Des interactions qui exigent une « coprésence ».

⁵⁸ ASCHER, 2010

7- Transport public

Les transports publics urbains, leurs réseaux, leurs outils et leurs modes d'exploitation sont généralement fondés sur les principes d'une mobilité radiale concentrique et régulière ; ce qui leur crée des difficultés car les mobilités ont changé ; elles deviennent plus diversifiées. En parallèle le transport public urbain apparaît comme le meilleur allié de la qualité de la vie en ville. Sa nécessité est de plus en plus manifeste, car il assure l'accessibilité aux activités urbaines, constitue un mode de déplacement en ville préservant les équilibres économiques et écologiques, permet la qualification des espaces urbains, accompagne le développement des territoires, assure la cohésion sociale.⁵⁹

Il faut donc intégrer le facteur transport publics dans les études urbaines. Avoir des perspectives globales pour satisfaire la mobilité contemporaine. L'un des enjeux majeurs est de concevoir des villes, des espaces publics qui maximisent le potentiel urbain d'échanges. Le couple densité- diversité (la plus grande variété sociale dans le minimum d'espace) constitue. Selon Jacques Levy dans sa recherche « métro-paris », un bon résumé de la notion d'urbanité caractéristique des villes européennes, sachant qu'aujourd'hui, au-delà du « centre-ville », de nouveaux types de lieux polarisent le territoire : centres commerciaux périphériques, technopoles, plates-formes logistiques, corridors d'activités, nœuds de transport et de communication.⁶⁰ À défaut d'avoir ces points polarisants, ils se traduisent chez nous par une création de nouveaux centres-ville (une poly centralité, une concentration commerciale) au niveau des périphéries et aussi des projets de Technopoles par exemple ; mais on y arrive.

Beaucoup de problèmes actuels tiennent en effet à la déconnexion entre les logiques qui ont prévalu dans le domaine des transports et celles qui ont déterminé les autres choix d'aménagement et d'urbanisme.

8- Alternatives comme conclusion

De ce fait, on peut déduire que c'est un problème de qualité de vie en ville qui pousse un certain nombre de concitoyens d'aller s'installer en périphérie (en compagnie qui s'urbanisera au fur et à mesure) pour sortir de l'univers urbain avec tous ces maux. La

⁵⁹ HEURGON Edith. « Villes et transports en devenir : la démarche prospective de la RATP », in Les enjeux du transport public dans les villes européennes.. Actes du colloque publié avec le soutien de la Commission européenne, 2000

⁶⁰ HEURGON, 2000

réponse doit s'exprimer en termes de réaménagement des espaces, de retissage du lien social, de solidarité entre les quartiers, pour que les villes redeviennent plus vivables⁶¹.

En Europe, des mesures ont été prises et qui viennent d'être entreprises en petite partie chez nous afin de limiter la dispersion et l'éclatement des villes, offrir un cadre de vie aux habitants des villes qui ne soient pas dominés par l'encombrement et la pollution, restaurer les valeurs de cohésion sociale et d'intégration.⁶² Pour améliorer cette qualité de vie en ville, on va les résumer en trois domaines d'actions :

- Les mesures visant à restreindre l'usage de la voiture : le partage, la redistribution de la voirie, de l'espace urbain pour l'attribuer en priorité aux modes de transport public, marche à pied, vélo, et restreindre la place attribuée à la voiture qui est prépondérante aujourd'hui ;
- les mesures sur le stationnement public et le privé, agir sur l'offre en matière de stationnement. Le stationnement fonctionne vraiment comme un aspirateur à voiture, plus on offre de places de stationnement au centre-ville, plus on génère de la mobilité en voiture.

Ce sont des choses peut-être pas assez connues des décideurs.

- Les mesures touchant à la fiscalité de l'usage de la voiture particulière, notamment, aux taxes sur les carburants. Il faudrait avoir plus de données en termes de recherche, en termes d'évaluation des effets du renchérissement du coût de la voiture, des effets du péage urbain, des effets en termes de localisation des activités économiques, de l'attractivité du centre.⁶³

L'utopie la plus stimulante pour notre imaginaire c'est peut-être la description des Villes sans automobiles entreprise par le groupe de recherches réuni, depuis 1992, par l'Institut Canadien d'Urbanisme. On s'aperçoit aussi que des problématiques comme la préservation de l'environnement, la lutte contre la pollution et la notion de développement durable sont devenues des thèmes mobilisateurs. Une évolution des mentalités commence à se manifester.

Les urbanistes ont souvent remarqué que "si le développement des télécommunications participe à la croissance des villes, elles ne se substituent pas aux transports physiques et elles suscitent plus de déplacements qu'elles n'en économisent".

⁶¹ PECHEUR PASCALE. Les enjeux du transport public dans les villes européennes. « Les attentes des autorités organisatrices ». Actes du colloque publié avec le soutien de la Commission européenne.

⁶² MEYER KLAUSS. Les enjeux du transport public dans les villes européennes. « Combattre l'éclatement de la ville ». Actes du colloque publié avec le soutien de la Commission européenne.

⁶³ MEYER, 2000

Ils ont raison pour ce qui concerne le passé mais il n'est pas dit qu'il s'agisse d'une loi qui s'applique au futur. Il faut aussi faire la distinction entre la qualité et la quantité des transports physiques.

Chapitre 3 : Contexte National

Le développement urbain et les systèmes de transport en Algérie ; Entre législation et réalité

1- Introduction

L'Algérie connaît depuis plusieurs années une urbanisation accélérée qui n'a pas cessé de proliférer sous le double effet de la densification et de l'extension. Une urbanisation, qui depuis l'indépendance à ce jour a été basée sur l'urgence du à la reconstruction du pays et l'apport des besoins essentiels de la population : logements, équipements et infrastructures.

Ceci s'est traduit par l'incohérence des rythmes de croissance de la population par rapport aux emplois ainsi que leur répartition déséquilibrée dans l'espace. Ainsi, les transports urbains n'ont pas pu suivre ou non pas été pris en considération par les planificateurs pour pouvoir avoir le même rythme d'évolution que l'urbanisation.

En somme, malgré un arsenal de lois et de textes réglementaires, la planification des transports reste en décalage par rapport à la planification urbaine. Tout compte fait, les lois et les règlements ne sont pas coordonnés sur les actions et le rôle dévolu aux différents acteurs de la planification urbaine et des transports.⁶⁴

Il ne s'agit pas ici de faire un diagnostic global mais juste de souligner quelques aspects de l'évolution urbaine et des transports en Algérie, en donnant quelques notions législatives et institutionnelles.

2- La croissance urbaine en Algérie

L'urbanisation en Algérie a été particulièrement rapide, du fait de plusieurs causes : l'accroissement naturel, l'explosion démographique, l'afflux de ruraux vers la ville, en tant que lieu de progrès, et de création de richesses et de ressources. Cette urbanisation résulte également des mécanismes de l'économie basée sur l'industrie et la multiplication des emplois tertiaires et la recherche d'un niveau de vie supérieur. Ce fait a des conséquences sur l'espace urbain d'où apparaissent les problèmes, les maux, et donc la crise de la ville. On note un étalement urbain démesuré, caractérisé par une consommation d'espace rural ou agricole, avec des changements urbanistiques et des mutations socio-économiques importants. Ce qui a donné des périphéries urbaines désorganisées et pauvres, en raison de l'absence du rôle à jouer par les pouvoirs publics.

À l'indépendance, en 1962 l'Algérie comptait une population totale de 10 millions. Au départ des Européens, il y a eu un exode massif vers les villes qui a engendré un

⁶⁴ BAOUNI Tahar, « les dysfonctionnements de la planification urbaine et des transports urbains dans les villes algériennes ». Laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable VUDD. Alger, 2008

accroissement du taux d'urbanisation qui s'est élevé à près de 32% en 1966. En conséquence, cela a engendré des dégradations des habitations classiques surtout dans le cas des grands centres. Pendant la période intercensitaire 1966-1977, le solde migratoire a été de 2,6% par an : 1,7 million de ruraux sont partis en ville, soit une moyenne de 170 000 personnes par an. Dans cette période l'Algérie a connu une politique d'urbanisation forcée à grande échelle, conditionnée par l'exode rural massif lié à la concentration de l'offre de travail industriel dans les villes et à la confiscation de l'espace agricole.⁶⁵

Les premières migrations ont abouti dans les centres anciens pour s'orienter ensuite vers les marges des villes formant des périphéries urbaines faites de bidonvilles, d'habitat auto construit et de cités de recasement. Ces périphéries sont elles-mêmes aujourd'hui dépassées par les implantations réalisées par les pouvoirs publics pour faire face aux besoins du développement : équipements, zones d'activités et industrielles, grands ensembles...

A cet égard, et avec le processus rapide de l'urbanisation il en résulte un déficit grave du parc de logements, la réponse à cette demande a été traduite par la construction de logements en masse. Selon la conception du "zoning", l'urbanisme sépare le travail de l'habitat, par la réalisation d'un modèle urbain uniforme qui est la politique des grands ensembles et donc des taux énormes d'occupation par pièce, et l'apparition de nouveaux bidonvilles. Puis la politique des lotissements a créé pour sa part de vastes territoires d'habitat, distincts du lieu de travail. Il faudra attendre les années 1990 et l'érection des villes nouvelles pour que s'amorce une réflexion politique sur les conditions de réussite des concentrations humaines et une réponse à cette urbanisation. Les agglomérations deviennent par la suite dispendieuses en énergie, particulièrement en transport des personnes (transports pendulaires quotidiens) et consommatrices d'espaces notamment agricoles.

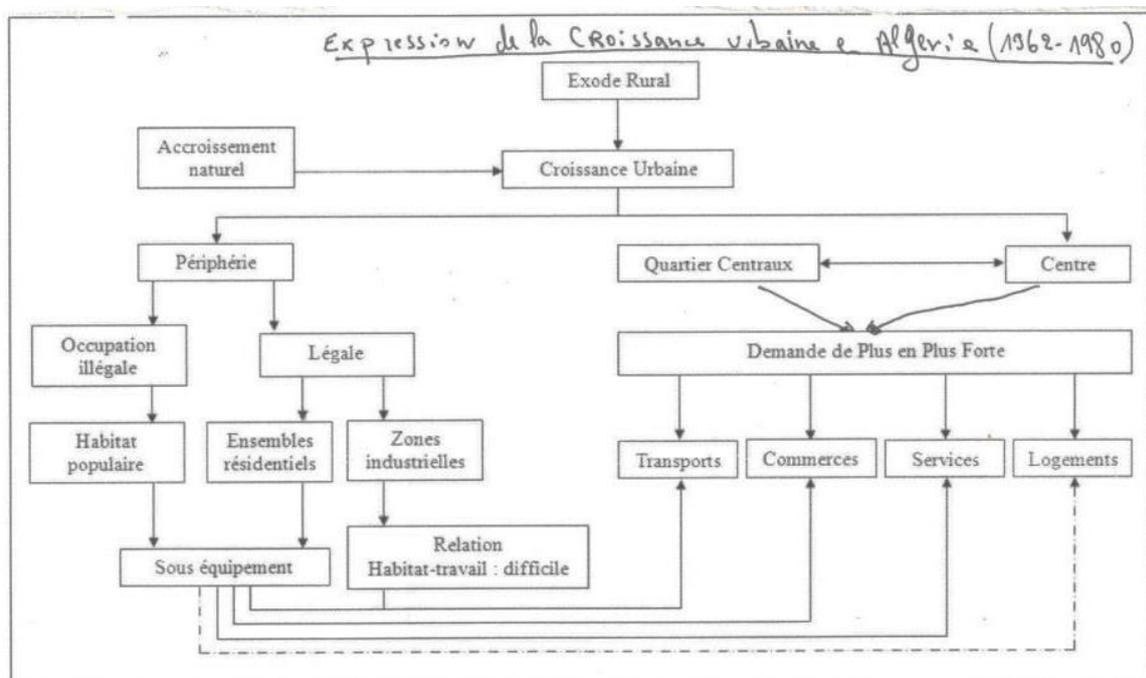
En Algérie, l'urbanité et l'organisation du territoire ont été mise à mal par des politiques de séparation des fonctions (zones résidentielles, zones économiques, grand commerce et zones de loisirs). L'étalement de l'urbanisation non accompagné des conditions de service et de transport a provoqué un trop plein de migrations pendulaires et une pression sur les conditions de vie rurale.

⁶⁵ LATRECHE Chafia. *La planification urbaine : entre théorie, pratiques et réalité. Cas de Constantine*. Thèse de Magister en Urbanisme sous la direction de Benabbas Kaghouché, université de Constantine, P303, 2008

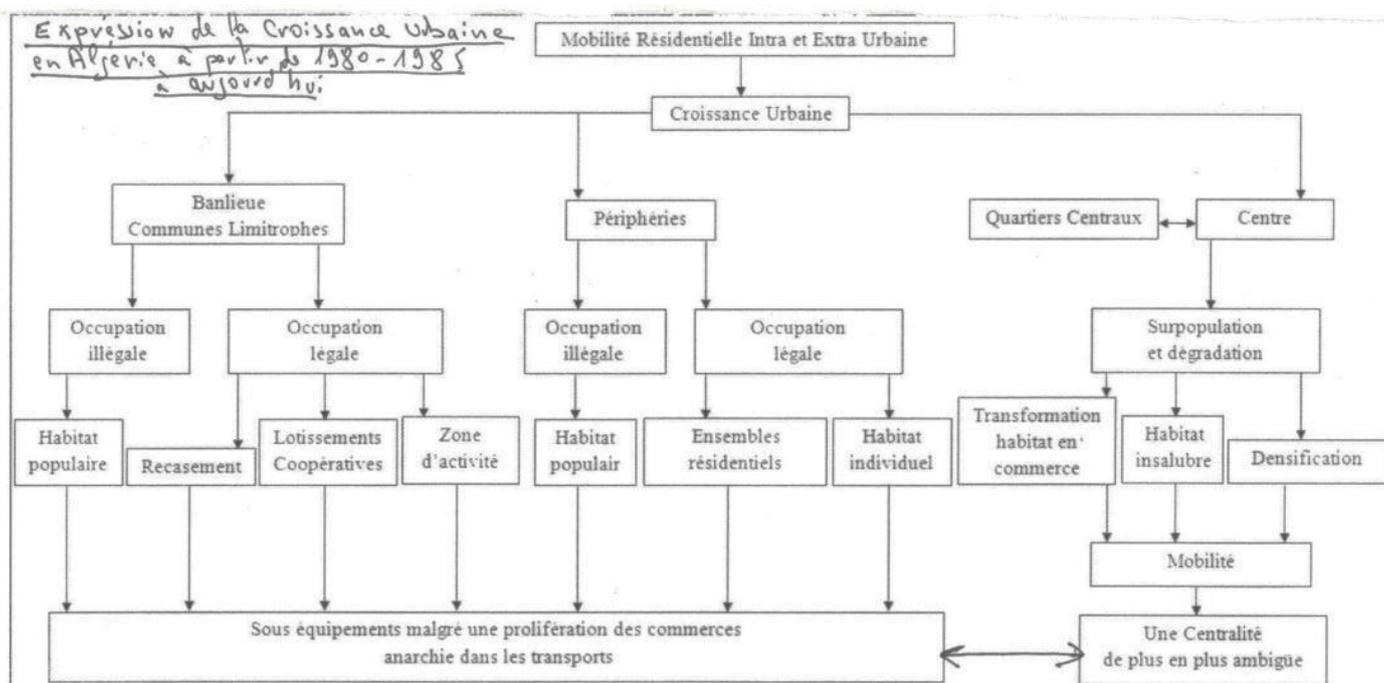
Les schémas 1 et 2 illustrent d'une manière récapitulative, les évolutions de la croissance urbaine en Algérie depuis 1962 à ce jour.

Figure 6 : La croissance urbaine en Algérie de 1962 à 1980

Figure 7 : La croissance urbaine en Algérie de 1985 à Aujourd'hui



Source : Cours de Mr Messahel



Source : auteur 2009

A. MESSAH EL

3- Les instruments d'urbanisme

La réflexion sur la politique urbaine apparaît en Algérie pendant la colonisation et principalement après la promulgation de la loi dite Cornudet et qui a été appliquée entre (1919-1924). Une loi qui impose aux communes de plus de 10.000 habitants l'obligation d'élaborer un « Plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement » et qui a été appliqué en Algérie suite au décret du 05/01/1922.

Après la deuxième guerre mondiale, le plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement des villes a été annulé ainsi et durant cette période l'agence de planification a créé le plan d'urbanisme de la capitale « Alger » en 1948. Il est à noter, l'importance donnée aux plans des réseaux divers et surtout le réseau de transport.

De nouveaux instruments réglementaires sont institués vers la fin des années 50. Pour l'Algérie et parallèlement y'a eu le lancement du plan de Constantine en 1958 pour une amélioration du côté social et économique.

L'Algérie, depuis son indépendance de 1962 à 1990 a connu plusieurs textes réglementaires régissant l'urbanisme, l'aménagement et le transport. Sans qu'aucun ne soit réellement appliqué sur le terrain. En outre, l'absence d'une réelle politique de planification spatiale a fait que la législation était à chaque fois remise en cause.

Après l'indépendance, il y a eu les premiers plans de développement : 1er plan triennal (1967-1969) qui a été axé autour d'un programme d'habitat rural exécuté pour les trois années par les offices H.L.M. hérités de la période coloniale. Et le 1er plan quadriennal (1970-1973). Des plans qui ont instauré une polarisation des investissements à caractère industriel et économique. Il s'en est suivie le deuxième plan quadriennal (1974-1977), dans ce plan, l'état s'est intéressé à l'établissement d'instruments d'urbanisme opérationnel et de détail par la création des grands ensembles qui ont contenu l'espace de vie d'une grande partie des citoyens algériens c'est la Z.H.U.N. La Z.H.U.N remplaçait un instrument français qui est la zone à urbaniser par priorité (Z.U.P) (1958).⁶⁶

En conséquence à cette période (la période de planification socio-économique) qui a été caractérisé par une urbanisation anarchique et non contrôlée. La nécessité de l'état à ce moment c'était de tourner la réflexion vers une planification qui ne soit pas seulement local mais qui commencera de l'échelle nationale, régionale jusqu'au niveau urbain.

Il ne s'agit plus d'implanter des programmes d'investissement étatique, mais de les situer dans leur espace, national, régional et local.

⁶⁶ NEDJAI Fatiha. *Les instruments d'urbanisme entre propriétaire foncier et application*. Thèse Architecture : Université de Biskra. 2013

Dans ce contexte, il y a eu la promulgation de la première loi sur l'aménagement du territoire en 1987, la loi 87-03 du 27 Janvier 1987.

La loi spécifique qui décrit les instruments de l'aménagement du territoire. Une loi qui a précédait celle de 2001 la loi 01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire qui est considéré comme une loi instrumentale voir technique, et qui a été promulgué suite à une prise de conscience de la part des pouvoirs publics. Elle a défini les orientations et les instruments d'aménagement du territoire qui sont : le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT), le Schéma Directeur d'Aménagement du Littoral (SDAL), le Schéma Directeur de Protection des Terres et de lutte contre la désertification, les Schéma Régionaux d'Aménagement du Territoire (SRAT), le Plan d'Aménagement de Wilaya (PAW), les Schémas Directeurs d'Aménagement d'Aires Métropolitaines (SDAAM), de nature à garantir un développement harmonieux et durable de l'espace national, fondé sur des choix stratégiques.

Suite à cette loi (Loi 87-03) il y a eu la mise en place d'un système intégré et hiérarchisé d'instruments d'aménagement des territoires et d'urbanisme dont le PDAU et le POS.

En 1989, il y a eu la constitution de 1989 qui avait pour but la reconnaissance du droit de propriété (ce qui a rompu décisivement avec le monopole de l'état, non seulement comme propriétaire de terrains à distribuer, mais aussi comme producteur de biens et de services.

Il en résulte deux textes qui ont été promulgué le même jour : il s'agit de la loi relative aux instruments d'urbanisme qui fonde tout droit à construire sur la propriété du sol (Loi 90.29), mais aussi de la loi d'orientation foncière (Loi 90.25) qui a permis la restitution des terres nationalisées à l'indépendance, soit à la faveur de la loi portant révolution agraire.

L'élaboration du PDAU et du POS ne sont que deux étapes d'une même démarche. Il est difficile de concevoir un POS qui ne s'appuierait pas sur des énoncés clairs, des objectifs d'aménagement. En outre la loi 90-29 a été modifiée et complétée par la loi 04-05 du 14 aout 2004.

La loi du 1er décembre 1990 fixe les règles générales visant à organiser la production du sol urbanisable. Aucun article de cette loi ne fait l'accent sur la question du transport sauf quelques citations timides telles que l'article 31 qui stipule à cet effet, le plan d'occupation des sols : « Délimite l'espace public, les espaces verts, les

emplacements réservés aux ouvrages publics et installation d'intérêt général ainsi que les tracés et les caractéristiques des voies de circulation ».⁶⁷

Cela dit, depuis 1967, il y a eu aussi plusieurs textes législatifs définissant la réglementation sur les transports en Algérie. A l'indépendance l'état détenait le monopole jusqu'en 1988 avec la promulgation de la loi 88-17 du mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres ou il y a eu l'ouverture du marché de transport au secteur privé. Ensuite, est venu la loi 01-13 du 17 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres, qui devait pallier les insuffisances de la loi 88-17. Une loi qui a pour objectif de définir les principes et les règles régissant l'activité des transports terrestres de personnes et de marchandises, intégrer le secteur au développement de la triptyque de développement économique, social et la préservation de l'environnement. Il en découle le plan de transports urbain. En 2011, il s'est institué la loi n°11-09 du 05 juin 2011 modifiant et complétant la loi 01-13. En effet, cette loi n'a pas apporté de grandes modifications à la loi 01-13. Enfin, en 2012, il y a eu l'institution de décret exécutif n°12-109 du 6 mars 2012 fixant l'organisation, le fonctionnement et les missions de l'autorité organisatrice des transports urbains, qui a pour mission l'organisation et le développement des transports à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain.⁶⁸

Mais, avec toutes ces législations et ces textes on note un certain écart entre le transport et l'aménagement urbain. Le plan de transport urbain devrait constituer une partie intégrante du plan d'urbanisme directeur et des plans de développement ou d'aménagement urbain. Les administrations et les autorités locales, responsables de la gestion des villes sont appelés à coordonner en permanence le plan de transport urbain et le plan d'urbanisme. Chose qui ne se fait toujours pas.

3.1- Plan d'Urbanisme Directeur

Le PUD est le premier outil hérité directement des français, et rendu applicable à l'Algérie en 1958, il a ensuite été traité par la circulaire PU 217/4 du 16 octobre 1974. Elle avait pour objet la procédure d'instruction et d'approbation des plans d'urbanisme. Les PUD étaient des instruments de planification pour mieux programmer le développement urbain et de l'insérer dans le développement national. Les objectifs

⁶⁷ BAOUNI Tahar, « les dysfonctionnements de la planification urbaine et des transports urbains dans les villes algériennes ». Laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable VUDD. Alger, 2008

⁶⁸ HADJAR Nouria. *Transport interurbain et maîtrise de la mobilité dans la wilaya de Tizi-Ouzou*. Thèse de Master en Science économique, sous la direction de Pr Malika Ahmed Zaid, Université Mouloud Mammeri, Tizi Ouzou, P 135, 2013

prenaient en compte les besoins, sans critères de vérification de la faisabilité et en négligeant les logiques et dynamiques urbaines ainsi que celle des citoyens.⁶⁹

Le PUD n'est pas un véritable plan d'aménagement, il ne constitue, qu'un instrument de gestion. Il relève d'une conception qui n'est qu'un remplissage de zones par des quantités fictives de logements sans grand souci des dynamiques urbaines, sociales et des possibilités réelles du site⁷⁰.

Le décret exécutif 91-177 de la loi 90-29 modifie le plan d'urbanisme directeur par l'introduction du PDAU (Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme).

3.2-Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

Le PDAU est un instrument de planification spatiale et de gestion urbaine alliant à la fois l'urbanisme et l'aménagement du territoire, c'est aussi un document à caractère technique et réglementaire, servant à la fois, à la planification locale des actions entreprises et à la gestion du territoire de la commune concernée. L'établissement du PDAU d'une commune a pour finalité la mise à la disposition des autorités locales d'instruments de planification spatiale et de gestion urbaine.

Il a pour objectifs l'organisation et la production du sol urbanisable, la formation et la transformation du bâti et ce pour satisfaire les besoins sociaux, préserver les terres agricoles, l'environnement et les sites, concrétiser les orientations d'aménagement du territoire, et produire un cadre bâti au meilleur rapport qualité-cout.

Le PDAU doit respecter les principes et objectifs de la politique nationale d'aménagement du territoire (loi 90-29; art.1), tenir compte des schémas d'aménagement et des plans de développement (Loi 90-29, art.16)⁷¹

Le PDAU découpe le territoire et « détermine la destination générale des sols sur l'ensemble du territoire d'une ou d'un ensemble de communes par secteur (urbanisés, à urbaniser, d'urbanisation futurs et non urbanisable), définit l'extension des établissements humains, la localisation des services et des activités, la nature et l'implantation des grands équipements et infrastructures, détermine les zones d'intervention sur les tissus urbains et les zones à protéger » (Loi 90-29, art .18)

Le PDAU ne peut être révisé que si les secteurs à urbaniser et d'urbanisation future sont en voie d'être saturés ou si l'évolution de la situation ou du contexte est telle que

⁶⁹GUERROUDJ Tewfik. « Echech des instruments ou instruments de l'Echech ? » Alger : Ed. Alternatives Urbaines 2013.

⁷⁰GUERROUDJ, 2013

⁷¹GUERROUDJ, 2013

les projets d'aménagement de la commune ou de structuration urbaine ne répondent plus fondamentalement aux objectifs qui leur sont assignés (Loi 90-29, art.28)

L'on note que l'étude dans sa conception globale n'a pas pris de façon conséquente le transport urbain dans le développement futur.

3.3-Plan d'Occupation du Sol

Le POS est un instrument d'aménagement et d'urbanisme qui ne crée pas de droits à construire et qui n'est pas opérationnel. « Dans le respect des dispositions du PDAU, le POS fixe de façon détaillée les droits d'usage des sols et de construction » (Loi 90-29, art.31). Les droits à construire sont en effet créés par le PDAU qui détermine les « périmètres d'intervention des POS et les termes de références y afférents » (Décret 91-177, art.17, 2b).⁷²

Le POS, est établi dans le respect du PDAU (Loi 90-29, art. 31), ce qui implique qu'un POS ne peut pas être établi en l'absence de PUD ou de PDAU réglementairement approuvé.⁷³

Les conditions de prise en charge des réseaux sont définies comme suit : « le règlement précise, en outre, la nature des ouvrage et des équipements publics ainsi que leur implantation et identifie les voiries et réseaux à la charge de l'Etat tels que définie dans le PDAU et ceux à la charge des collectivités locales ainsi que l'échéancier de leur réalisation. »⁷⁴

3.4-Plan d'Aménagement de Wilayas

Le PAW est un instrument d'aménagement et du développement à l'échelle de la wilaya.

Il est de ce fait l'instrument phare qui éclaire le pouvoir décisionnel sur le plan des orientations majeures inhérentes à l'espace micro régional. Sa position charnière entre les schémas nationaux et régionaux et les plans directeurs d'aménagement et d'urbanisme lui confère une force d'orientation des efforts locaux puisant dans les directives nationales et régionales et alimentant à son tour les tendances wilayales et communales.

Les plans d'aménagement de wilaya (P.A.W) sont à l'échelle de la wilaya et doivent être initiés par les wilayas, dans le respect des dispositions du SNAT et des SRAT. Ils fixent les vocations des communes des wilayas, distribuent les activités et le peuplement à travers

⁷²GUERROUDJ, 2013

⁷³GUERROUDJ, 2013

⁷⁴GUERROUDJ, 2013

leurs territoires, en localisant les infrastructures, les zones d'activités économique et les zones de mise en valeur. Les PAW identifient la hiérarchie urbaine dans les wilayas (communes rurales, communes urbaines) et les rythmes d'urbanisation.

Ils déterminent les aires de planification intercommunales, pour les communes à fortes solidarités, et distribuent les services publics dans la wilaya.

3.5- Plan de Transport Urbain

Le plan de transport urbain est un instrument qui permet d'initier au moment opportun et dans un enchaînement logique et cohérent les mesures et les actions susceptibles de conduire à un développement harmonieux du système de transport (réservation d'emprise, montages financiers, commande de matériel et d'équipement, aménagement de voirie, formation, concession...).⁷⁵

Le plan de transport urbain Détermine les liaisons routières et ferroviaires régulières de transport urbain et suburbain et les infrastructures de transport ; - Arrête le schéma directeur des infrastructures de transport notamment celles liées à l'accueil et au traitement des voyageurs ainsi que les projets d'investissement y afférents ; - Définit les actions à mener en termes d'investissement et arrête le plan de financement y afférent.

Le plan de transport urbain est approuvé, après avis du comité de coordination de wilaya, conformément à l'article 44 de la loi n° 01-13 du 07 août 2001.

Il ressort de l'examen précédente des textes réglementaires relatifs au transport terrestre que, le concept de plan de transport urbain, auquel fait référence la loi, semble avoir été limité aux seuls services de transports et à l'organisation de la circulation et du stationnement. L'intégration des aspects liés à l'urbanisme, aux infrastructures de voirie et de transport collectif et aux moyens de transport n'est pas évidente.

4- Les acteurs d'urbanisme

⁷⁵ BAOUNI Tahar, « les dysfonctionnements de la planification urbaine et des transports urbains dans les villes algériennes ». Laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable VUDD. Alger, 2008

Les acteurs d'urbanisme sont important pour la faisabilité d'un aménagement urbain, et c'est généralement l'Etat qui est le plus important et le plus dominant car c'est le centre de décision, c'est le producteur de lois et de la réglementation. Ensuite viens la collectivité locale qui est la plus petite institution, elle est partagée entre l'état et les usagers et enfin viens les groupes sociaux et la population, c'est des groupes qui ont un intérêt commun et c'est les usagers mais ils n'interviennent pas réellement dans la prise de décision.

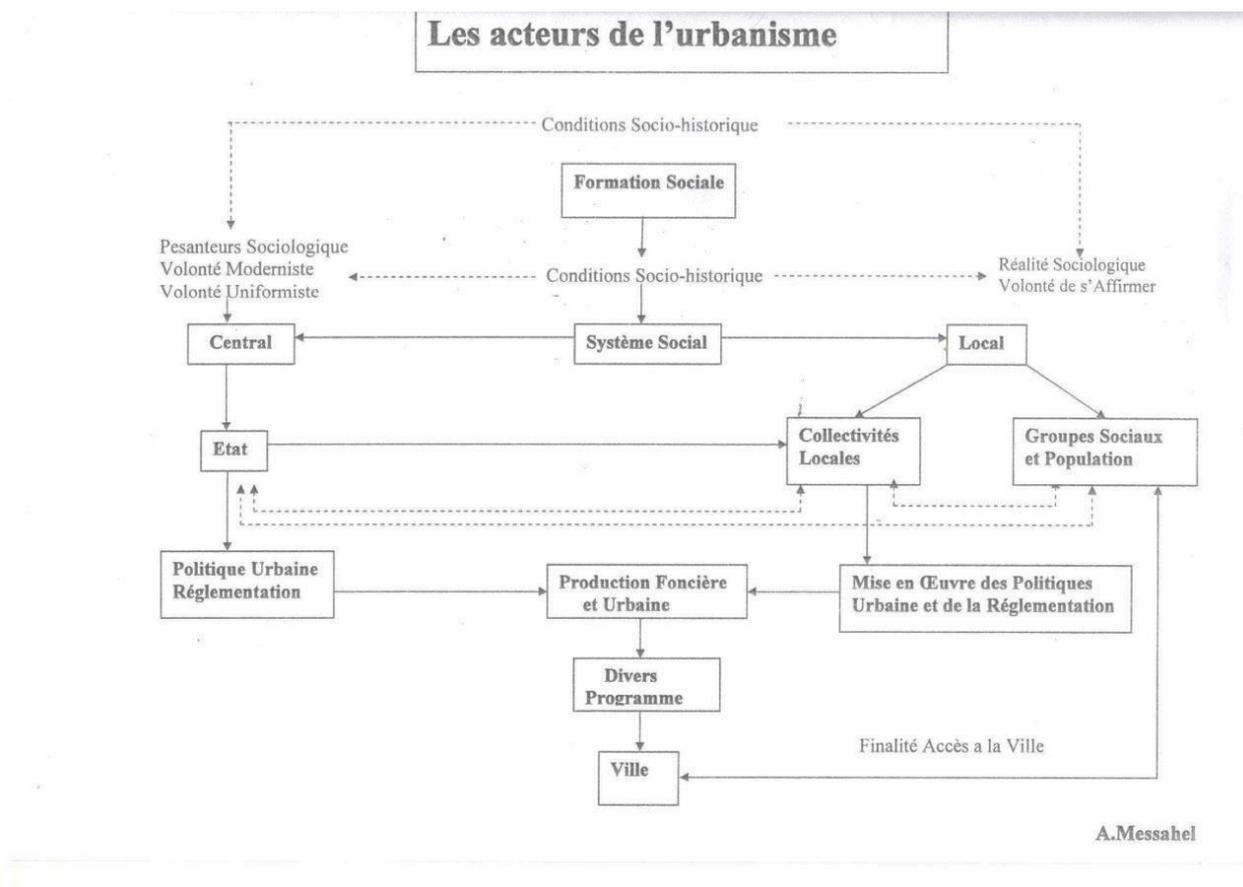


Figure 8 : Les acteurs d'Urbanisme

Depuis quelques décennies, un nouvel acteur de type entrepreneurial a commencé à apporter des changements en matière d'urbanisme et de ce qui fait de la ville une entité à part entière. Ce dernier repose sur un double postulat, le premier est que l'état en vertu des doctrines libérales, n'a plus la mission d'Etat providence, mais seulement celle d'Etat régulateur qui doit dorénavant agir plus comme facilitateur et médiateur des échanges économiques que comme acteur (économique) direct.

Le second est que, agissant comme aménageur, il doit créer les meilleures conditions d'accueil aux entreprises en leur offrant les externalités nécessaire (infrastructures,

services, transports, etc.) ainsi qu'un cadre de vie agréable et sécurisé pour elles et pour leurs cadres.⁷⁶

On note, qu'il y a « une importation conceptuelle » et même idéologique, qui a cependant du mal à être installée en Algérie. Car l'état ne veut pas déléguer et garde sa place dominante d'état prescripteur et acteur économique central et aussi en matière de règles d'urbanisme et d'aménagement ou il reste maître du foncier (surtout pour l'habitat). Avec un urbanisme de type réglementaire, agissant à l'échelle de la parcelle et non pas un urbanisme de projet.

Néanmoins, l'état est le régisseur de textes législatif et cela ne l'empêche pas de passer outre ses propres règles pour pouvoir concrétiser de grands projets. On prendra l'exemple d'Alger, où de gros investissements sont localisés et réalisés (Université, Grande Mosquée) en dehors ou en dépit du PDAU, non encore élaboré et adopté.⁷⁷

Il y a une grande contradiction entre le projet urbain et la logique première du PDAU qui repose sur le postulat des « droits à construire chevillés, à la parcelle » et sa concrétisation par le POS sous la forme d'un règlement « à la parcelle ». On peut voir ces contradictions dans ce qui se voulait un projet urbain fédérateur « Bab Ezzouar, le nouveau quartier d'affaires d'Alger », qui a fini par être une juxtaposition de bâtiments avec un certain style architectural (non qualifiable), séparé néanmoins par des murs de clôtures. Ce qui a supprimé toute connectivité et synergie qu'est censé engendrer un projet urbain.⁷⁸

La place des acteurs sociaux dans la production législative :

Le refus et l'ignorance de l'état du rôle déterminant qu'ont les acteurs sociaux, à l'échelle de la ville nous renvoie à deux aspects importants :

- Le premier, basé sur le principe de gouvernance sur lequel repose le fonctionnement des institutions en Algérie, c'est celui du refus de toute implication des citoyens dans les actes préparatoires aux décisions, quels qu'ils soient.
- Le second, basé sur le fait qu'en limitant d'un côté la réflexion urbanistique à chaque ville isolément, et en négligeant les échelles supérieures (régionales) du fait urbain, on omet de prendre en compte cette connectivité et ce véritable redéploiement urbain, dans la forme et dans le fond, des villes algériennes, surtout dans les régions les plus dynamiques.

⁷⁶ SIDI BOUMEDIENE Rachid. *Echec des instruments ou instrument de l'Echec ?* Alger : Ed. Alternatives Urbaines. 2013.

⁷⁷ SIDI BOUMEDIENE, 2013

⁷⁸ SIDI BOUMEDIENE, 2013

Peut-on continuer à traiter d'urbanisme en voulant continuer d'ignorer les acteurs sociaux comme acteurs intelligents, dotés de stratégies multiples... ?⁷⁹

5- Conclusion

Suite à cette petite lectures des différents instruments qui régissent l'aménagement de nos territoires que ce soit au titre des éléments de réflexion ou des énoncés de textes des lois et décret, des articulations se sont manifestées à la fois, en ce qui concerne les nouvelles règles du jeu et les nouveaux acteurs. En ce qui concerne la solidarité entre le PDAU et le POS (les plus utilisé comme instruments) on note trois fondements : les droits de construire sont définis par le PDAU- le POS fixe la forme urbaine et droit de construire et propriété du sol sont liés.

Cependant, il faut rompre avec les anciennes méthodes pour l'analyse prévisionnelle et préliminaires, à caractère socio-économique qui consistaient à constituer des accumulations (populations, emplois, etc.), puis à faire des hypothèses tendancielle de croissance. Mais plutôt privilégier les tendances de la nouvelle ère d'urbanisme (développé plus haut) sois un urbanisme réflexive.

A ce jour, en Algérie, la question des interactions entre les dimensions socio-économique, politique, urbanistique et architectural ne s'est jamais posée de manière aussi manifeste. Ces dimensions, qui donnent son caractère particulier à chaque ville, sont autant d'atouts comme autant de pesanteurs avec lesquels il faut compter.⁸⁰

Cela dit, le transport urbain n'apparaît pas de façon remarquable dans les divers instruments et outils de planification urbaine. En effet, les grands schémas de transport préconisés dans le cadre de la planification urbaine en Algérie durant la période postcoloniale, ne semblent pas être en harmonie avec les plans d'occupation des sols. D'une manière générale, la politique urbaine de la ville focalise ses orientations sur les questions de gestion de la croissance de la ville et d'aménagement urbain, alors que la question de transport est complètement laissée de côté.

Les textes et loi instituant les instruments d'urbanismes notamment le PDAU et POS depuis 1990, défile sans changement fondamental dans les procédures ou les modes opératoires en matière d'urbanisme. Tous ces nouveaux textes ne se réduisent pas à une simple superposition de dispositions juridiques nouvelles ou à la création d'additifs destinés seulement à combler des lacunes ou couvrir des champs négligés jusque-là. Il s'agit, en fait et dans le même temps, parfois par leur truchement, de l'entrée en scène

⁷⁹SIDI BOUMEDIENE, 2013

⁸⁰SIDI BOUMEDIENE, 2013

de nouveaux concepts et de nouvelles conceptions sous-jacentes de l'aménagement et de l'urbanisme. Ces lois se sont aussi beaucoup inspirées des visions du monde et du territoire qui découle du « nouvel ordre mondial » globalisé, du libéralisme comme doctrine sous-jacente, instaurant des modalités de l'action qui ont des effets sur la conception de la ville.⁸¹

Les changements et les mutations urbaines qui sont « en apparence internes à un pays ... sont profondément imprégnés du contexte mondial... »⁸²

⁸¹ SIDI BOUMEDIENE, 2013

⁸² SIDI BOUMEDIENE, 2013

Chapitre 4 :
Contexte International
Un tour du monde

1- Introduction

La tradition séculaire des centres villes qui est fondatrice de l'identité urbaine ; la périurbanisation grandissante et l'apparition de nouvelles centralités et de nouveaux modes de déplacement sont en cause des grandes transformations que rencontre nos villes aujourd'hui. Le choix des exemples ne s'est pas fait pour reprendre un schéma ou un dessin, mais l'objectif est de faire ressortir les traits semblables et de garantir l'enjeu commun dans le monde : concevoir la planification des transports aux multiples échelles qui rythment la vie des agglomérations. Il est question d'une planification urbaine globale ou, tout au moins, d'une planification des transports soucieuse des interactions entre ville et transport, que d'une planification sectorielle.⁸³

2- Curitiba

Cette cité brésilienne, capitale de l'Etat du Parana, pauvre mais en pleine expansion (sa population est passé de 300 000 à 3 000 000 de personnes entre 1950 et 1998 et à 1,8 millions en 2009) est devenue un véritable laboratoire du développement urbain. Elle connaît un double processus elle se densifie et s'étend en même temps.⁸⁴



Figure 9 : CURITIBA ; UNE CROISSANCE URBAINE MAITRISEE-

⁸³ STATHOPOULOS Nikolas. Les enjeux du transport public dans les villes européennes. Actes du colloque publié avec le soutien de la Commission européenne.2000

⁸⁴ JOCELYN de Noblet, « La défaite de l'imaginaire urbain » dans De la ville à la mégapole : essor ou déclin des villes au XXI siècle. « Techniques, Territoires et Sociétés »1996/97.n°35.

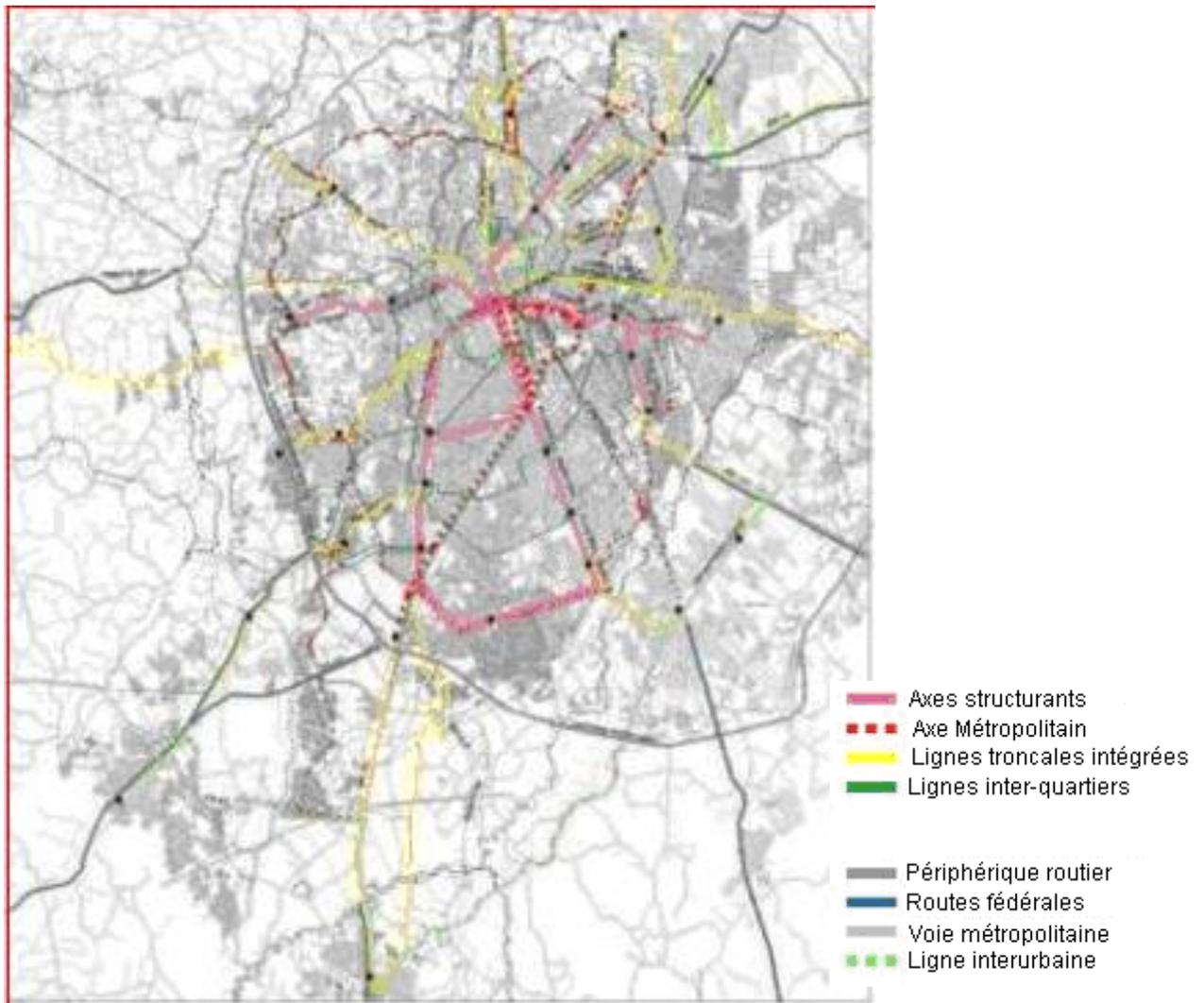
Les orientations de la croissance urbaine de Curitiba sont présentées en 1965 dans le plan d'urbanisme, qui devient plan directeur en 1966 et ensuite mis en exécution à partir de 1971. La ville croît en obéissant les orientations suivantes :

- 1- Remplacer la configuration radioconcentrique par une expansion linéaire le long de l'axe nord-est/sud-ouest. Le long de cet axe, la construction de quartiers résidentiels à haute densité, le commerce et les services ont été stimulés, aussi bien qu'un système de transport de masse qui puisse évoluer en fonction de la demande générée par la densification progressive de l'axe ;



Figure 10 : L'axe Nord/Sud

- 2- Décongestionner le centre principal et préserver le secteur historique. Pour cela, on a construit une rocade entourant le centre, le trafic non destiné au centre-ville étant amené à le contourner. En 1971, une mesure tout à fait originale pour l'époque est prise : la ségrégation horizontale du trafic, c'est-à-dire, la séparation des voitures et des piétons. Pour cela, on a interdit à la circulation automobile, la rue du XV Novembre, qui est la principale voie d'animation de la ville. En même temps, on y a mis des kiosques à journaux, des cabines téléphoniques, des bancs, des fleuristes, et des cafés. Ayant pour but de décourager l'usage des voitures dans le centre, les premiers stationnements payants y ont été inaugurés en 1971 ;



Carte 1 : Axes de structuration du transport collectif

- 3- Donner un support économique au développement urbain avec l'implantation de la Cité Industrielle de Curitiba (CIC) en 1973. La CIC est reliée à la ville par un puissant réseau routier ;

- 4- Renouveler et construire des équipements urbains, tels que des parcs, jardins, crèches, monuments culturels et centres de loisirs. Cet aspect est très important, car la ville a été considérée d'une façon globale, les orientations de planification urbaine, des transports, et d'habitat étant intimement liées.⁸⁵

Les municipalités successives, depuis 1970, ont réussi à y préserver une qualité de la vie en choisissant des techniques simples et une série de solutions peu coûteuses mais efficaces.

⁸⁵ Anisio Brasileiro de Freitas Dourado. Développement urbain et transports collectifs au Brésil. Les enseignements de l'expérience de Recife et de Curitiba. Thèse Transport : Ecole nationale des ponts et chaussées. 1991

Système à trois voies

Il est constitué de trois voies, une centrale et deux voies parallèles. La voie centrale est réservée à la circulation des bus express et les deux autres à la circulation plus lente avec accès aux activités le long de l'axe central.

Voies structurelles

Deux voies de rabattement parallèles à la voie centrale, destinées aux liaisons centre – quartiers ou quartiers - centre, pour la circulation des voitures privées.

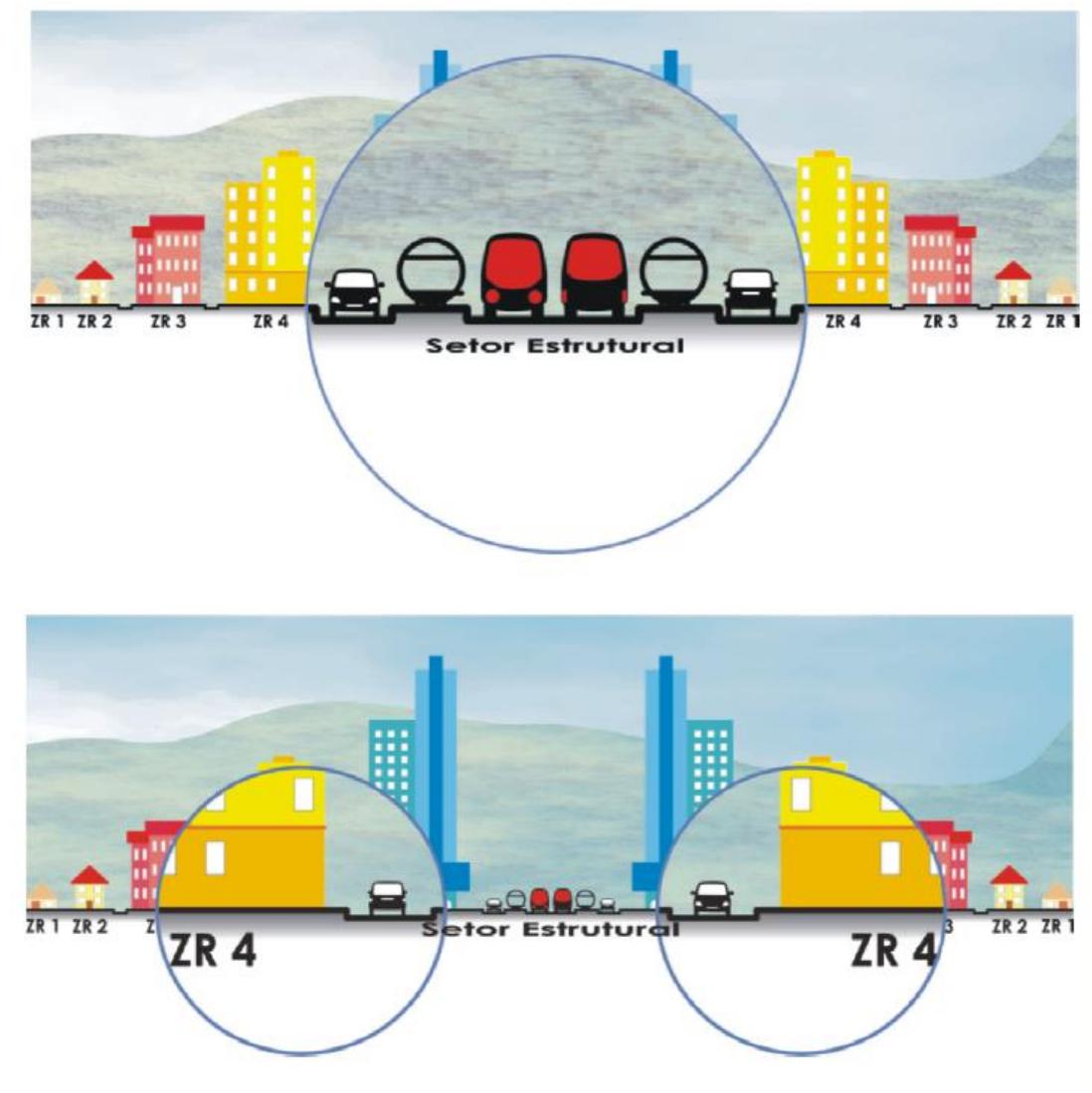
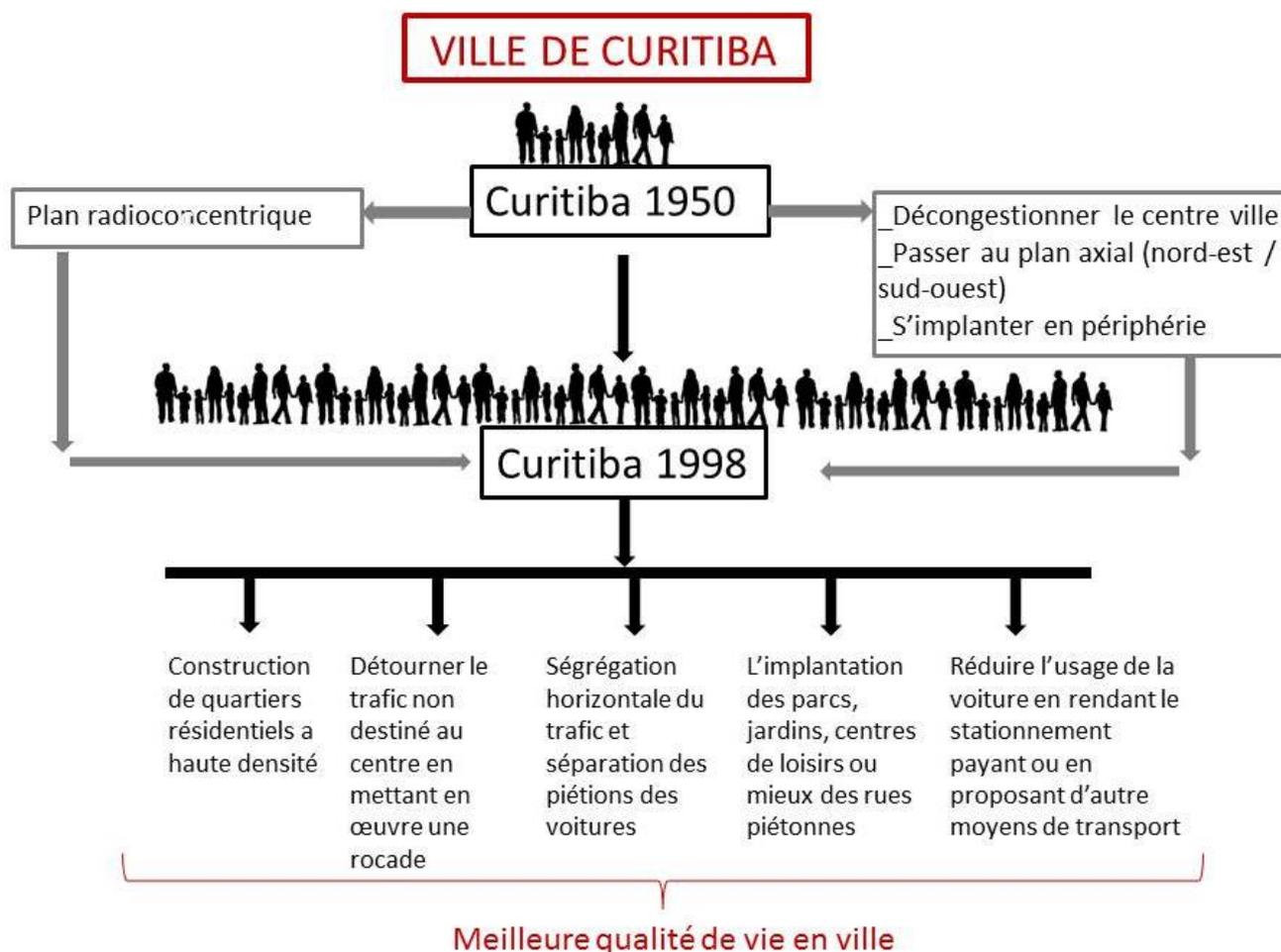


Figure 10 : La séparation des voies pour le transport en site propre

Outils d'interventions de Gouvernance

Les autorités municipales créent le « Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba », l'Institut de recherche et de planification urbaine de Curitiba, en le dotant d'un statut de semi-autonomie. Le maire devient le visionnaire et l'entrepreneur de cette vision intégrative en impliquant toutes les composantes de la société civile. Dès le

départ, les transports en commun, la planification du territoire, l'environnement, le développement économique et les services à la population sont développés de façon intégrée. Planification de l'aménagement urbain et des infrastructures de transport se construisent parallèlement. Adoption du Master Plan de Curitiba en 1966, et suivi cohérent au cours des années suivantes: Adoption de la loi 2,868/66 qui définit le concept de développement linéaire et limite la croissance à l'intérieur de secteurs déterminés. Adoption de la loi 3,943 en 1971 qui réglemente l'utilisation du sol et le réseau routier Adoption du décret 1,160 qui définit le secteur historique La Révision de la loi 4199 en 1972 qui vient réajuster les secteurs visés par le développement dans le but d'y implanter le réseau de transport par bus qui sera inauguré en 1974.⁸⁶



⁸⁶ «CURITIBA : MODELER LA VILLE AUTOUR DU TRANSPORT EN COMMUN» par RECHERCHE URBATOD 2006

3- Vienne :

3.1- Le plan d'urbanisme et de circulation de Vienne

La ville de Vienne avait un urbanisme concentrique, jusqu'en 1984 où est venu le plan directeur de type axial pour l'expansion future. Après la première guerre mondiale, le nombre de population n'a pas augmenté comme c'était prévu (qu'il arriverait à 4 millions en 1940) mais la demande de logements plus spacieux apparaît et croît. Ce qui a donné naissance à des ensembles de logements municipaux type en périphérie de la ville.

L'élargissement futur de l'union européenne entraînera une disparition progressive des barrières économiques et administratives. En conséquence, Vienne doit faire face à une augmentation soudaine de la circulation, aussi bien pour le transport de fret que pour les déplacements journaliers des banlieusards.⁸⁷

De ce fait, la ville se trouve face au problème liée à cette hausse : la pollution, ainsi que les effets indésirables. Même pour l'avenir, car il est évident que la croissance démographique dans les environs de la capitale sera forte. Les prévisions font état d'une croissance de 20 à 30% d'ici à l'an 2020. Quoiqu'il en soit, le trafic entre le centre et la périphérie de l'agglomération connaîtra une augmentation très forte.

3.2- Le plan d'urbanisme de 1994

L'idée de base du plan est « une rénovation urbaine douce ». L'apparition des logements type en périphérie exige une expansion urbaine réglementée suivant l'axe de meilleures dessertes des transports collectifs. Un aménagement pour une mise en valeur de ces quartiers, en leur offrant une autosuffisance et peu de circulation urbaine selon le principe d'une « ville aux trajets courts », l'expansion se trouve du côté nord-est du Danube, une partie de la ville qui a été complètement défavorisée sur le plan de l'urbanisme, de l'emploi, de la vie culturelle et de l'image.

⁸⁷HARALD SEMELA. Les enjeux du transport public dans les villes européennes. «Le plan d'urbanisme et de circulation de Vienne : un nouveau concept » Actes du colloque publié avec le soutien de la Commission européenne.2000

3.3- Le plan de circulation de 1994

Un bon développement urbain exige une mise au point soignée du système de transport. C'est la raison pour laquelle le plan d'urbanisme et le nouveau schéma directeur pour la circulation ont été élaborés en parallèle. Un grand débat a été lancé à partir d'une analyse approfondie de la situation du trafic et du comportement des viennois en matière de déplacements.⁸⁸

Cela pour diminuer le trafic et réduire le nombre de véhicules et le volume de la circulation.

Les objectifs établis à la fin des débats tournent principalement autour de :

- amélioration de la qualité de la vie dans la ville par une réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores
- amélioration de la sécurité routière
- récupération d'espace public actuellement occupés par les automobiles.

Pour atteindre cet objectif, les autorités viennoises étaient conscientes qu'une amélioration des transports en commun ne suffirait pas, d'autant plus que l'achat des automobiles et la mobilité continuent d'augmenter. Il faut donc prendre des mesures massives pour y arriver.

En règle générale, les mesures de restriction de la circulation automobile devraient porter sur tous les trajets pour lesquels existent des solutions de remplacement, soit par les transports en commun, soit avec des véhicules non motorisés. Les restrictions devront s'appliquer selon l'échelle de priorité suivante :

- circulation de transit et de banlieue ;
- déplacements liés aux loisirs ;
- déplacements pour achats
- Circulation commerciale (personnes et marchandises)⁸⁹

Les piliers sur lesquels ils se sont posés sont les suivants :

- éviter la circulation ;

⁸⁸HARALD, 2000

⁸⁹HARALD, 2000

- amélioration et encouragement à utiliser des moyens de transport respectueux de l'environnement ;
- baisse d'intensité et restriction du trafic ;
- prise de conscience de l'opinion publique.

Une étude du comportement en matière de circulation de 2000 foyers viennois, réalisée par socialdata en 1993, montre que 58% des déplacements en voiture ne sont pas liés à des contraintes pratiques. Cela signifie que si, pour un tiers des déplacements effectués en voiture sans nécessité, un autre moyen de transport était choisi, cela engendrerait une réduction de 20% de la circulation automobile intra-muros. 42% de ces déplacements pourraient être assurés par les transports en commun, 29% par la bicyclette et 15% par la marche à pied. Signalons que 23% des automobilistes manquent d'information sur les alternatives existantes.⁹⁰

Vienne a développé un réseau de tramway des plus denses dans le monde. D'une longueur de 237 kilomètres, avec 33 lignes et 1146 arrêts. Dont « 40% des lignes sont séparés de la circulation automobile grâce à des couloirs réservés, des ralentisseurs ou un marquage des voies. En outre, 5% du réseau autobus (637 kilomètres) est constitué de couloirs réservés. Des essais de signaux fléchés, empêchant les automobiles d'emprunter les voies de tramway durant les heures de pointe, ont été couronnés de succès.

La gestion du stationnement est l'une des tâches les plus urgentes de la planification urbaine et du transport à Vienne, comme dans de nombreuses villes dans le monde, car la concurrence entre « citadins » et « banlieusards » dans l'espace limité du centre s'intensifie constamment.

Considérant : -le rétrécissement de l'espace piétonnier dans les rues ; -l'insuffisance des espaces de stationnement ; - les effets très négatifs sur les transports en commun et les déplacements commerciaux ; - l'aggravation des atteintes à l'environnement ; - l'augmentation des accidents ; le conseil municipal a adopté, dans son plan général des transports de 1980, un plan d'action global pour faire face aux problèmes de stationnement.

⁹⁰ HARALD, 2000

Les objectifs principaux étaient les suivants :

- construction de garages de proximité dans les quartiers urbains rénovés ;
- modification de la réglementation relative aux garages ;
- lancement d'un programme d'incitation à troquer la voiture pour la bicyclette ;
- gestion du stationnement dans les rues, et
- renforcement de la surveillance.

Ces mesures avaient pour but d'encourager le public à renoncer à utiliser la voiture lorsque ce n'est pas nécessaire au profit de moyens de transport plus respectueux de l'environnement.

La commission a finalement adopté un modèle recommandant les mesures suivantes :

- tout le centre-ville transformé en zone à stationnement de courte durée du lundi au vendredi de 9h à 19h ;
- le stationnement de courte durée, limité à 90 minutes au maximum, au tarif d'environ 0,90 euro par heure ;
- autorisation de stationnement illimité pour les titulaires de laissez-passer, qui doivent s'acquitter d'un forfait annuel de stationnement (160 euro par an pour les riverains).

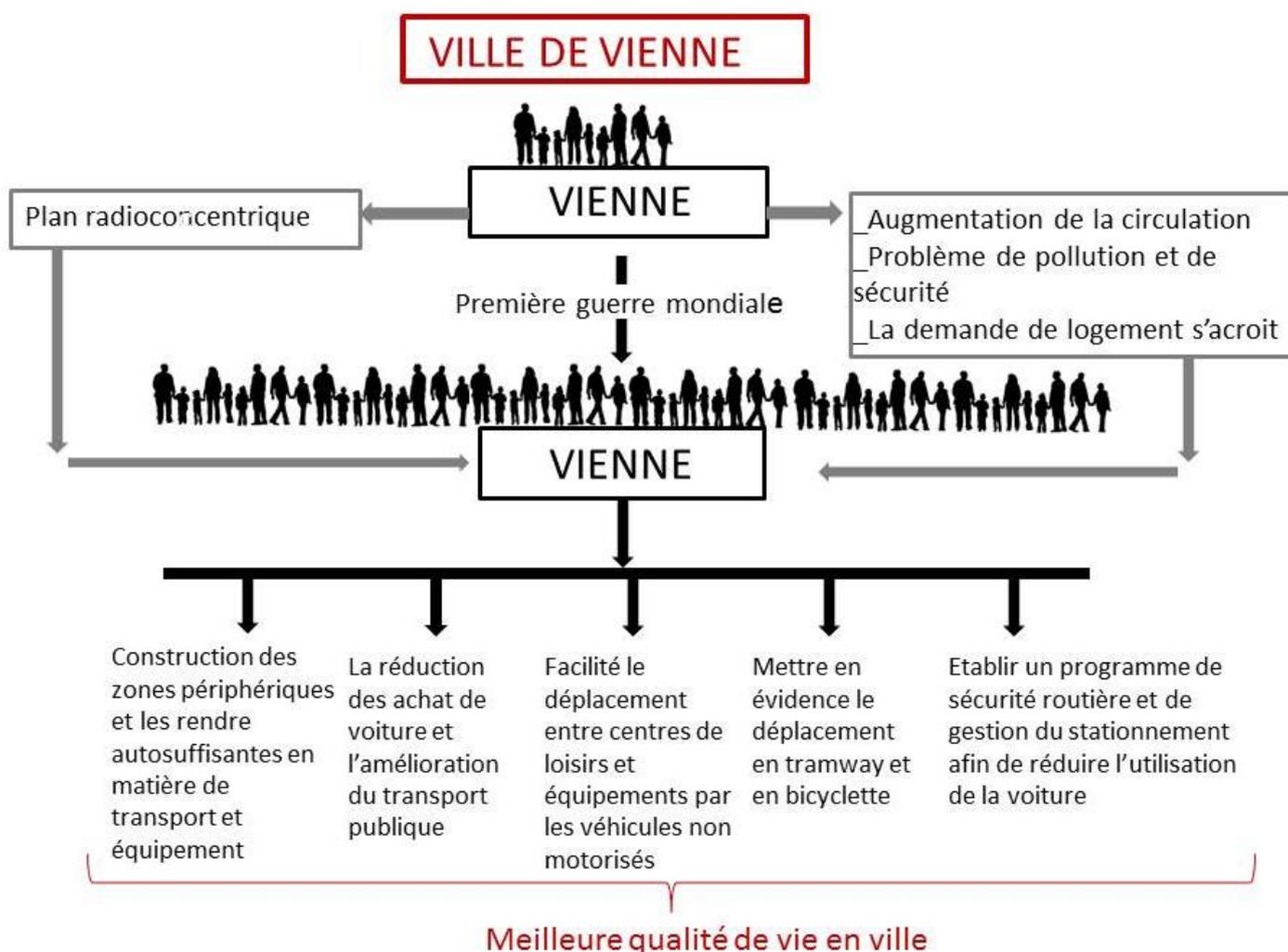
Les laissez-passer sont accordés aux personnes suivantes :

- résidents domiciliés dans la zone délimitée qui possèdent une voiture ou ont le droit d'utiliser pour leur usage personnel un véhicule de fonction ;
- les commerces dépendants des véhicules motorisés, par exemple pour la livraison des marchandises et des produits alimentaires.
- les salariés travaillant dans la zone délimitée qui peuvent prouver qu'ils n'ont pas d'autre moyen de transport à leur disposition.

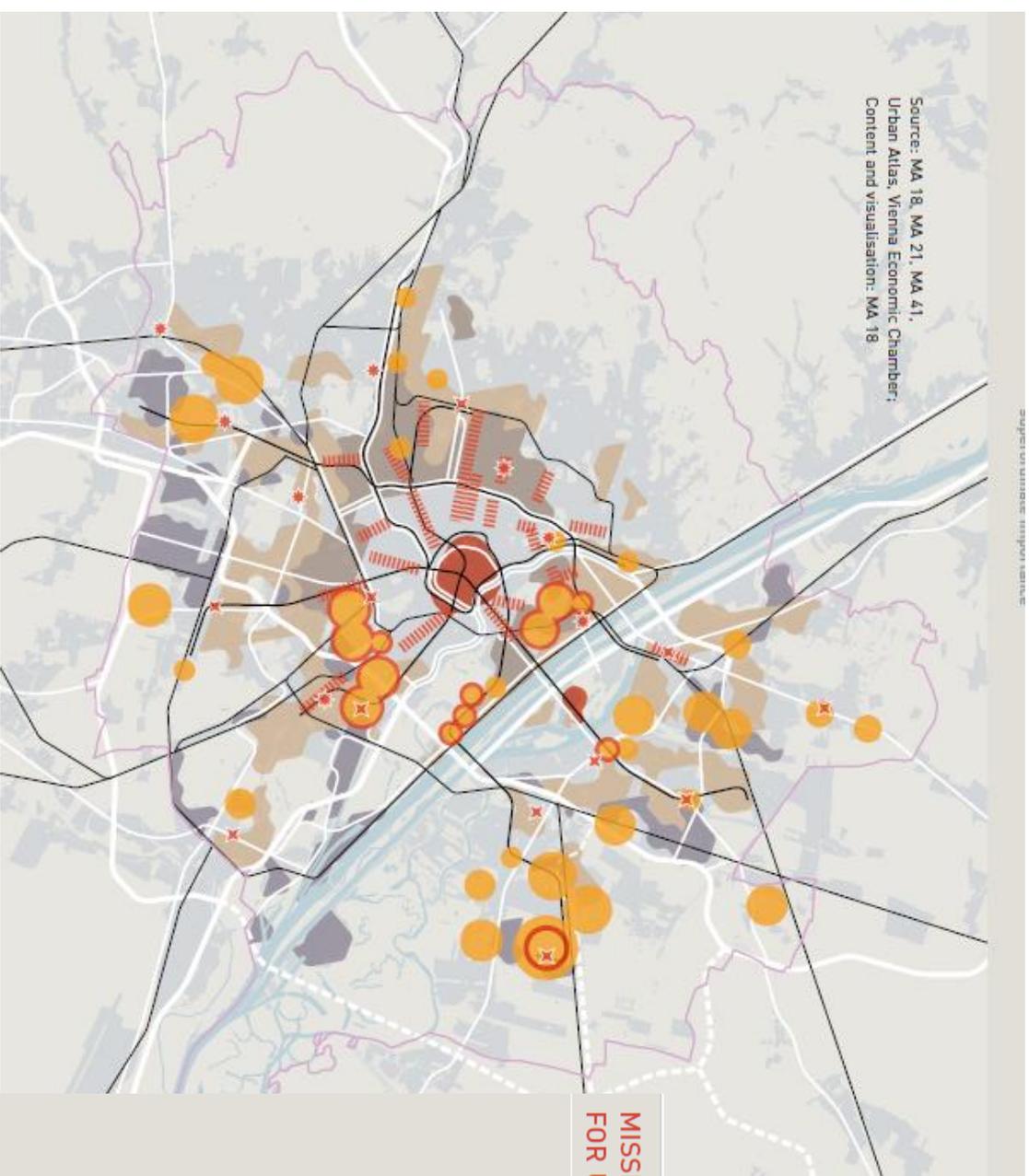
Cette gestion du stationnement a permis de prendre des mesures d'accélération des transports en commun, de récupération des espaces publics, une amélioration significative du stationnement et de la circulation et a même généré des fonds pour la construction de parkings.

Etant donné le succès du projet pilote dans le centre-ville, le conseil municipal a décidé d'étendre progressivement ces mesures à toutes les zones denses et fortement peuplées de la ville.

Avec l'amélioration des transports en commun, la satisfaction des usagers est sensiblement plus élevée. 83% des habitants sont conscients des améliorations, et presque 85% soutiennent l'idée d'investissements supplémentaires pour continuer sur cette voie.



Source: MA 18, MA 21, MA 41,
Urban Atlas, Vienna Economic Chamber;
Content and visualisation: MA 18



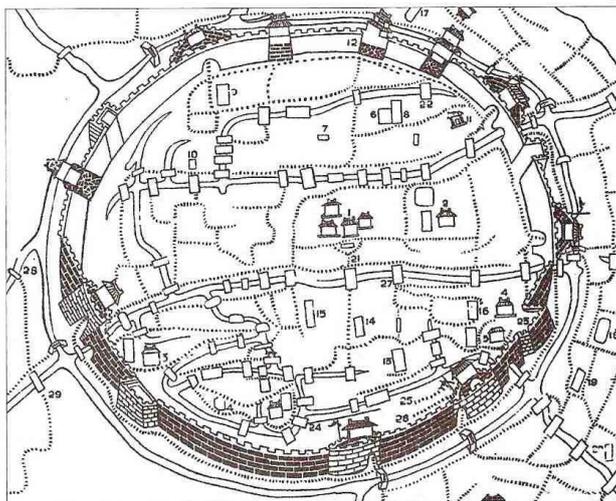
MISSION STATEMENT FOR URBAN DEVELOPMENT

<p>DEVELOPMENT OF SETTLEMENT STRUCTURES</p> <ul style="list-style-type: none"> Development of areas mainly characterised by Gründerzeit building stock Further development of areas mainly characterised by 1950s to 1970s structures Areas with development potential for housing and workplaces 	<p>SITUATION</p> <ul style="list-style-type: none"> Built-up area (2013) Danube water bodies City limits
<p>DEVELOPMENT OF BUSINESS STRUCTURES AND CENTRES</p> <ul style="list-style-type: none"> Central Business District Zone with high-level, office and administrative functions, universities, commerce, culture, etc. Zone for enterprises not suitable for mixed use (according to Viennese Analysis of Industrial and Commercial Areas of 2008) Central Business District expansion Priority zone for future additions to central functions Established sub-centre Sub-centre requiring further development (addition of functions, upgrading) Shopping street of superordinate importance 	<p>TRAFFIC AND TRANSPORT INFRASTRUCTURE</p> <ul style="list-style-type: none"> Underground/S-Bahn (commuter train) (including sections under construction) High-level road network Motorways/fast roads Motorways/fast roads at planning stage

4- Shanghai :

Historiquement, l'évolution du statut administratif de Shanghai est symbolique des vicissitudes des régimes politiques qui se succèdent au XXe siècle.

Géographiquement, à l'échelle urbaine grâce à un processus de métropolisation comme à l'échelle nationale grâce à sa place centrale sur le littoral et



La vieille ville murée (Elisée Reclus, *Nouvelle Géographie universelle*, 1882)

ses liens privilégiés avec l'arrière-pays, Shanghai s'affirme comme un acteur incontournable de la mondialisation. La ville initiale est la ville chinoise, enclavée fermée derrière un rempart circulaire (abattu en 1912), caractérisée par son dédale de ruelles et de vieilles maisons.

Lorsque se développent les nouveaux quartiers des concessions européennes, leur trame régulière de rues orientées ouest-est et nord-sud (héritage du parcellaire rural plus que reflet d'une volonté planificatrice) contraste avec le labyrinthe des ruelles de la ville murée.

Les premières décennies de l'histoire du Shanghai des concessions sont marquées par un formidable bouleversement du paysage urbain de la ville.

Au début des années 1990, une nouvelle ligne politique positionne Shanghai au cœur du développement de la Chine. La croissance urbaine est alors accélérée par la transition du secteur de l'immobilier vers l'économie de marché et la mise en place de partenariats public-privé. Dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain, les quartiers centraux d'habitat populaire sont détruits et leurs populations déplacées vers les nouvelles périphéries urbaines, où ont été construits de vastes quartiers résidentiels contigus à la ville : les premières opérations de promotion immobilière. À cette première phase de desserrement succède, au tournant des années 2000, un redéploiement polycentrique via le développement de villes nouvelles.⁹¹

⁹¹ HENRIOT Carine. « Aménager la périphérie urbaine chinoise : ville nouvelle et partenariat public-privé à Shanghai », in *Les cahiers du développement urbain durable*, Université Paris 1, 2012

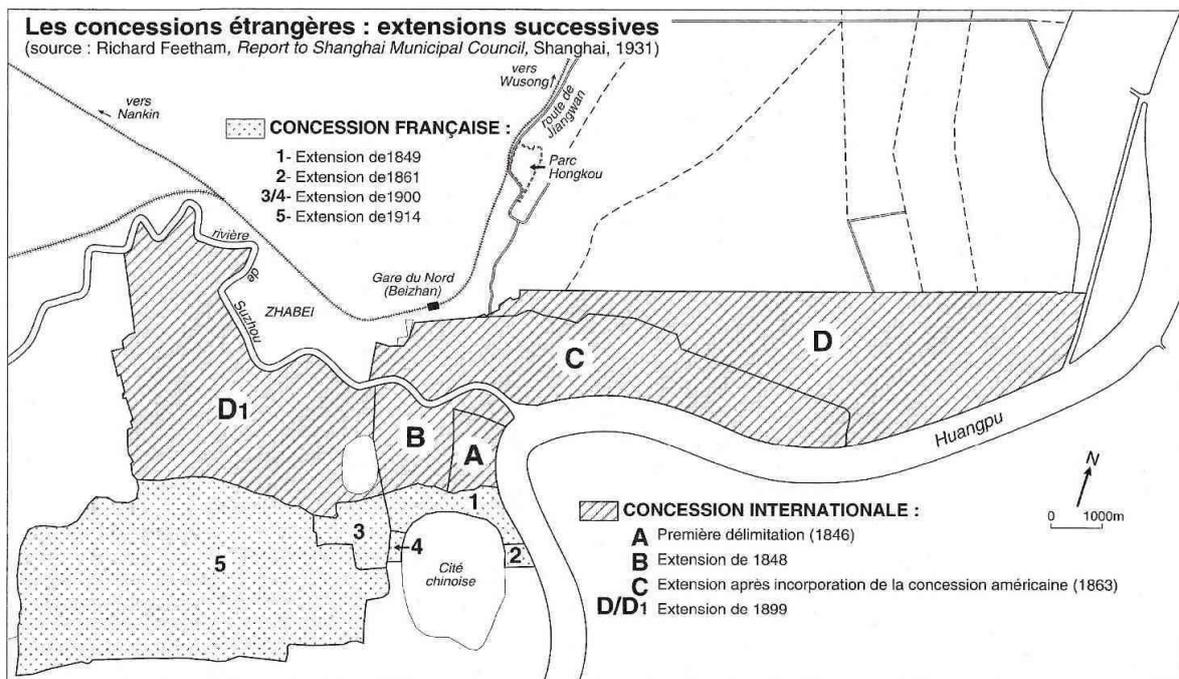
La municipalité renforce le rôle régulateur de la planification urbaine et poursuit ses investissements en infrastructures.

L'aménagement des périphéries de Shanghai débute avec la redéfinition administrative de son échelle d'intervention. La municipalité gère alors un territoire de 5 910 km², fonctionnellement complémentaire, et administre quelques dix millions d'habitants. C'est à cette échelle que sont planifiés plusieurs programmes d'aménagement des transports et de ravitaillement agricole, tandis que des villes satellites sont planifiées pour accompagner la déconcentration de la population, des industries, et améliorer la productivité

La politique urbaine de Shanghai est régie par un système de double gouvernance, une gestion urbaine à deux échelles (liang jiguanli) La municipalité, en tant qu'instance décisionnelle définit la politique urbaine, vote le schéma directeur et assure le contrôle général des procédures d'urbanisme. L'arrondissement met en œuvre ces politiques sous le contrôle de la municipalité. Illustrant cette double gouvernance, les structures institutionnelles relèvent d'une organisation hiérarchique et d'un isomorphisme institutionnel : les filières d'un secteur sont déclinées à tous les échelons de l'administration publique⁹²

Le plan quinquennal (wunianjihua) de développement économique et social, renommé programme d'action quinquennal (wunianguihua) en 2006, est un document d'orientation, élaboré par la Commission pour le développement et les réformes de la municipalité, qui définit les stratégies et qui fixe les objectifs sectoriels à atteindre par la municipalité. Il répercute et applique la politique élaborée à l'échelle de la Chine par la Commission nationale pour le développement et la réforme. Les plans quinquennaux se déclinent également à l'échelle de l'arrondissement et par secteurs (développement économique, logement, transports, énergies).

⁹²HENRIOT, 2012



Carte 3 : l'extension de la ville de Shanghai

Le transport se faisait, jusque dans les années 1870, à pieds ou en voiture tirée par des chevaux. Mais en 1873, un certain Ménard, débarquant du Japon, propose d'établir un « service de petites voitures à bras pour le trafic des passagers ». Le pousse-pousse, ou rickshaw devient vite très populaire.

Ce mode de locomotion survit à l'arrivée, en 1908, de Tramway électrique.

L'immense chantier que fut Shanghai en marge des préparatifs de l'organisation de l'Exposition universelle 2010 a surclassé tous les superlatifs. Une fois les festivités terminées, la plus grande ville de Chine n'a pas perdu son dynamisme qui la caractérise depuis maintenant trois décennies. Shanghai se transforme, à une vitesse contre laquelle aucune autre mégalopole ne peut rivaliser, et elle symbolise à elle seule le développement de la Chine contemporaine.

A l'image de la Chine, Shanghai est une ville en mutation, où se croisent les richissimes fortunes qui ont su profiter de la libéralisation économique du pays, et une population figée dans le temps. Toutes les caractéristiques d'un pays en développement, mais qui poursuit une croissance à un rythme effréné.

A Shanghai, on comptait en 2007 2,54 millions de véhicules motorisés. Il y en avait 0,47 millions en 1996. En même temps que l'industrie lourde a été délocalisée dans la périphérie des agglomérations, le trafic des automobiles est devenu un enjeu crucial pour la qualité de l'urbain.

En Chine, le taux de motorisation automobile est de 28 automobiles/1 000 habitants en 2006. Mais à Shanghai, où les revenus moyens sont cinq fois supérieurs à la moyenne nationale, il est de 33 automobiles/1 000 habitants.

Au milieu des années 1990, les déplacements à Shanghai étaient largement réalisés à pied ou à vélo. A présent, ces modes non motorisés sont encore très utilisés, même si le développement des modes de transport motorisés individuels a pris une place importante. La part modale de la marche à pied a diminué au profit du vélo à la fin des années 1980 et au début des années 1990.⁹³

Elle s'est stabilisée depuis autour de 30 %. Bien que proportionnellement l'usage du vélo ait reculé ces dernières années, il assume toujours un rôle important dans la mobilité urbaine (25,2 %) par rapport aux véhicules motorisés (27,1 %) et au transport collectif (18,5 %).⁹⁴

Toutefois, le rôle du vélo est de plus en plus limité du fait de l'augmentation générale des distances parcourues. Le développement économique de Shanghai a entraîné en effet une augmentation considérable des distances à parcourir. Cette tendance observable dans toutes les villes chinoises, a été alimentée par la motorisation.

Le transport collectif, et particulièrement le métro est amené à jouer un rôle de plus en plus important. Le Livre blanc du transport urbain de Shanghai, édité en 2002, prévoyait que le réseau de métro atteigne 540 kilomètres en 2020. En 2004, il comptabilise déjà plus de 230 km de lignes et plus de 1,5 millions de voyageurs l'utilisent chaque jour. Le gouvernement municipal de Shanghai projette en 2020 que les 17 lignes de métro transportent 12 millions de voyageurs/ jour. Selon le SCCTPI3, le total des déplacements à Shanghai, à cette date atteindra 48 millions par jour.

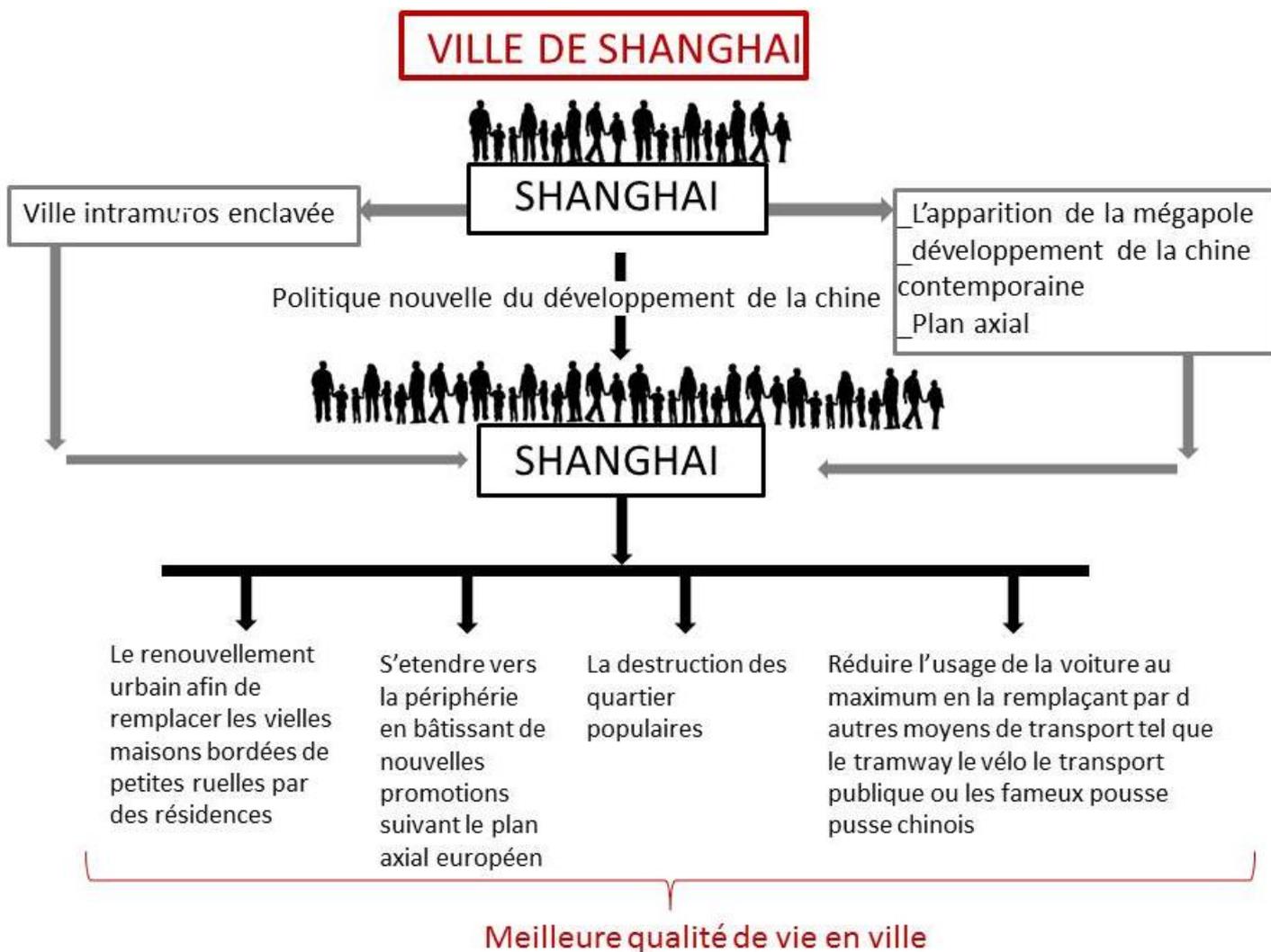


Figure 11 : La ville actuelle de Shanghai

⁹³ Chao-Fu Yeh. Gros Plan. Shanghai, une ville en voie de motorisation ? le développement du transport urbain à Shanghai. Université de Paris-Est.

⁹⁴ CHAO

Dans une perspective de développement durable, le bus et les modes de transport non motorisés devraient donc continuer à jouer un rôle important. Toutefois, dans les politiques de transport, les cyclistes, accusés de ralentir le trafic, sont surtout invités à utiliser les transports collectifs.



5- DUBAI :

Dubaï, ville principale et capitale de l'Emirat a connu son premier essor au 19eme siècle grâce à une politique fiscale avantageuse par rapport à celle qui était pratiquée à Manama. Capitale de royaume de Bahreïn et a l'engh. Dubai est une ville avec des centaines de nationalités, une « *minorité locale* » qui représente



Figure 12 : Dubaï actuelle

moins de 10% de la population, avec une histoire de plus d'un demi-siècle et « *une cinquante Glorieuses* » depuis la découverte du pétrole jusqu'aux années 2000, trop souvent passée sous silence. Dubaï est aussi, pour le meilleur et pour le pire, un modèle de ville pour l'ensemble du monde arabe depuis le Proche-Orient jusqu'au Golfe Persique car le terme « *Doubaïsation* » est devenu monnaie courante, dans les débats autour du développement urbain dans les régions du Proche et Moyen Orient.

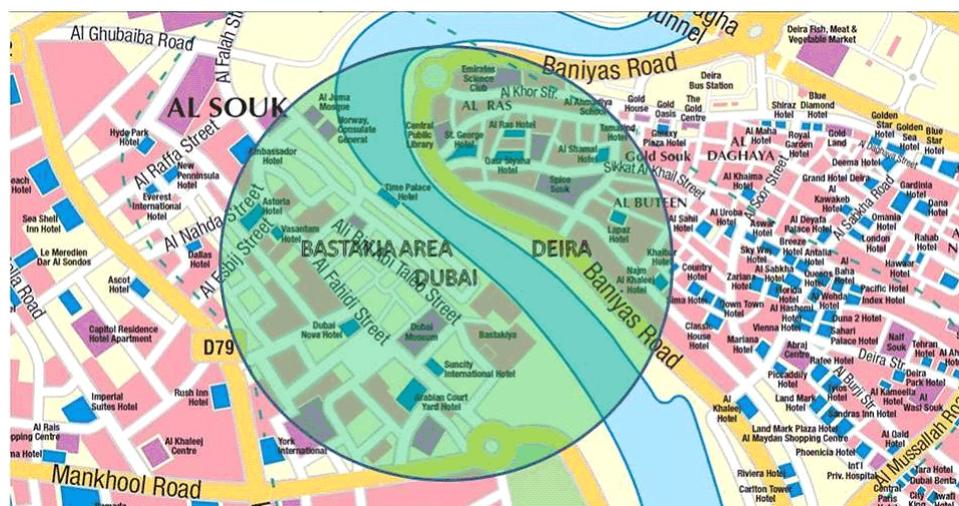
5.1- Les prémices du développement de Dubaï datent du début du XXe

Après la deuxième guerre mondiale, la personnalité même du Cheikh Rashid ben Al-Maktoum, l'Émir de Dubaï pendant 32 ans (1958-1990), a joué un rôle direct dans la constitution d'une ville moderne. Sa volonté de moderniser la ville, concomitante à la découverte du pétrole dans les années 1960 aux Émirats, a permis à ce dernier de construire des infrastructures de base comme le port et plus tard l'aéroport (1958 avec une extension en 1961), pour renforcer la caractéristique la plus importante de la ville qui devenait et est toujours sa fonction de ville de transit. Le dragage de la crique de Dubaï par le biais de l'argent que le Cheikh a emprunté au Koweït lui a permis d'aménager la crique et faciliter l'arrivée des bateaux en provenance des pays de la région ou de l'Occident qui allaient pouvoir y accoster.⁹⁵

La ville de Dubaï se développe avec Deira au nord et le quartier de Bur Dubaï dans le sud et ainsi autour des activités des berges de la crique. Le centre marchand de la ville se constitue progressivement des deux côtés de *Khor Dubaï* (la crique de Dubaï), avec une forte concentration d'entrepôts, hangars et ruelles commerçantes. La population de

⁹⁵ MOGHADAM Amin. Villes du futur, futur des villes : quel avenir pour les villes du monde ?, Article Sénat. 2016

Dubaï commence à augmenter et passe de 10000 habitants avant la deuxième guerre mondiale pour atteindre 30000 en 1960.⁹⁶



Carte 4 : La Crique Al-khor, avec Deira au nord et Dubaï au sud mais aujourd'hui Deira est considéré comme un quartier de Dubaï-

5.2- Le premier plan d'aménagement de Dubaï

Il a été élaboré dans les années 1960 par le cabinet d'architecture britannique John R. Harris (Survey and Plan. Capital City of Dubaï). Les propositions du premier "Développement Plan" de Dubaï ont été assez fidèlement mises en application en s'appuyant sur le développement des infrastructures routières. Ce plan prévoyait également des quartiers d'habitations mais qui n'ont été réalisés que 15 à 20 ans plus tard. Harris a surtout dessiné un réseau de routes dans les grandes étendues désertiques à l'est de Deira et à l'est et au sud de Dubaï. Un maillage serré a été établi par ce réseau de routes et des zones d'habitations calmes avec des voies d'accès "sans issue" qui devaient se construire au sein de ce maillage. La découverte du pétrole en 1966 a permis la construction continue d'infrastructures. Bien que dans les années 60, Dubaï a bien suivi les recommandations du plan Harris, son souverain a néanmoins décidé d'y adjoindre de nouveaux projets comme la construction de logements à bas prix destinés aux travailleurs migrants.

Harris a établi un deuxième plan en 1971 juste avant l'indépendance du pays en 1971 qui a profité pleinement de la hausse des prix du pétrole en 1973. Un développement concentrique autour de la crique était prévu dans ce plan qui privilégiait cette zone comme l'axe structurant de la ville et prenait en compte la morphologie existante. La rupture avec le plan cité a eu lieu lorsque la localisation de WORLD TRADE

⁹⁶ MOGHADAM, 2016

CENTER a été choisie en dehors de ce périmètre, sur l'axe routier de Dubaï-Abu Dhabi.

Ainsi, la ville a commencé à s'étirer sur un axe perpendiculaire à la crique et dans la direction d'Abu Dhabi avec des nouvelles constructions dotées de grands parkings, adaptées à l'introduction de la voiture devenue désormais le mode principal de déplacement. La mise en place de la zone franche du Port industriel de *Jeb Ali* en 1979 à trente kilomètres de Dubaï a permis la construction d'une « *autoroute urbaine* » au sein de la ville, *Cheikh Zayed Road*, et l'édification de nouvelles tours ainsi que des complexes résidentiels.⁹⁷

5.3- Le troisième plan de développement urbain de Dubaï

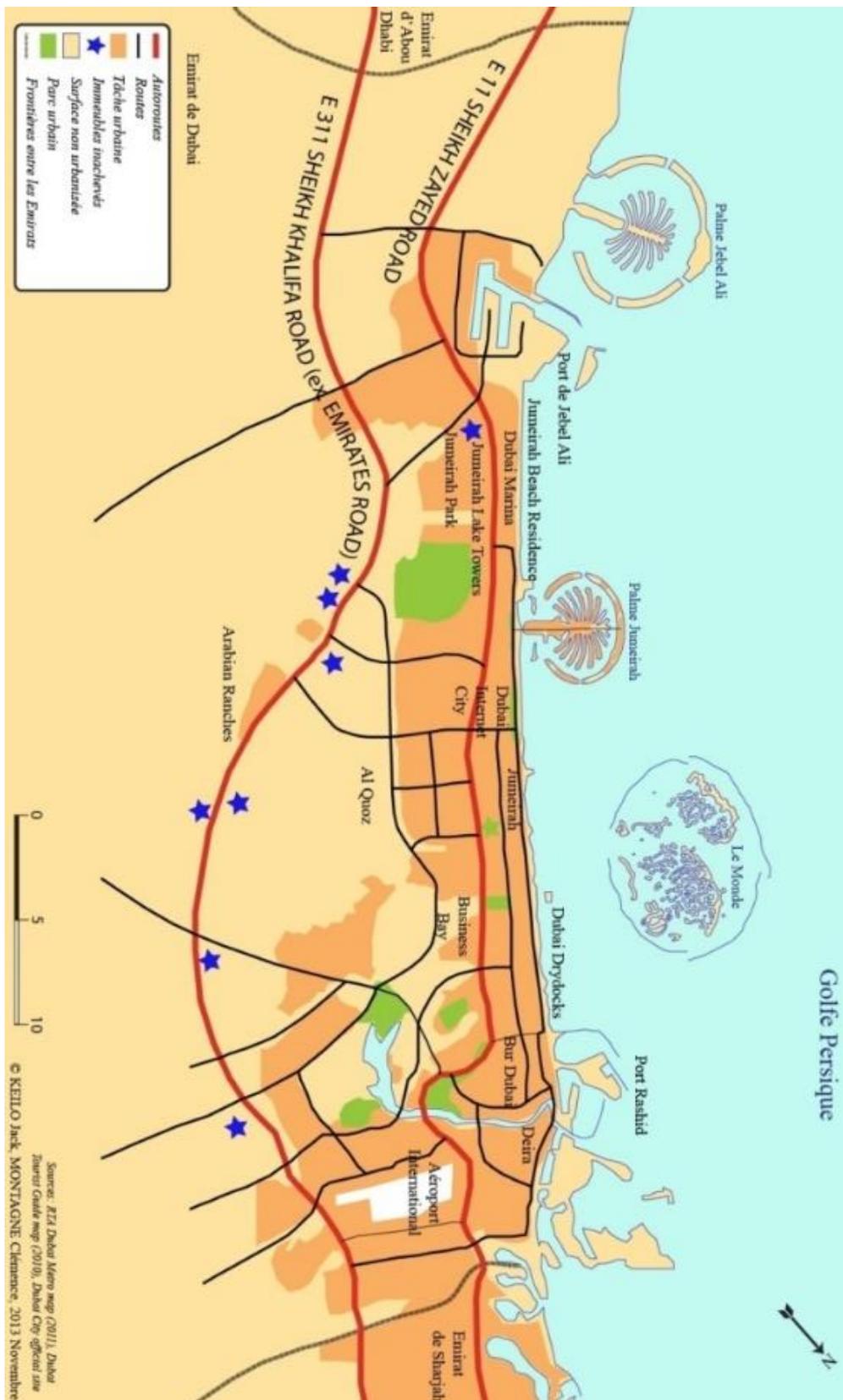
Il a été réalisé en 1984/1985 par le cabinet d'architecte grec Doxiadis. Ce plan qui allait jusqu'aux années 2005 s'appuyait sur des activités existantes et reconnaissait le rôle de nouveaux axes vers le sud avec une répartition fonctionnelle des terrains. *Eugène Wirth* décrit ainsi Dubaï au début des années 1980 : « Avec environ 300/350 000 habitants en 1985, Dubaï a encore une dimension humaine, que l'on trouve dans d'autres cités. L'administration de la ville est encore en capacité d'aménager, et les habitants se repèrent facilement. Les distances dans la ville sont courtes et les voies d'accès bien construites. Ainsi, la plupart du temps, il ne faut pas plus de 15 minutes et presque jamais plus de 25 minutes pour aller d'un point à un autre de la ville. De plus il y a partout, au voisinage direct du centre-ville, des espaces libres, disponibles, non construits, servant de réserves foncières. La ville peut, pendant encore longtemps, gonfler avant de devoir s'étendre ». ⁹⁸

Ce sont surtout les deux décennies de 90 et 2000 qui ont constitué la nouvelle image de Dubaï marquée par de mégaprojets résidentiels et d'infrastructure. Une ville linéaire s'est fabriquée autour de la route qui mène vers Abu Dhabi et se caractérise par les projets les plus prestigieux au monde dont l'emblème est la tour Khalifah. Le plan stratégique de Dubaï 1993-2012 a préparé le terrain pour la mise en place d'un plan de zoning avec une série de « *clusters* » fonctionnels à l'image des petites villes au sein de la ville.

⁹⁷ MOGHADAM, 2016

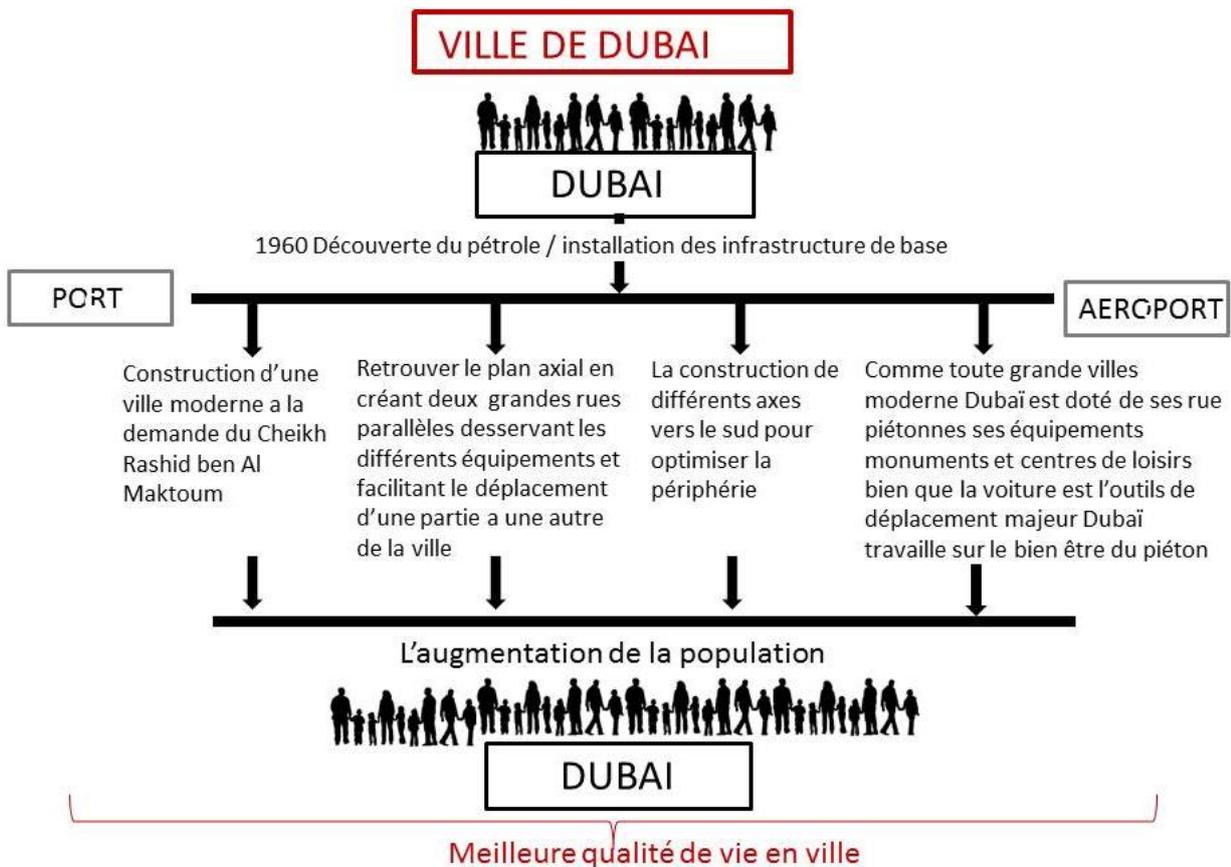
⁹⁸ MOGHADAM, 2016

Le paysage urbain de Dubaï est souvent représenté comme une ville très dense structurée autour d'une « Autoroute principale ». la Sheikh Zayed Road autour de laquelle sont disposés des immeubles de grande hauteurs, on roule sur les deux autoroute majeurs qui structure le sud de l'Emirat de Dubai , E311 et E611 (deux lignes rouge représenté dans la carte 5)



Carte 05 : Réseau autoroutier Dubai

Aujourd'hui l'autoroute urbaine, qui est l'axe principal, permet de traverser les différentes parties de la ville à toute vitesse mais la vitesse n'est pas synonyme d'accessibilité et de qualité de vie pour toutes les classes sociales car en augmentant la vitesse, on ignore l'existence d'autres lieux et on prive certaines classes sociales moins favorisées de l'accès aux aménités urbaines. Pour l'instant, les classes dirigeantes du Proche et du Moyen-Orient plébiscitent le modèle globalisé de Dubaï qui est un modèle énergivore (déplacements par voitures, climatisation, grands axes surchauffés, étalement urbain etc...). Le prix de l'énergie n'est pas encore une donnée prise en compte. Il n'y a pas encore de prise de conscience de la nécessité de changer de modèle de développement urbain. Mais ce qui fonctionne à Dubaï parce que les infrastructures - et notamment les réseaux - existent et sont entretenus, ne fonctionne pas nécessairement dans les villes du Moyen-Orient où le quartier de la mondialisation est plaqué sur un ensemble urbain préexistant. Nous assistons à une déconnection des services urbains entre les quartiers de la mondialisation et le reste du tissu urbain.



6- Conclusion

L'histoire de l'urbanisation nous montre que les évolutions de l'Occident et du Proche Orient sont semblables. Les étapes urbaines que le monde a connues ont conduit à l'étalement de nos villes. Nous pouvons considérer que le nouveau monde reproduit ce schéma ou qu'il existe une solution plus équilibrée qui n'aboutirait pas à la concentration.

Cette forme urbaine étalée est principalement présente parce que les villes ont été largement conçues à partir du XXe siècle sur la base de l'usage de l'automobile. Un usage excessive car il génère comme on l'a vu dans les exemples précédent beaucoup de problèmes tout en restant indispensable.

Ce tour du monde nous illustre bien la situation du monde face à cette urbanisation effréné, ce double processus de densification et d'étalement. On note qu'en Amérique du sud, en Europe, en Asie ou au moyen orient, c'est les mêmes problèmes rencontrés et les préoccupations des états sont similaires, le contexte socio-économique, les échelles sont différentes mais les mesures en matière d'urbanisme sont les même. Une universalité de procédures s'installe ; Ces mesures avaient pour but d'encourager le public à renoncer à utiliser la voiture lorsque ce n'est pas nécessaire au profit de moyens de transport plus respectueux de l'environnement.

On assiste donc à un renforcement des politiques d'aménagement ou les instruments d'urbanisme (suite à une prise de conscience) essayent de résoudre ce problème. Car depuis des années la politique s'est efforcée de rendre vivables les villes mais en vain, car avec le développement général des connaissances et l'évolution des modes de faire ; les villes nécessitent des compétences de plus en plus spécialisées, des outils de plus en plus élaborés et l'urbanisation doit se construire sur des compromis. La ville est le produit des évolutions techniques. En effet le développement de l'automobile explique pour une large part la configuration des villes à travers le monde.

Chapitre 5:

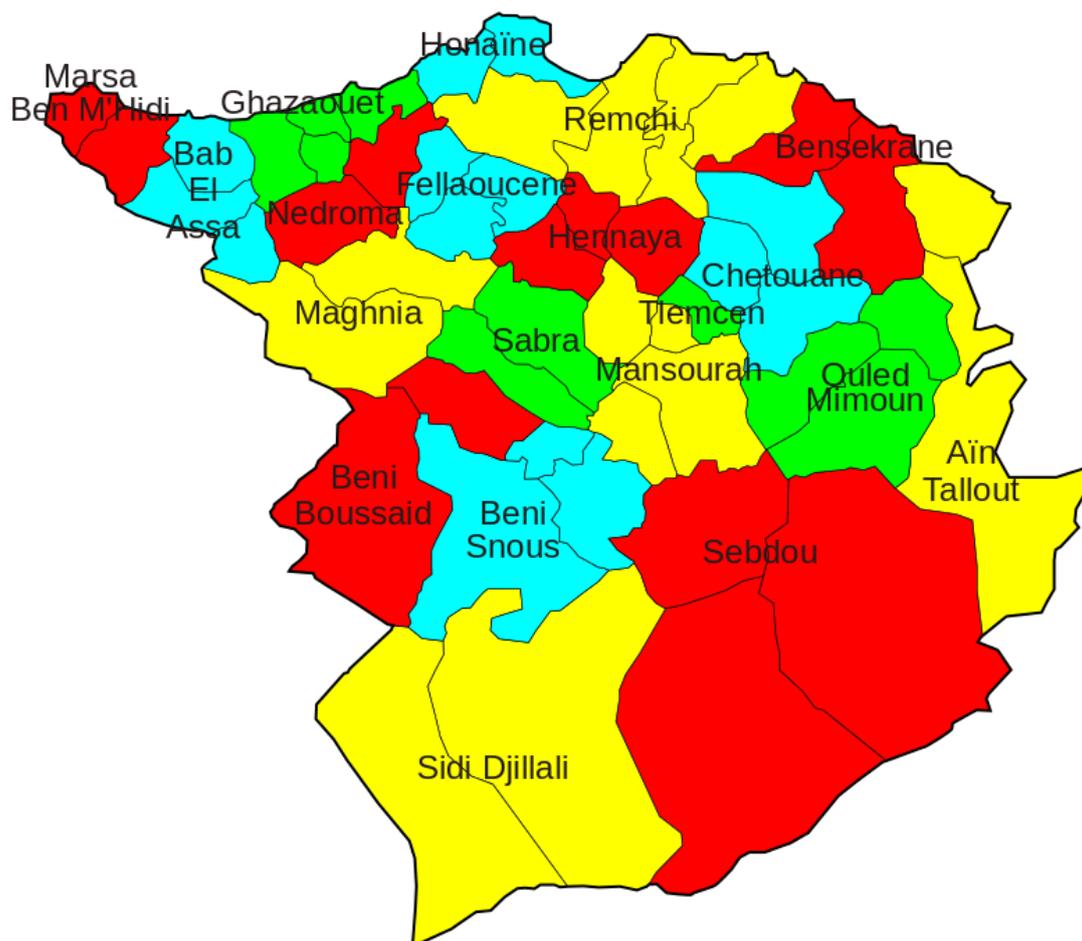
APPROCHER LE TERRITOIRE D'ETUDE :

**LE GROUPEMENT TLEMCEN, MANSOURAH ET
CHETOUANE**

1- Introduction

TLEMCEM

Une wilaya d'une population estimée en 2011 à 824 053 habitants⁹⁹, pour une superficie de 9017,67 Km² ; et découpé administrativement en 20 Dairates (Tlemcen – Mansourah – Chetouane – Ouled Mimoun – Ain Tellout – Bensekrane – Remchi – Hennaya – Ghazaouet – Nedroma – Fellaoucene – Maghnia – Beni Boussaid – Sabra – Sebdo – Sidi Djilali – Beni Snous – Bab El Assa – Marsat Ben Mhidi – Honaine) et 53 communes¹⁰⁰.



Carte 6 : Source :

https://fr.wikipedia.org/wiki/Da%C3%A9ras_de_la_wilaya_de_Tlemcen#/media/File:DZ-13-00_-_Wilaya_Tlemcen_-_dairas.svg

⁹⁹ ANIREF. Rubrique Monographie de la Wilaya de TLEMCEM.2011

¹⁰⁰ BOUAYED Morsli, "Atlas 2008", ASPEWIT.n°1, 2008

« Assurément, le chef-lieu occupe un site grandiose favorisé aussi bien par les ressources naturelles directement en rapport avec la structure géologique que par la confluence des voies de communication : l'axe Est-Ouest routier (RN7) et ferroviaire (voie Trans-Maghrébin Oujda-Oran) et l'axe Nord-Sud (RN22) assurant la double liaison vers le littoral et le sud, vers Bechar et au-delà vers la bifurcation occidentale de la transsaharienne en direction du Mali et de la Mauritanie.

D'ores et déjà par suite d'une urbanisation satellitaire, le chef-lieu de la Wilaya se confond avec les deux chefs-lieux de Dairas limitrophes, Chetouane et Mansourah et en s'approchant de plus en plus d'un troisième, Hennaya, qui, lui aussi est en voie de satellisation en s'approchant de plus en plus de la vaste aire urbaine de Tlemcen. Impérativement, une urbanisation à maîtriser. »¹⁰¹

A travers l'étude de l'agglomération de Tlemcen, une ville qui grandi et connaît une urbanisation rapide et effréné ; il est apparu nécessaire d'essayer de comprendre l'évolution des paysages urbains qui ont pris une ampleur importante de par leurs étalements en prenant en compte l'histoire et les outils qui ont contribué à la gestion de ce phénomène. Ainsi, peut-on tenter de définir les meilleurs modalités de gestion d'aménagement et de planification d'une ville qui fut jadis capitale de Royaume, puis sous-préfecture de département français, depuis 1963 chef-lieu de wilaya algérienne, et à partir de 2011 la capitale internationale de la culture islamique.

¹⁰¹ Ibid. Prof Djilali SARI.

Les Idrisside siégèrent à la ville jusqu'en 1079 ou celle-ci a été conquise par les Almoravide venant de la Mauritanie et du bas du Sénégal sous la conduite de leur fondateur Youssef Ben TACHFIN. Le premier acte de ce dernier était d'assurer la défense de la garnison Tagrart (Campement en berbère) et ceci par la construction d'une muraille.

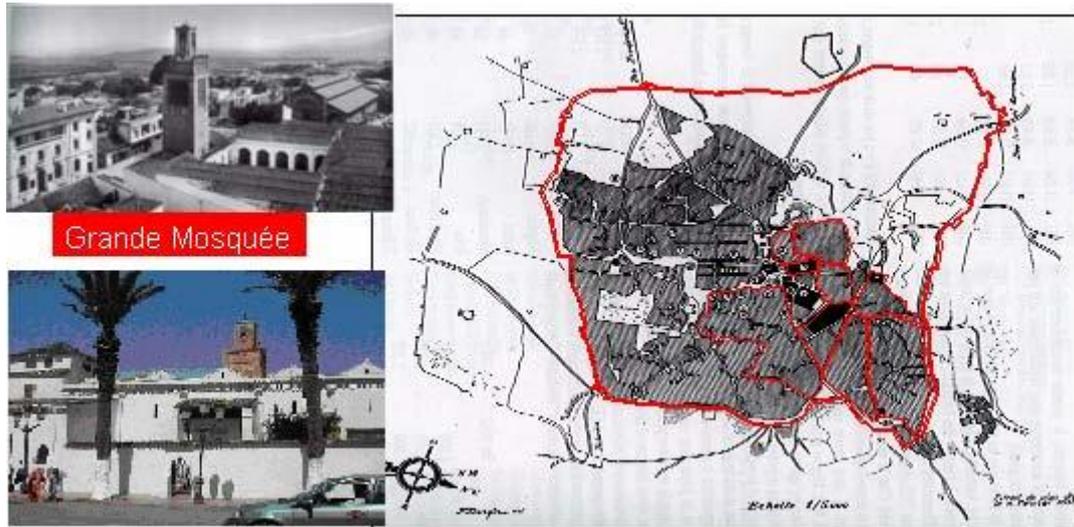
La cité obtena son statut officiel de ville d'Almoravide par la construction d'une demeure pour le gouverneur et son administration (Qsar el Bali) mais aussi et surtout l'édification d'une grande mosquée achevée en 1136. Autour de ces édifices se sont greffé d'autres fonctions par laquelle on peut définir les limites de Tagrart. Deux phases peuvent distinguer l'évolution de ces limites :

-phase résidentielle qui comprenait des quartiers de la ville basse (tel que BabZir, Bab Ali, Djamaa Echorfa...)

-phase du rajout de la fonction commerciale, artisanale et administrative, c'est à partir de cette phase d'extension que commença l'agrandissement de Tagrart qui fut entamé par la réalisation de la grande mosquée. L'extension au Sud Est fut par la réalisation d'un ensemble de cages (Derb Essadjane) avec des placettes ainsi qu'un ensemble intermédiaire de résidence et de commerces (Derb Sidi Hamed, Derbmessoufa). Au nord de la grande mosquée, l'édification de quartier intermédiaire et Nord-Ouest des ensembles résidentiels limité à l'Est par le palais du gouverneur.

L'agrandissement du tissu urbain a permis l'épanouissement des premiers centres commerciaux et artisanaux: Souïka, Sâgha, Sebbâghîne, Kherâtîne, Halfaouîne, soûk al Ghzal.¹⁰²

¹⁰²GHOMARI Fouad. « La médina de Tlemcen : l'héritage de l'histoire », Tlemcen, 2007



Carte 8 : La naissance de Tagrart, l'actuelle Tlemcen-

Source : La médina de Tlemcen : l'héritage de l'histoire par Pr Fouad Ghomari

A partir de 1143 la dynastie des Almohade sous la conduite de Ibn Toumert arriva au portes de Tlemcen celle-ci fut conquise deux ans plus tard.

Sous la dynastie d'Almohade on entama l'embellissement de Tlemcen ainsi que la construction des remparts de Nedroma et Honaine.

Contrairement aux Almoravide, les Almoahade fut édifié des châteaux des palais et de solides remparts ; mais aussi le lieu où étaient frappées leurs monnaies, ce qui fit de la ville de Tlemcen, une ville transafricaine méditerranéenne ayant un port à Honaine et des Foundouks (Caravansérails).

Au 13ème siècle, le berbère Zénète Yaghmoracen fonda la dynastie des Abdlwadides (les Zianides) fit de Tlemcen sa capitale après sa reprise et régna plus de quarante ans ce qui assura une stabilité qui donna à Tlemcen une prospérité économique et un rayonnement intellectuelle et religieux. Tlemcen est alors élevé au rang de ville royal, plusieurs édifices seront construit tel que le palais d'El Machouar.

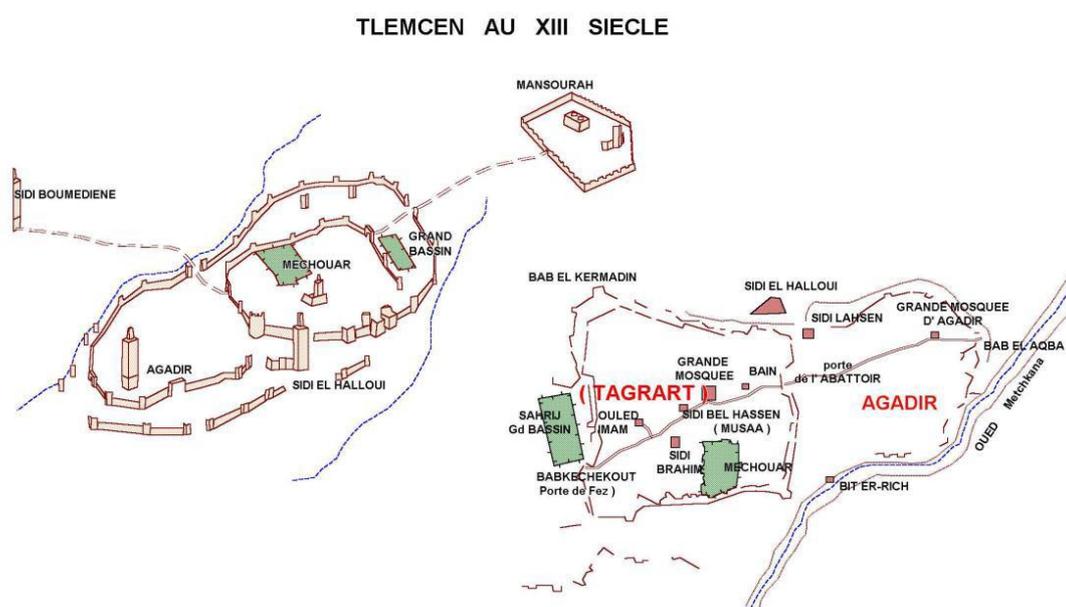
Le port de Honaine permet de grands échanges économiques avec l'Europe et l'Afrique par la route de l'or. C'est à ce moment que le quartier El Kessaria devient le grand centre commercial de la ville. De même, la ville accueille les musulmans d'Andalousie et les Israélites expulsés d'Espagne. Elle atteint alors une population de 100.000 habitants, chiffre considérable pour l'époque.

Quant à la période mérinide passe par deux sièges :

Le premier avec le sultan Abou Yacoub en 1299 qui dura sept ans, ou il fit bâtir une ville improvisée avec pour nom El Mahala El Mansourah « le camp victorieux ». Après la mort d'Abou Yacoub, Mansourah fut détruite par les assiégés de la ville.

Le deuxième siège fut entrepris en 1335 par Abou El Hassan. Il fit de Mansourah la ville officielle en restaurant les fortifications et reconstruisons les maisons démolies.

Le règne des Mérinides ne dura que vingt-cinq ans et les Abdalwadides s'installèrent de nouveau à Tlemcen.



Carte 9 source : La médina de Tlemcen : l'héritage de l'histoire par Pr Fouad Ghomari

A l'arrivé des Espagnoles à Tlemcen, les Abdalwadides se fragilise ; et les frères Barberousse s'introduise en Algérie par la faute des divisions politiques locales. Les tlemcéniens demandèrent alors aux frères Barberousse de les débarrasser de leur Roi qui, en 1511, avait accepté la souveraineté espagnole.

La période turque se situe alors entre le 16ème et le 19ème siècle. Ces derniers s'installent au Sud-Ouest de la ville au quartier de Bab El Hadid, le seul endroit restée exploitable. Le seul fait marquant dans l'évolution du tissu urbain de Tlemcen pendant cette période.¹⁰³

¹⁰³ GHOMARI, 2007

2.2- Coloniale :

C'est en 1842, que l'occupation française commence, ou la ville s'est étendu au Nord-Ouest avec la construction du quartier de Tafrata.

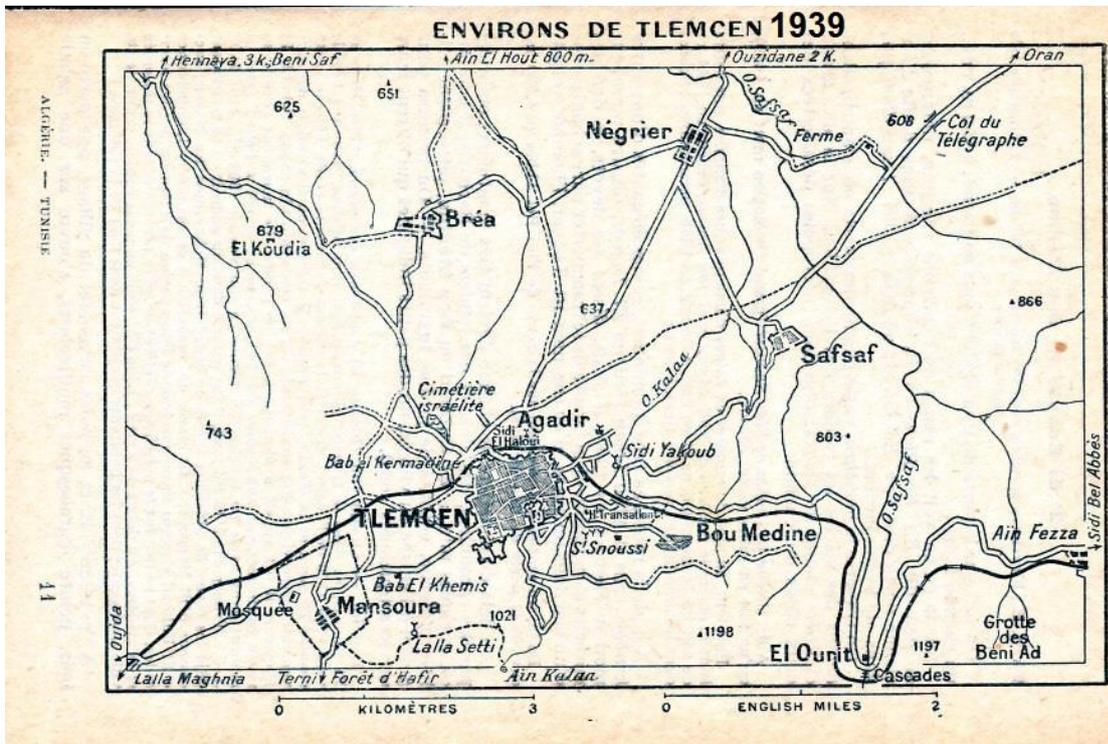
La préoccupation militaire (1842–1851) était défensive et a conduit à transformer d'une part, le palais royal (Mechouâr) en poste militaire et d'autre part, à la construction de la caserne Gourmala, occupant le tiers de la ville.

C'est à partir de 1920, que Tlemcen s'agrandit, l'urbanisation prend une nouvelle dimension, avec des constructions au-delà des remparts ; la création de nouveaux faubourgs Beau séjour et Bel air sur la route de Mansourah et Sidi Chaker au pied du plateau de LallaSetti, en continuation d'el Kalâ.

Et le percement des voies larges et le tracés de rues droites, rue de Sidi Bel Abbas (1er Novembre) rue de France (Indépendance) rue de Paris (TidjâniDamerdji). Selon le plan établi en 1845, le pouvoir colonial a choisi l'aliénation et la déstructuration en y aménageant en 1887 les deux places celle du fondouk et la mosquée.

On commença à parler de Tlemcen seulement après l'unification d'Agadir et de Tagrart par les Almohades. Son noyau urbain inspiré des villes musulmanes provoqué par sa muraille, cette limitation fut franchie par les troupes françaises en 1842, chose qui affecta le noyau en lui apportant de nombreuses et profondes modifications. L'occupation coloniale ne s'est pas contentés d'occuper l'intra-muros, mais 4 à 5 kilomètres de la ville ils ont bâtis des postes fortifiés servant de points d'appuis pour les troupes militaires françaises, mais aussi quelques villages aux alentours de la muraille, soit au niveau du noyaux historiques existants tel que Mansourah , soit au niveau d'ex nihilo tel que Brea en 1849 , Negrier en 1849 , SafSaf en 1850 .).

Aussi, pendant la colonisation la population de Tlemcen a évolué de 5.000 habitants en 1842 à 73.000 habitants en 1954 et 82.500 habitants en 1960.



carte 10 : Tlemcen en 1939

2.3- Postcoloniale

Aujourd'hui, Tlemcen sors de sa médina ; non de manière circulaire autour du noyau initial mais selon un mode elliptique compte-tenu des contraintes du site et de la présence du plateau de LallaSetti (voir carte n°8); et prend une envergure économique et culturelle très importante, grâce aux différents plans de développement réalisés.

Cependant, une extension exponentielle due au développement d'une zone industrielle de 220 hectares et d'une autre semi-industrielle de 80 hectares, depuis 1962 à ce jour, et avec une population qui augmente considérablement allant de 73.000 en 1954 à 112.000 en 1987 à 180.000 en 1998 et enfin à 304 000 en 2008.¹⁰⁴

Toutefois, les dynamiques urbaines de la ville et son développement sont due aussi et surtout grâce à la mobilité c'est-à-dire aux infrastructures mise en place. Car, la nouvelle rocade de contournement est en place et le Plan d'Urbanisme et de Développement (PUD) prévoyait déjà en 1976 que l'urbanisation affecte une large couronne de 1 240 ha (au-delà de la rocade nord construite dans les années 1980...)

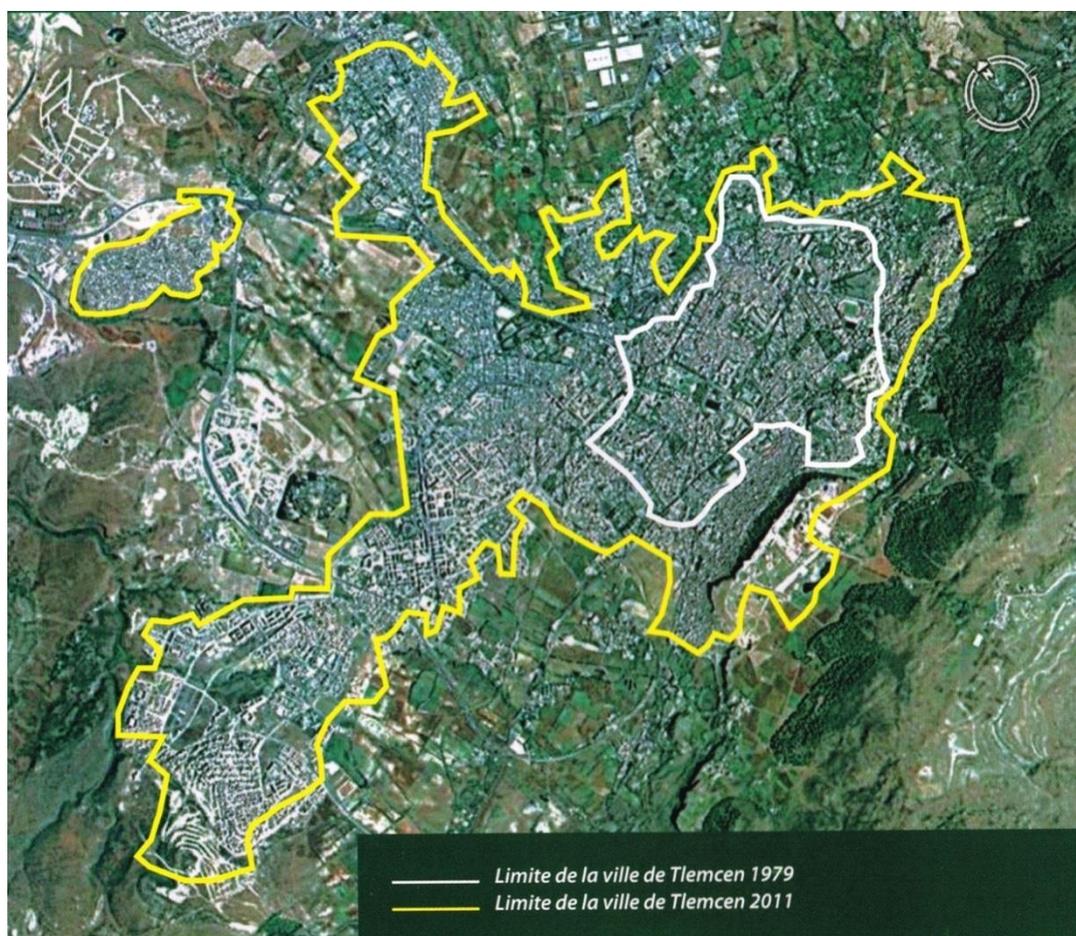
Dans cette couronne qui englobe Chetouane-ouest, Aïn el Hout, devaient s'implanter deux Zones d'Habitat et d'Urbanisation Nouvelle (ZHUN), la ZHUN de Champ de Tir et celle de Koudia, le lotissement Abou Tachfine, l'Université et diverses usines ; tous ces nouveaux centres englobent le plus souvent d'anciens noyaux de colonisation (Bréa (créé en 1859), Négrier (1849), Saf-Saf (1850), Aïn el Houtz, Ouzidan, etc.). Avec le

¹⁰⁴

développement de cette couronne, l'agglomération devrait couvrir environ 2 164 ha contre 93 ha pendant plus de 10 siècles.

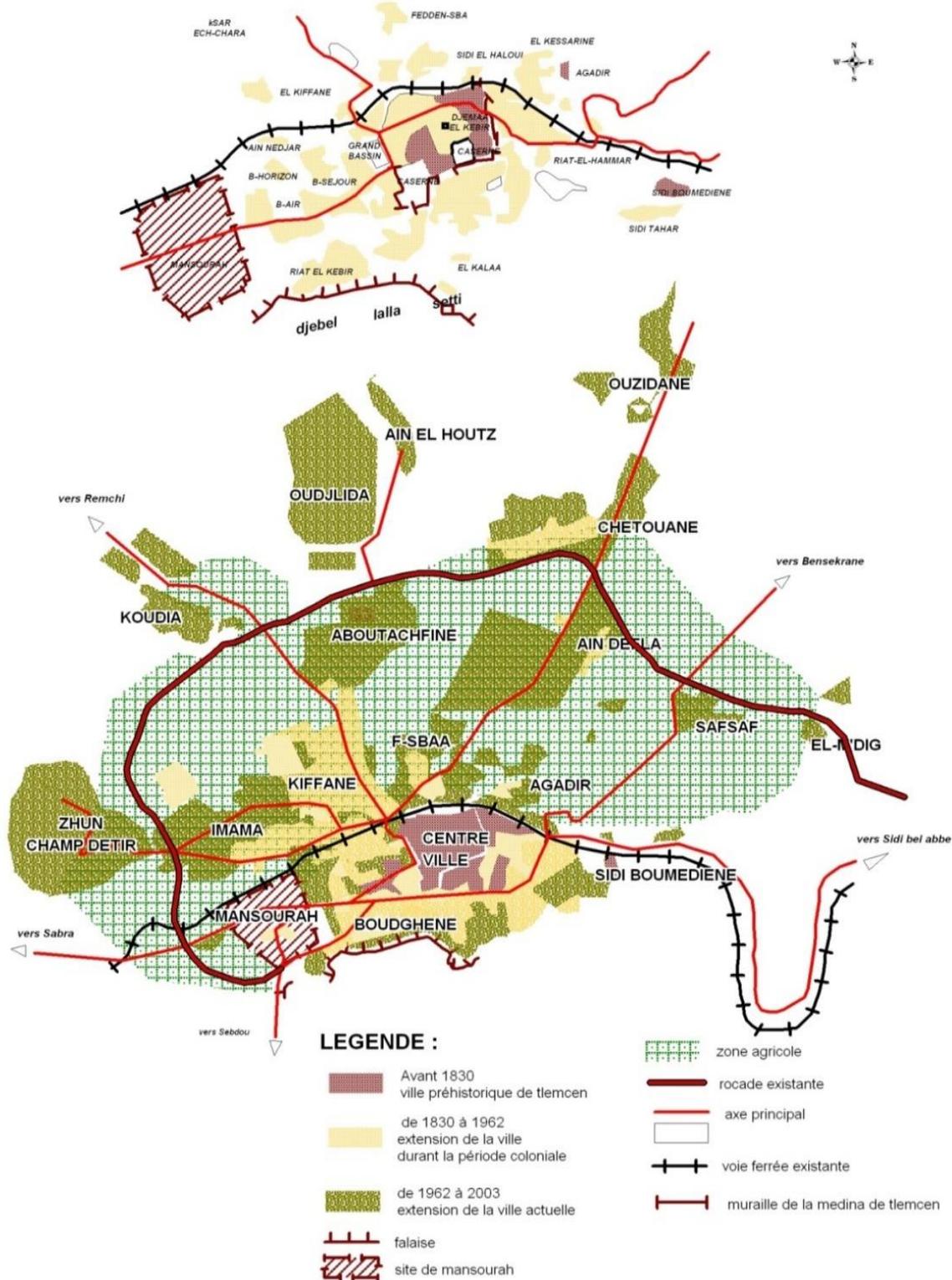
L'enseignement supérieur prend également une part importante dans le développement de la ville. Créé en 1974 et ayant deux filières seulement et un nombre d'étudiants restreint, l'enseignement supérieur fut développé de façon considérable et cela avec l'effectif de 5.000 étudiants dont bénéficié Tlemcen ville universitaire en 1989, un nombre qui ne cesse de croître autour des trois principaux pôles de Tlemcen : Imama, Chetouane , et Bel-Horizon ; et qui atteint 15.000 jusqu'à 30.000 étudiants en 2006-2007 répartis entre les 6 facultés et 7 instituts . Un projet de création de technopôle (sur 30 ha) existe également en lien avec l'Université.

Carte n°11 : Etalement de Tlemcen de 1979 à 2011



-Source : ASPEWIT, LES CAHIER DU CIDE (centre d'information et documentation environnementales) Mars 2016-

LES ETAPES D'EVOLUTION DE LA VILLE DE TLEMCCEN



Carte n°12 : Les étapes d'évolution de la ville de Tlemcen

Source : ANAT

3- DEVELOPPEMENT URBAIN DE LA VILLE DE TLEMCCEN

L'agglomération de Tlemcen, avec ses communes suburbaines et localités périurbaines, a multipliée sa superficie par trois durant le dernier tiers du siècle et sa population atteint en 2008 plus de 304 000 habitants, soit plus de la moitié de toute la population urbaine de la wilaya. Bien plus, certaines excroissances urbaines connaissent un très fort taux d'accroissement démographique comme Mansourah (4,07%), Chetouane (9,69%) ou Koudia (5,03%). Même plus que cela, les villages datant du moyen-âge renaissent et croissent et, le déversement démographique et résidentiel se fait encore plus loin, en direction de Remchi par exemple.¹⁰⁵

Le grand Tlemcen est un pôle économique majeur, il est pratiquement en 1^{ère} position aussi bien du point de vue du potentiel (25,6% de la population sur 1,2% de la superficie totale de la wilaya 2205 hab/km²) que de l'activité (42% du tissu économique).¹⁰⁶ Le groupement concentre à lui seul 4000 emplois industriels sur un total de 16000 emplois au niveau de la wilaya.¹⁰⁷

Une population répartie sur les six agglomérations et alignées sur l'axe de la RN22, cette dernière qui supporte la zone industrielle (Chetouane) et quatre zones locales d'activités (Mansourah) ayant un taux d'occupation diversifié. Ou on constate qu'actuellement toutes les communes se confondent pour former une même entité, Un groupement Urbain.

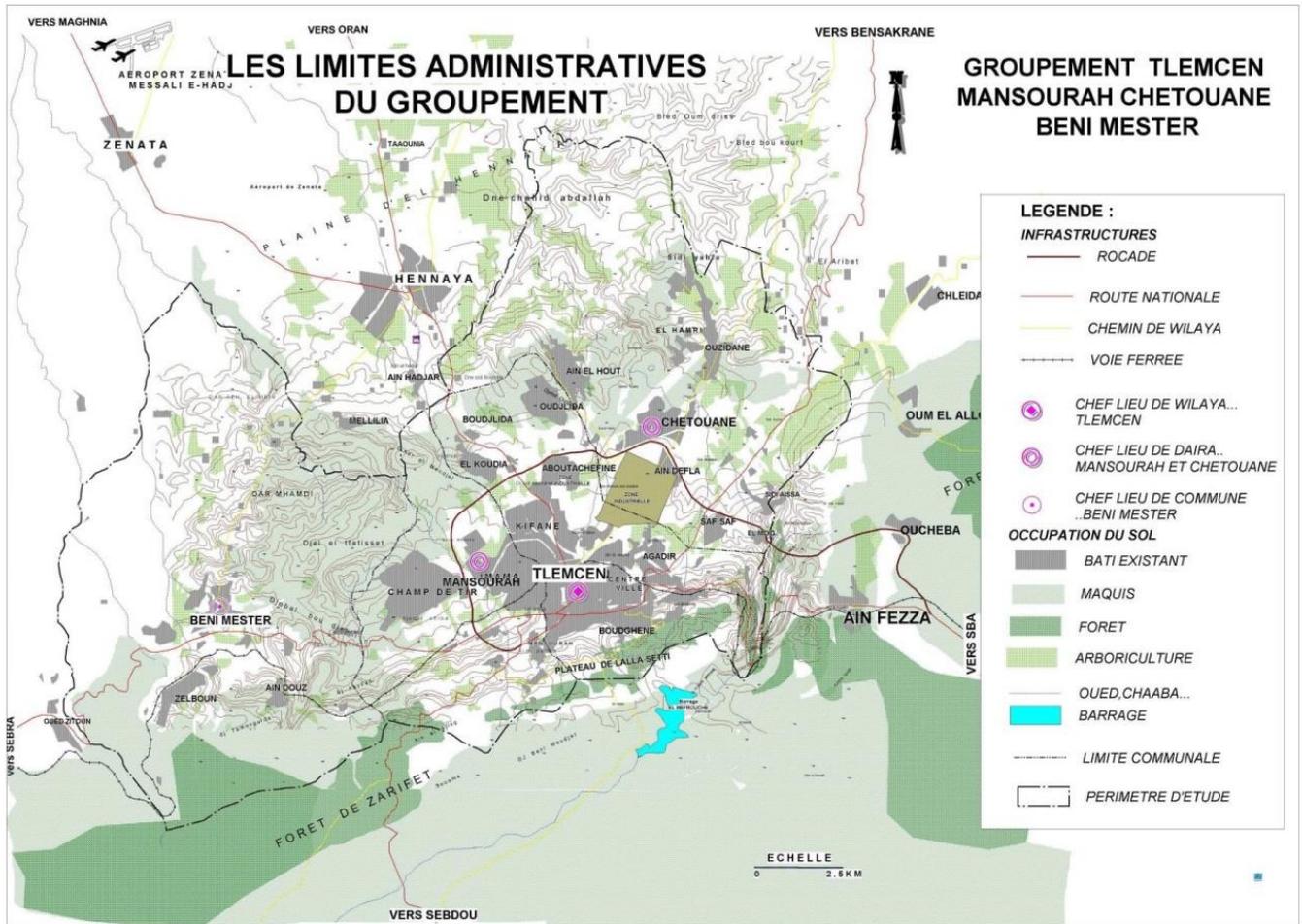
Le groupement dans son ensemble enregistre un taux d'accroissement démographique assez fort de 2,5%, malgré la baisse de la population de Tlemcen qui reporte son croit sur Chetouane et Mansourah. Les quatre communes de Tlemcen, Mansourah, Chetouane enregistrent un fort pourcentage d'occupés non agricole (90% Chetouane, 96 % Mansourah).¹⁰⁸

¹⁰⁵ ANAT, Agence Nationale d'Aménagement du Territoire. « Plan directeur d'aménagement intégré par aires de planification » Rapport final du Plan d'Aménagement du Territoire de la Wilaya de TLEMCCEN, Tlemcen,

¹⁰⁶ ANAT, PATWT

¹⁰⁷ ANAT, Agence Nationale d'Aménagement du Territoire. « Un espace urbain de cohérence et de solidarité intercommunale » Rapport final de l'Etude de révision du PDAU Tlemcen, P 293 ,2006

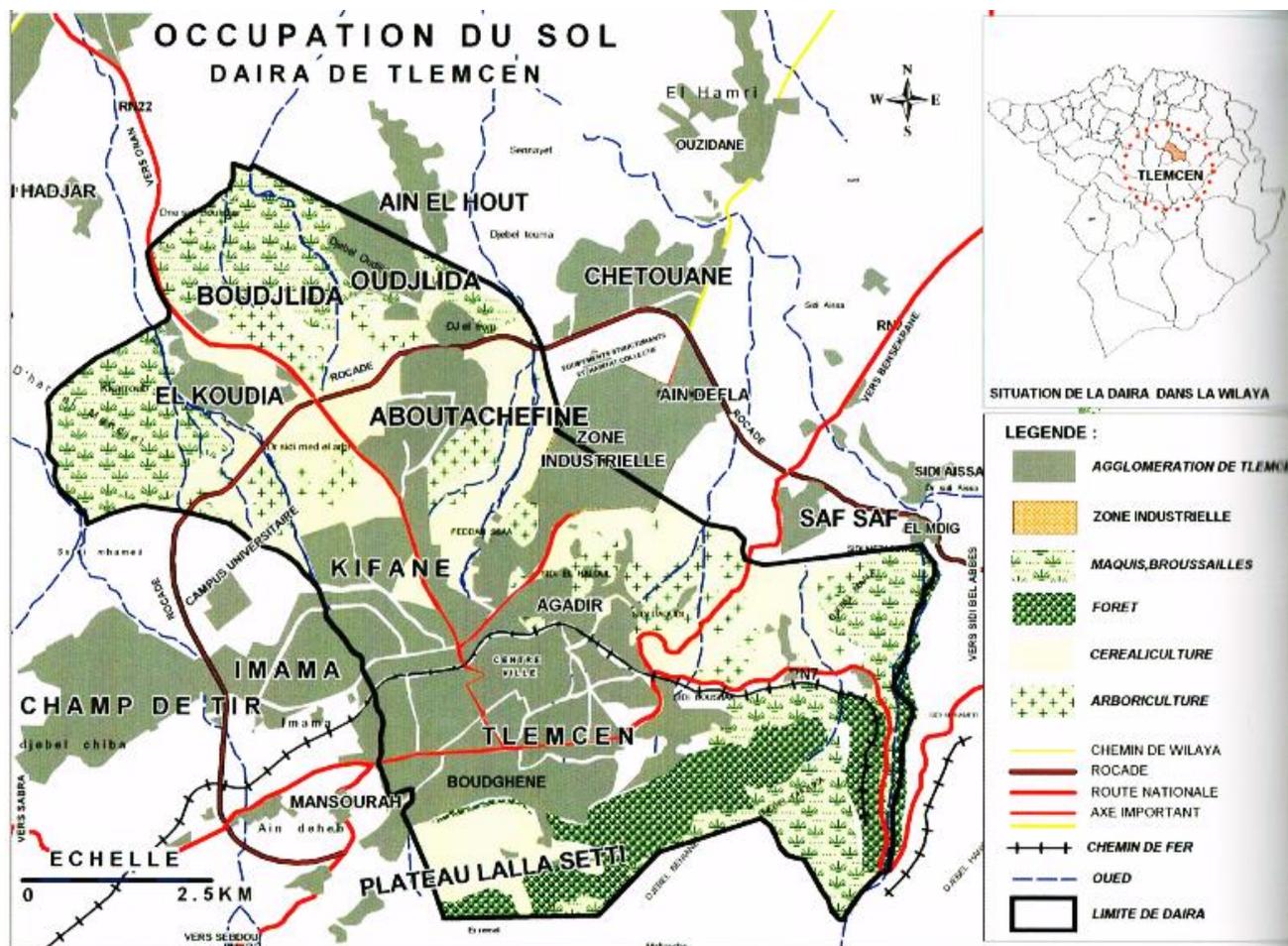
¹⁰⁸ ANAT, PDAU, 2006



-Carte n°13- Source : Révision du PDAU

3.1- Extension du noyau historique de Tlemcen

La daïra de Tlemcen a subi une extension urbaine en périphérie et cela a commencé avec l'édification de la gare en 1890. Cet étalement est passé par deux importantes étapes.



-Carte n°14- Source : ASPEWIT

3.1.1- Première étapes de l'extension périphérique de Tlemcen

Dans une première étape, les sites construits se sont déplacés vers l'ouest et le sud (vers le pied du plateau) et ont fini par former une bande coalescente au pied du LallaSetti. Par la suite, Tlemcen s'est doté d'une première périphérie qui s'étend du chemin de fer d'Agadir au plateau de Lalla Seti, du nord au sud, de Sidi Boumediene à l'hôpital et Bel Horizon, de l'est à l'ouest.

Cette première est quasi anarchique, durant la période coloniale, sous forme de quartiers d'habitation individuels ou d'implantation isolée autour de la gare ou des routes nationales. et cela d'environ 1920 aux années 1950, des terrains en banlieue furent octroyés par les autorités afin d'absorber l'exode des colons, ces quartiers se

plaçaient dans la continuités des pénétrantes de la ville intra-muros , on site Bab Sidi Boumediene , Bab Djiad , Bab El H'did , Bab Sidi Boudjmaa , Bab Wahran .

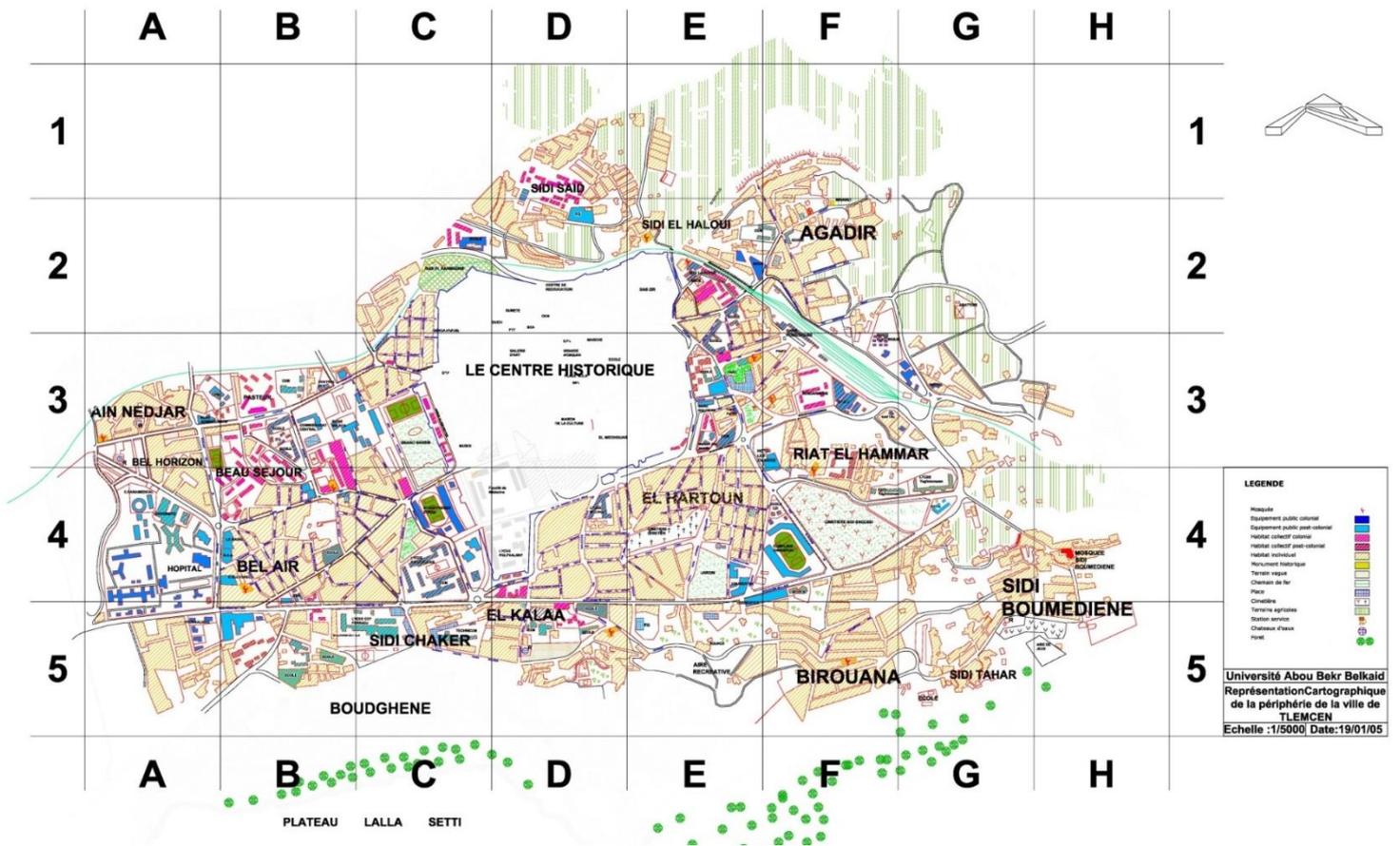
la création des quartiers comme Hartoun , Kalàa inferieur , Riat El Hammar , Sidi Chaker , a favorisé l'extension à l'est et au sud et cela en raison de la proximité avec la gare , les quartiers plus à l'ouest on note Bel-Air , bel horizon et pasteur ont vues leur création qu'après avoir surmonté les contraintes de l'insécurité et la fertilité de la terre de l'ouest , grâce à l'effacement des nombreuses murailles .

La périphérie de la ville est composée d'habitat à majorité individuel soit :

- Sous forme de grands ensembles comme c'est le cas pour les quartiers : El Hartoun, Bel Air, Birouanaetc.
- Sous forme de petites maisons individuelles éparpillées comme c'est le cas pour les quartiers : Agadir, Sidi El Haloui,.....etc.
- Sous forme de constructions illicites d'une manière hasardeuse, elles se groupent sous forme de quartiers précaires, sous équipés, désorganisés comme c'est le cas pour El Kalaa supérieur et Boudghène. Due à un phénomène d'exode provenant d'une part de la médina et d'autre part des autres villages du bled et parfois même d'autres villes du sud comme pour les nomades de Ain-Sefra, Mechria, El Bayadh, Béchar ce qui a conduit à créer un habitat spontané précaire au sud sur le flanc du plateau de LallaSetti, il s'agit de Boudghène,

La plupart des lotissements collectifs se trouvant sur la périphérie sont d'époque coloniale sous l'impulsion du Plan de Constantine. Malgré l'isolement et le manque de cohérence avec le reste de la ville, ces lotissements H.L.M ont remplis leur rôle autant que logement social.

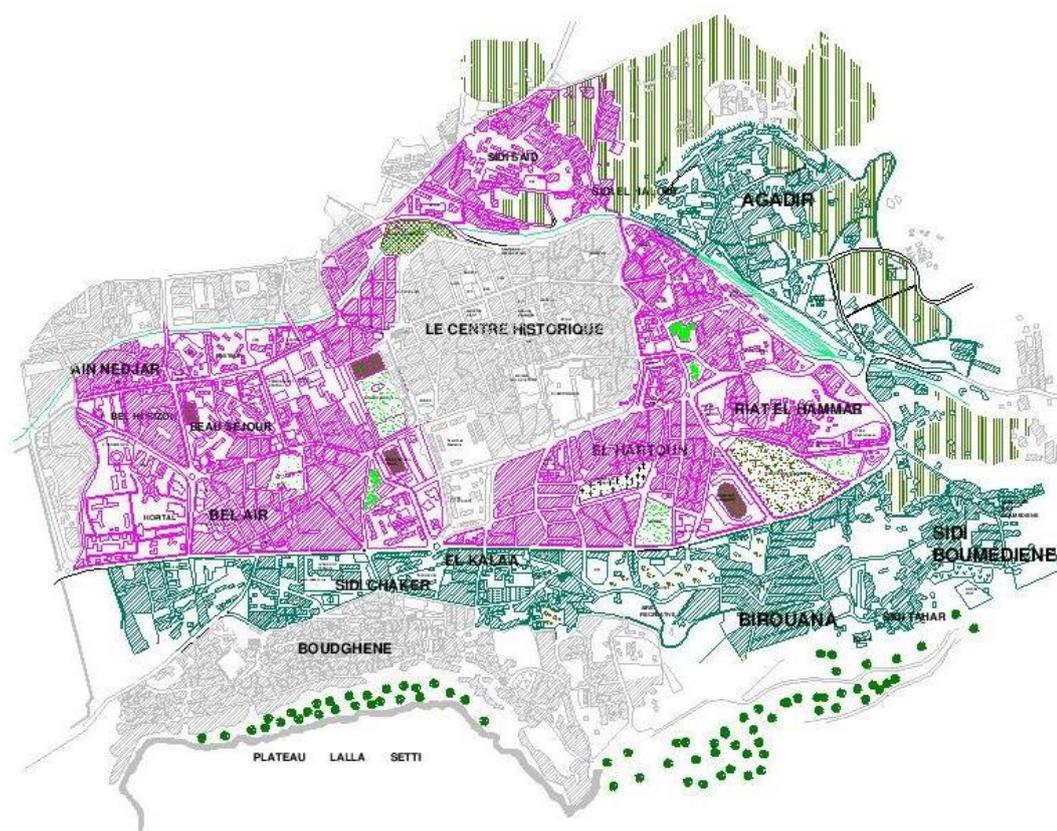
Pendant cette période les premiers faubourgs de Tlemcen ont été fondés, tels que Hartoun et Beau Séjour, ayant une spécificité de quartiers résidentiels sans le moindre équipement notamment administratifs. Ces équipements occupent la partie intra-muros de la ville telle que la Daïra (ancienne mairie), les banques, le marché, les CEM et les écoles. Une dualité fut créé entre la ville historique et périphérique par l'enclavassions de la ville intra-muros suite à la réalisation du plan de Mauget (vers 1958) sur les quartiers satellitaires ; ces derniers qui ont contribués à l'agrandissement de la périphérie en tache d'huile grâce aux importantes activités de la ville qui les animèrent, et cela dépendamment des besoins attribués aux populations locales.



-Carte n°15- Source- : Analyses et lectures urbaine de Tlemcen 2005 Université de Tlemcen -

3.1.2- Deuxième étape de l'extension périphérique

La seconde étape consistée à l'intégration des musulmans autochtone dans l'évolution économique et sociale de toute l'Algérie, proposé dans le plan de Constantine en 1958 par le Général de Gaulle. Ce plan a eu pour conséquence l'instauration de la législation et de la planification urbaine et cela en raison de l'expansion de la population de Tlemcen, et qui augmenta de 37 398 habitants en 1906 à 78 696 habitants en 1960 « la population de la commune de Tlemcen d'après le rapport de la sous-direction des statistiques- Alger ».



Première et deuxième périphérie

-  Première périphérie
-  Deuxième périphérie

-Carte n°16- Source : Analyses et lectures urbaine de Tlemcen 2005 Université de Tlemcen-

3.1.3 La circulation en périphéries de Tlemcen

La circulation dans la périphérie dépend d'un réseau composé par trois types de voiries qui sont : voiries primaires, voiries secondaires et voiries tertiaires.

La ville de Tlemcen est reliée à ses nombreuses communes et wilayas voisines par :

La route nationale N°7 qui la relie à la frontière à l'ouest et à Sidi Bel Abess à l'est, la RN° 22 à Oran et la RN°2 vers Bensakkrane et Ain Fezza, en plus du chemin de fer qui passe par sa partie est.

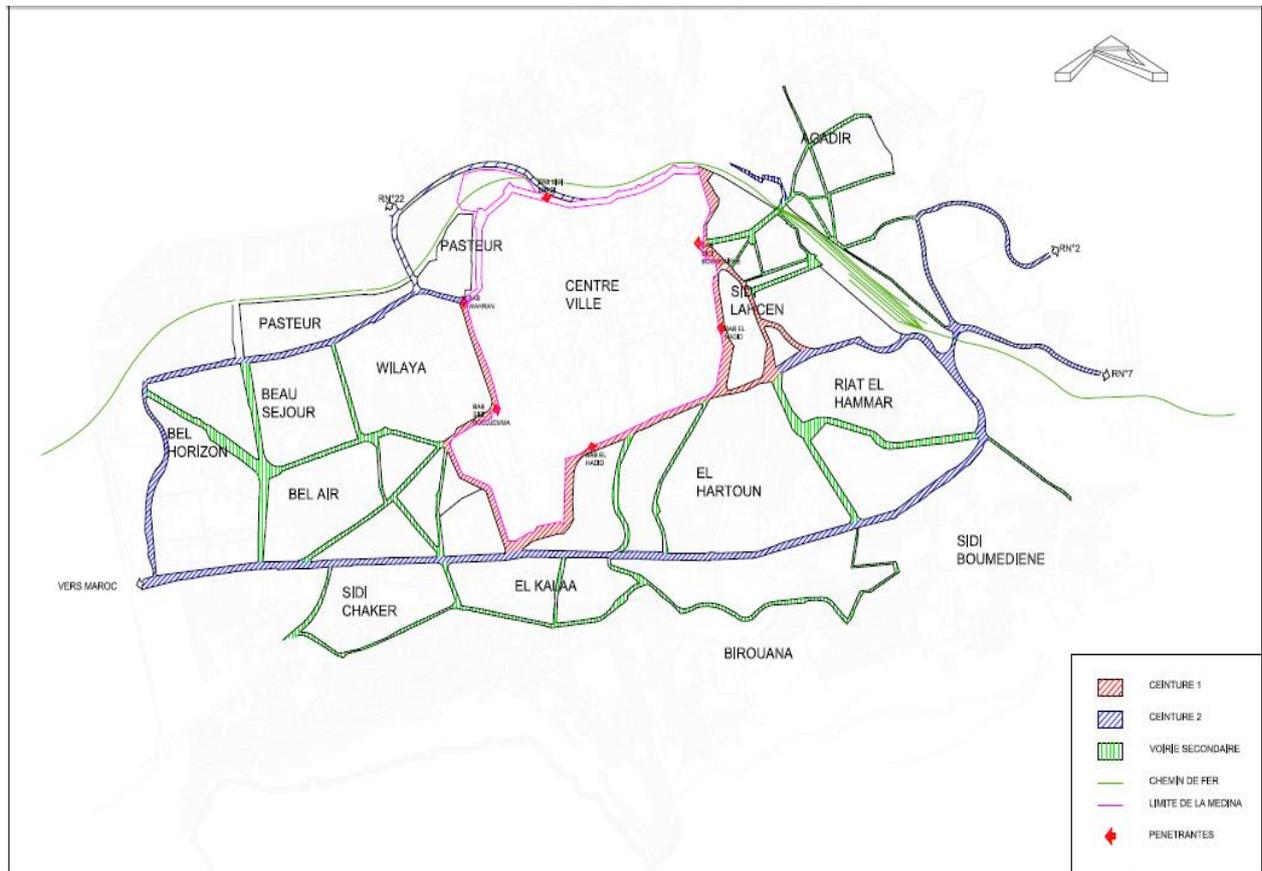
Le noyau historique est entouré par une ceinture formée par (Bd Yebdri Mansour, Bd El Azzouni Redouane, Bd Comandant Hamsli Sayah Miloud, Bd Inal Ahmed, Bd Gaouar Hocine, Bd Ghezlaoui Abdeslam et Bd Kazi Aouel Mohamed), cette ceinture a été fondée sur le tracé des remparts du noyau complexe et sépare ce dernier de la périphérie.

La jonction entre noyau et périphérie se fait par les six pénétrantes du moyen âge (BabWahran, Bab El Hadid, Bab Sidi boudjamâ, BabDjiad, Bab Sidi Boumediène, Bab Sidi el Barâdi).

Une autre ceinture constituée par (Bd Pasteur, Rue Riat Mekhoukh, Bd de L'ALN, et Bd Hochiminh) divise la périphérie en deux.

La circulation Est Ouest est assurée par le Bd de l'ALN, tandis que la circulation Nord Sud ne dispose pas vraiment d'un cheminement clair.

Suite au composant de cette périphérie on peut constater la présence d'une scission, qui est une double périphérie dans une seule. : la première périphérie étant en contact direct avec « le noyau complexe » dont les quartiers de Sid Lahcène, Bab Sidi Boumediene, Riat el Hammar, Metchekana, HartounKalaâ inférieure, Bel Air, Bel Horizon, Pasteur, Beau séjour et BabWahran, ceinturée par le chemin de fer au nord et le boulevard d'ALN au sud. La deuxième périphérie est celle qui est au-delà de ces deux limites physiques à savoir les quartiers de Sidi Said, Sidi el Halwi, Agadir, Sidi Boumediène, Sidi Tahar, Birouana, kalaâ supérieure, Sidi Chaker, et AïnNedjar



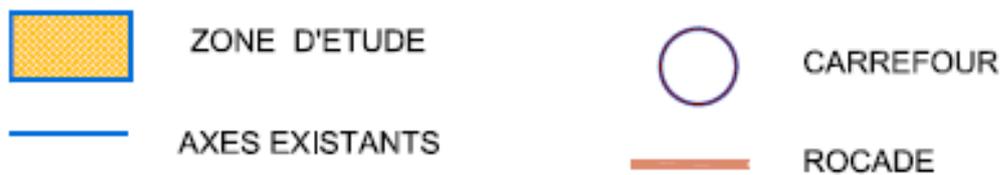
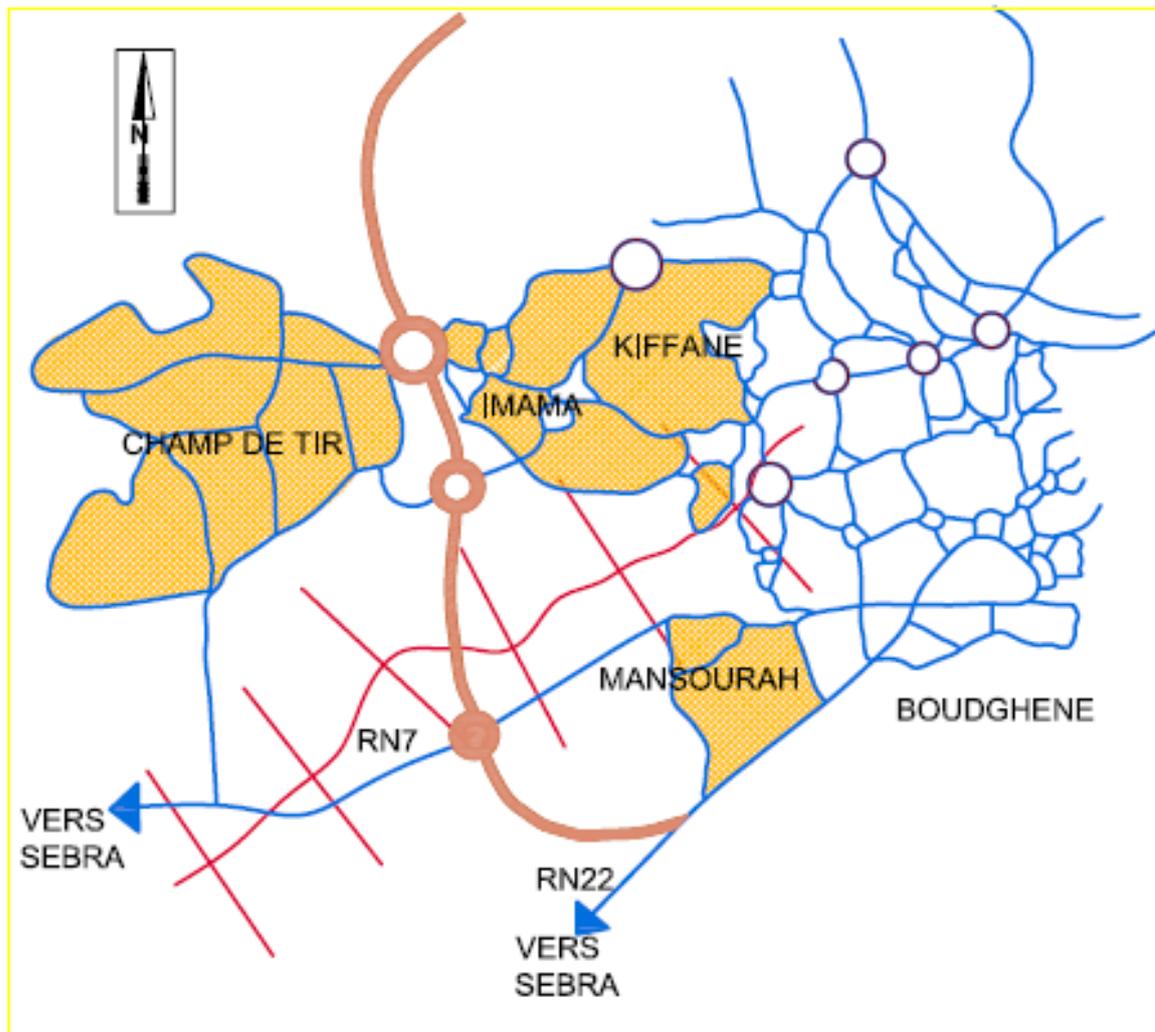
-Carte n°17- Source : Analyses et lectures urbaine de Tlemcen 2005 Université de Tlemcen-

Cette force d'attraction du centre-ville fait que la ville de Tlemcen actuellement souffre de problème de circulation et de non fluidité des nœuds notamment les carrefours de Bab Waharan (même avec les trémie installé qui ont servie a déplacé le problème) qui mène au noyau intra-muros par le biais du Boulevard « Colonel Lotfi » ; vue le relief de la ville qui oriente la plupart des véhicules venant du nord d'emprunter la RN 22 et ce boulevard. Ainsi le manque de place de stationnement, et particulièrement au centre-ville a surchargé celle-ci d'embouteillage de véhicules ; les gens ont tendance à garer leurs voitures au bord des rues étroite de la ville.

3.2- Extension Nord-Ouest ; l'ensemble urbain Tlemcen-Mansourah (Mansourah, imama, kiffane et champs de tir)

L'ensemble urbain Tlemcen- Mansourah est situé en contrebas du plateau de Lalla-Setti (800 mètres d'altitude).

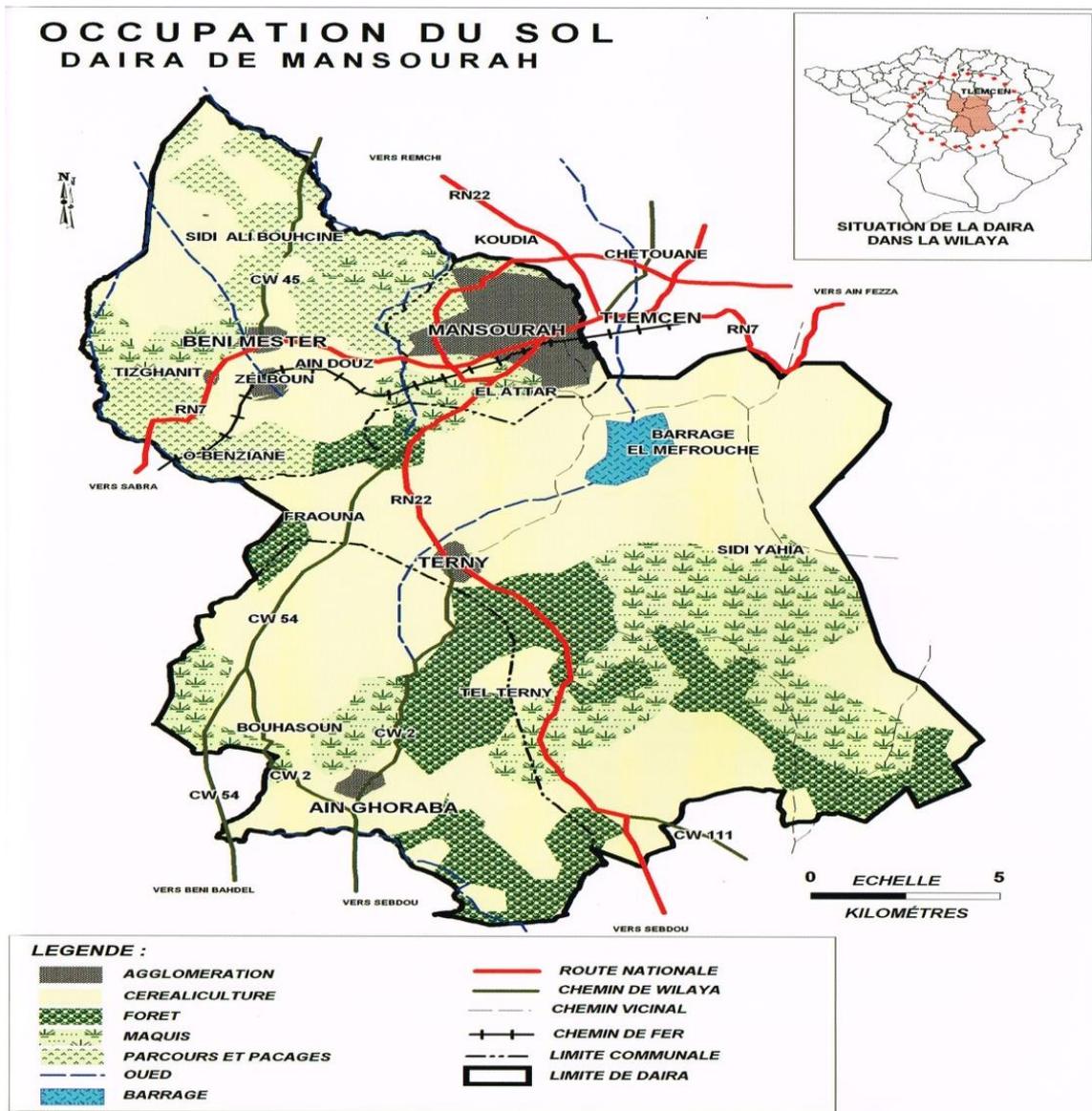
Il bénéficie d'une situation privilégiée par le passage de la RN22 et RN7. Le terrain d'assiette de l'ensemble est relativement plat présentant des déclivités au niveau de champ de tir.



Carte n°18- Source : Analyses et lectures urbaine de Tlemcen 2005 Université de Tlemcen -

3.2.1- Mansourah

Cette entité est occupée par trois activités principales : historique, agricole, et résidentielle. Elle a une fonction dominante agricole parce que les terrains ont un haut rendement agricole.



-Carte n°19 Source : ASPEWIT-

3.2.2- Parenthèse historique sur Mansourah

Fondé par les Mérinides de 1298 à 1307 Mansourah est un site historique qui s'étend sur une surface de 101 hectares avec des murs formant un trapèze de 4095m de périmètre et avec une muraille en pisé, d'une hauteur de 12m, et une épaisseur de 1,5m à la base. La muraille est complétée par 80 tours barlongues ou carrés et comportant quatre portes orientés aux quatre points cardinaux.¹⁰⁹

¹⁰⁹ BOUAYED Morsli, "Atlas 2009", ASPEWIT.n°2, 2009

3.2.3- Croissance de Mansourah

Elle connaît une croissance importante de 82.5% de 1987 à 1998 soit un gain de 15 451 habitants. Au recensement de 1998 la population arrivait à 34 701 habitants, et à 50 822 habitants en 2007.¹¹⁰

Le campus universitaire d'Imama a joué un rôle important dans l'urbanisation de la daïra de Mansourah.¹¹¹

3.2.4- Morphologie de l'ensemble urbain Tlemcen-Mansourah

L'ensemble urbain Tlemcen – Mansourah est très hétérogène sur le plan Morphologique. Les différentes masses urbaines sont autonomes, mais fonctionnellement dépendantes du centre-ville de Tlemcen, en plus de la fonction résidentielle, cet ensemble assure d'autres fonctions tels que la fonction administrative, commerciale, et d'enseignement supérieur...

L'ensemble urbain Tlemcen – Mansourah se caractérise par une structure irrégulière, et par une dynamique générée par la présence des éléments structurants.

3.2.5- Circulation et transport :

La circulation interne est assurée par les boulevards Kiffane, boulevard Imama, le boulevard centré et le boulevard de l'indépendance, où se trouve le flux le plus important à cause de la présence des zones d'activités, des services, et des zones résidentielles. La circulation externe est assurée par des axes primaires ; la rocade, RN22 et RN7.

Dans l'ensemble urbain Tlemcen- Mansourah, on distingue aussi trois niveaux de voiries urbaines :

-voie primaire :

La rocade projetée aux environs de la gare routière qui constitue la voie primaire la plus importante permettant le désenclavement de la zone d'extension Ouest (champ de tir) et assurant une liaison entre les différents centres urbains. La desserte existante en prolongement du boulevard Imama s'ajoute à ce type de voies structurants .En plus les routes nationales RN22 et RN 7.

- voie secondaire :

Le boulevard Imama : depuis souk el fellah de Kiffane jusqu'à l'intersection de la rocade avec une emprise de 30m.

¹¹⁰ BOUAYED, 2009

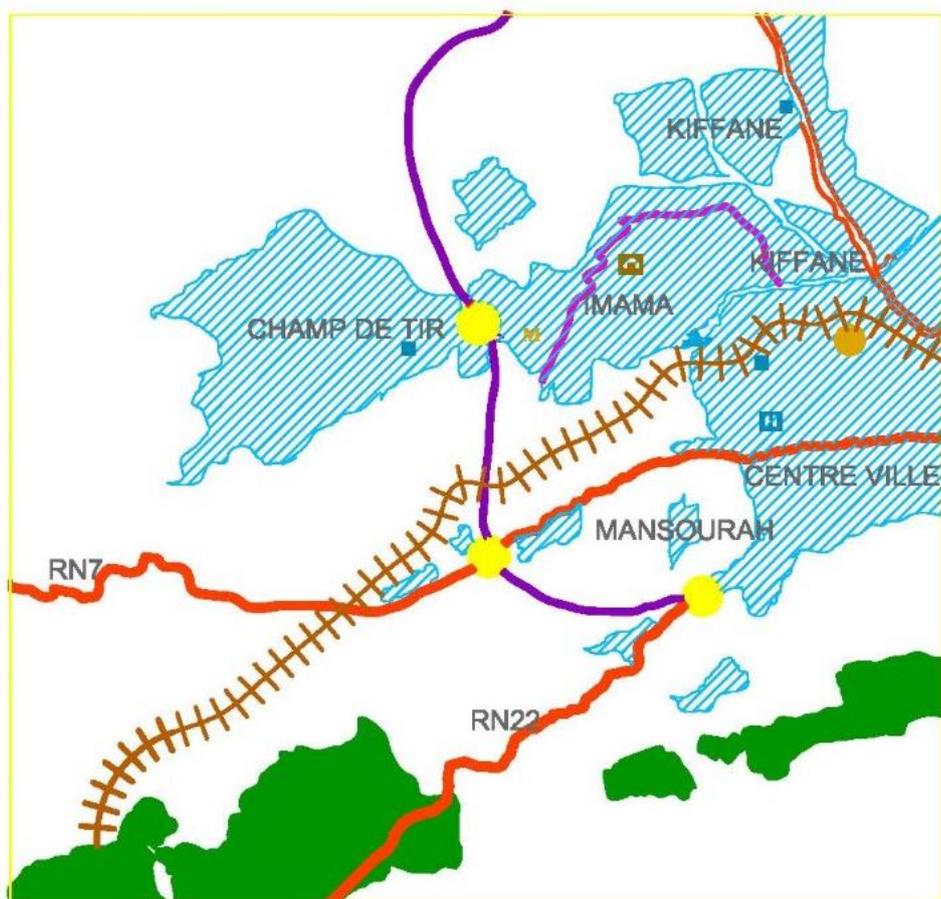
¹¹¹ BOUAYED, 2009

Le boulevard Kiffane : dont l'emprise risque d'être compromise par les nouvelles constructions et qui constitue avec celui de Imama le réseau de voirie structurant de la zone.

Le boulevard centré de Kiffane-Imama et le boulevard de l'indépendance.

- voie tertiaire :

L'ensemble des voies qui sont mis à la disposition du public pour se déplacer jusqu'au seuil des îlots.



LEGENDE :

- | | | | |
|-------------------|-------------------|-------------|------------|
| BATIE | UNIVERSITE | C.H.U. | ROCADE |
| FORET | CENTRE COMMERCIAL | MARCHÉ | VOIE FERRE |
| PISCINE OLYMPIQUE | STADIUM | SIEGE D'APC | |

Carte n°20- Source : Analyses et lectures urbaine de Tlemcen 2005 Université de Tlemcen -

3.2.6- Les Zones d'Habitat Urbaine Nouvelle ¹¹²:

(Kiffane- Imama- Champ de Tir)

C'est vers les années 70 qu'il y a eu l'apparition de la Z.H.U.N. La Z.H.U.N de Kiffane, Imama constitue la plus grande extension urbaine planifiée de Tlemcen, comportant des ensembles collectifs et de l'habitat individuel, elle préfigure les opérations programmées qui formeront à terme une couronne complète d'est en ouest : Champ de tir, Koudia, Chetouane...etc. Ces nouveaux logements sont essentiellement loués aux fonctionnaires et aux cadres des entreprises nationales, par contre les classes aisées continuent d'investir dans la construction de villas à proximité de la ville.

Cette entité est composée principalement d'habitat individuel ancien (ancien Kiffane et ancien Imama) en plus des ZHUN. La fonction principale est résidentielle.

Parmi les premières cités collectives qui sont apparues on cite, la cité Nassim, cité des roses, cité 1060 logements, et 150 logements.

- La ZHUN de Kiffane – Imama a connu une densification qui se présente sous deux formes :
- Programmée : équipement tels que les banques, trésor... ; l'habitat Individuel et collectif.
- Anarchique : habitat individuel en plein cité collective.

Les deux masses (Kiffane-Imama) ont une structure linéaire autour des axes structurants (boulevard Imama, boulevard Kiffane, et boulevard centré).

La liaison entre l'espace de cette entité est assurée par des voies principales (boulevard Imama, boulevard Kiffane, boulevard centré, et le boulevard de l'indépendance) et par des voies secondaires et tertiaires qui desservent les quartiers. Comme on l'a vu plus haut.

- La ZHUN de Champ de tir constitue la deuxième extension planifiée de Tlemcen, elle a été programmée en 1981, dans le cadre des orientations du PUD 1971. Une extension hétérogène qui représente une masse urbaine fonctionnellement dépendante du centre.

Cette ZHUN située au sud-ouest du tissu urbain actuel a été destinée à répondre aux besoins d'extension de l'agglomération et pour la création d'un pôle universitaire.

¹¹²Zone d'habitat urbaine nouvelle qui est un ensemble d'habitat collectif et individuel en lotissement, et issue de la planification de la production des zones à urbaniser.

Elle se compose principalement d'habitat collectif et d'habitat individuel et d'équipements structurants (pôle universitaire, etc...). la rocade constitue en quelques sortes une barrière entre cette zone et le reste de l'agglomération et il y a une faiblesse des infrastructures de liaison entre cette zone et le reste de l'agglomération. Le seul axe mécanique important existant est la voie pénétrante qui ceinture l'université et les logements OPGI d'où la nécessité d'assurer une meilleure liaison entre Tlemcen et sa nouvelle extension Champ de Tir. Le reste est composé de ruelles et d'impasses reliant certaines constructions.

3.3- L'extension Nord, l'ensemble urbain Chetouane – Abou Tachfine

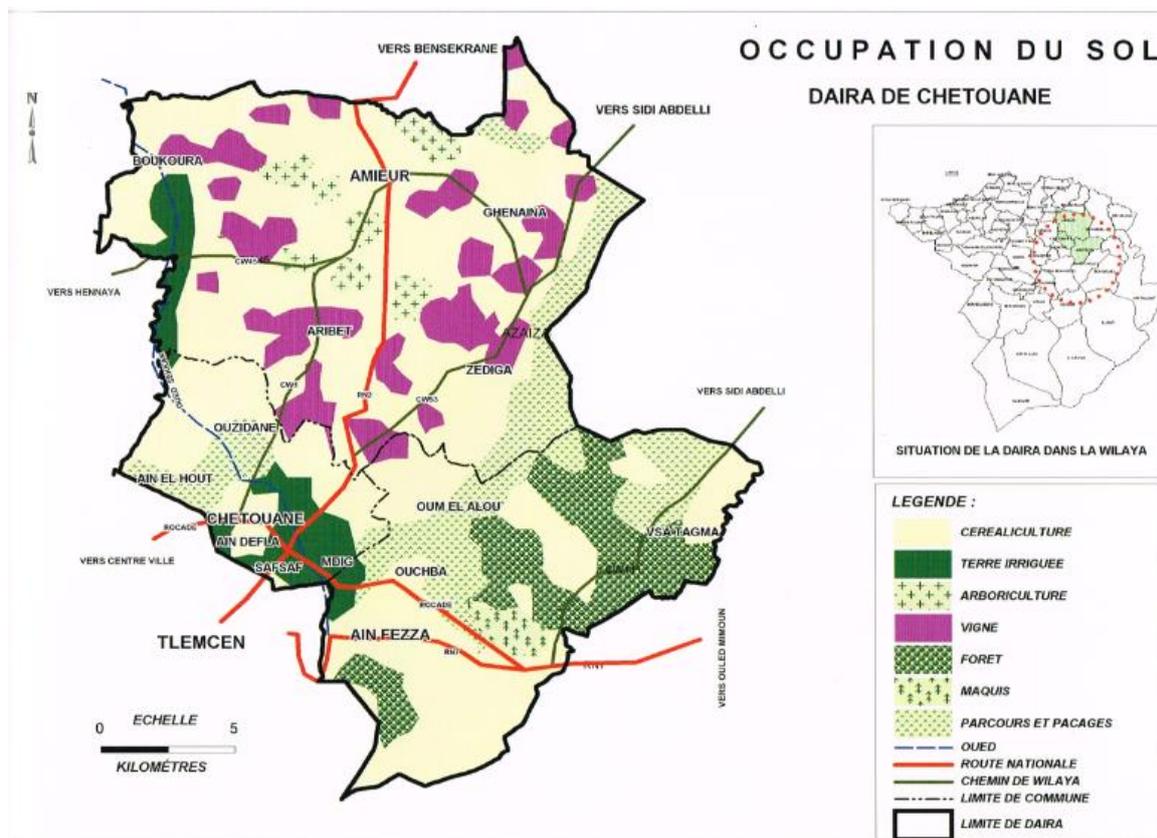
3.3.1- Chetouane

Appeler Négrier, Simple centre de colonisation sans aucune perspective de développement durant la période révolue. Il a connu le rythme d'accroissement le plus élevé de la wilaya en parvenant à tripler sa population, passant de 5 110 à 14 767 habitants de 1987 à 1998, soit 188%. La population approche actuellement les 75 000 âmes.¹¹³

En fait, intimement lié avec le grand Tlemcen cette excroissance résulte non seulement du « déversement » du chef-lieu de la wilaya, ceci même en ayant déjà fixé une de ses zones industrielles et en y attirant d'autres infrastructures et équipements dont certaines unités universitaires, mais aussi de l'attraction de populations chassées de la campagne, et d'autres localités durant la décennie noire.¹¹⁴

¹¹³ OPGI Tlemcen

¹¹⁴ BOUAYED Morsli, "Atlas 2008", ASPEWIT.n°1, 2008



-carte n°21 -Source : ASPEWIT

Chetouane centre fut parmi les premiers centres périphériques de Tlemcen, et cela à partir de 1842 par la colonisation française. Avec un but d'exploitation du domaine agricole et la création d'un réseau coopératif.

Ce centre-ville urbain, son espace périurbain et rural avait une importance de par sa situation géographique ; se trouvant traversé au sud par un chemin reliant l'agglomération au centre-ville de Tlemcen et au nord par un chemin le reliant à Bensekrane (route d'Oran).

3.3.2- Croissance urbaine de Chetouane

Chetouane a continué à se développer dans la partie Nord et Ouest dans ce qui restait comme espace disponible et urbanisable.

- La zone d'expansion urbaine « Flanc Nord », s'étend vers le Nord-Ouest de Chetouane, programmé comme future zone d'habitat, elle occupe une superficie de ±150ha, intégrant aussi des programmes projetés par la révision du (PDAU 94) qui se résultent comme suit :

- * logements collectifs.
- * logements semi- collectifs.

* lotissement individuel (LSP) semi- participatif.

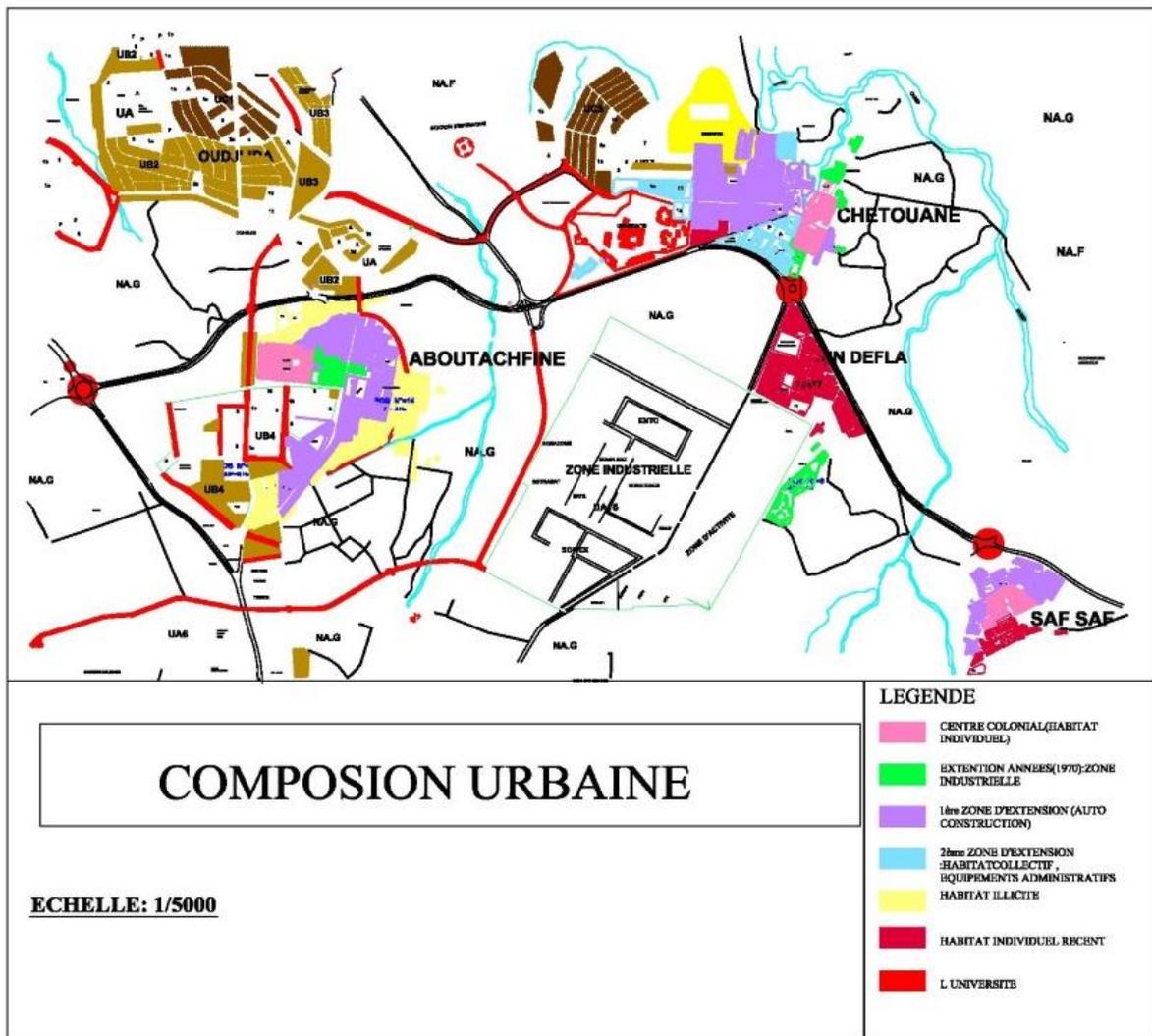
-Juste après l'indépendance pendant les années 70, ils ont commencé à injecté quelques équipements de première nécessité autours de l'ancien noyau, pour répondre aux besoins des nouveaux habitants.

Tel que la mosquée (1977), l'école (1971). Et l'implantation de la coopérative agricole (1971) dans le cadre de la révolution agraire.

-Dans les années 80, cette agglomération a connu la plus grande extension, qui se dirige vers le côté Ouest parce que, le coté Est est occupé par des terres agricoles à haut rendement et du passage du Oued « SKEK »,

Cette extension est dominée par l'auto construction qu'était une décision prise dans le cadre du PUD (1981), qui sert à accompagner l'université implantée en (1972) et a animé l'agglomération existante, elle a un plan en damier tel que l'ancien centre colonial, elle se compose d'habitat individuel d'une hauteur qui varie entre « R » et « R+3 », dont plusieurs comportent des locaux commerciaux en RDC. Elle est plus au moins bien desservit en matière d'équipements de première nécessité tel que : CEM. LYCEE. ECOLE.

-l'intégration de l'activité commerciale au niveau de la route qui traverse cette zone à donner une vocation commerciale en plus de celle qui était au début résidentielle.



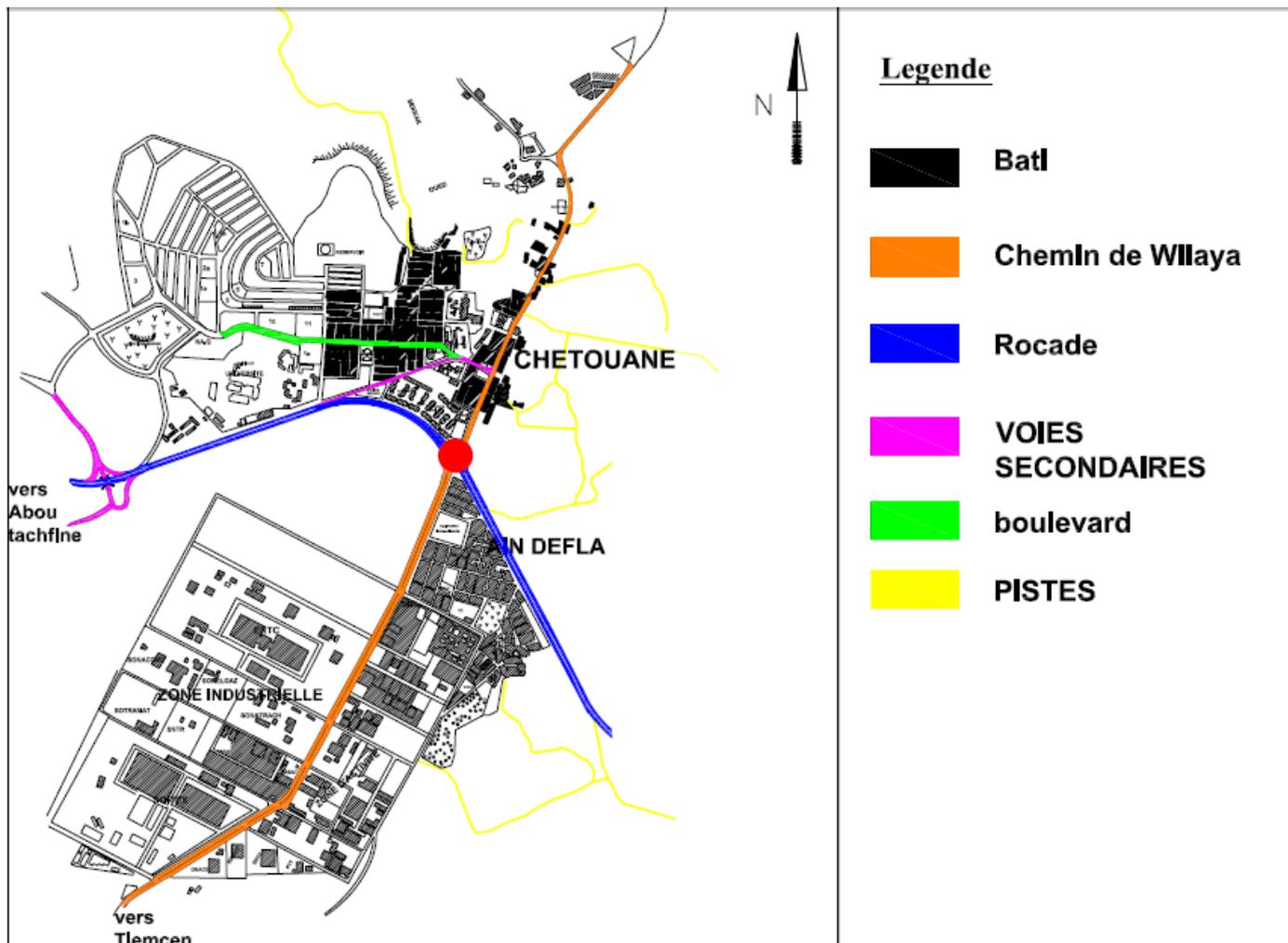
-carte n°22- Source : Analyses et lectures urbaine de Tlemcen 2005 Université de Tlemcen -

3.3.3- Circulation et transport

Le groupement urbain dispose d'une part d'un réseau inter agglomération, repérable selon la classification administrative en route nationale (RN) chemins de Wilaya (C.W) et chemins communaux ou chemins vicinaux (CV), et d'autre part d'un réseau interne à chaque agglomération classée en voirie urbaine.

*la rocade : cette infrastructure, passant d'Est en Ouest donnant une meilleure fluidité de la circulation dans la couronne périurbaine. Actuellement classé dans la catégorie route nationale.

*CW1 : Le chemin, de Wilaya CW1, relie Tlemcen à Chetouane, traversant la zone industrielle (ZI) De Ain Defla, passant par Chetouane du Sud vers le Nord, à destination d'Amieur.



-carte n°23- Source : Analyses et lectures urbaine de Tlemcen 2005 Université de Tlemcen -

4- Elément et facteurs conduisant à la croissance du Groupement :

4.1- La population

Si pendant près de six siècles, la ville fut capitale de royaume atteignant 100 000 habitants, la population de la ville avait beaucoup diminué et n'atteignait guère que 6 000 personnes en 1842 quand Bugeaud s'y installa. En 1901, la ville atteignit 35 500 habitants, 43 090 en 1921, 60 000 en 1944, 50 272 en 1948, 74 000 en 1954, 75 432 en 1966 (l'ensemble Tlemcen-Chetouane-Mansourah regroupant 85 529 habitants), 98 177 en 1977 (l'ensemble en comptant 115 052), 111 588 en 1987, les trois communes totalisant 152 370 habitants (sur une wilaya qui compte 707 453 habitants et un pays de

23 millions de personnes).¹¹⁵ Et actuellement, les trois communes comptent près de 273 950 habitants.¹¹⁶

Selon les statistiques menées au niveau du groupement, l'évolution de la population par commune, révèle un taux d'accroissement différenciés. La commune de Tlemcen a enregistré le taux le plus faible au niveau du groupement de l'ordre de 1,21 % entre 1977 et 1987 contrairement aux communes de Chetouane et Mansourah qui ont enregistré respectivement un taux d'accroissement de 18,8 % et 3,79 %.¹¹⁷

Durant la période 1977 – 1987 les programmes d'habitat les plus importants ont été localisés au niveau de la commune de Mansourah notamment à Imama et Champ Tir en plus de la consolidation du pôle universitaire qui a induit une nouvelle dynamique à cette zone. D'une manière générale, l'essentiel du croît démographique de la commune de Tlemcen a été reporté au niveau de la commune de Mansourah et à un degré moindre au niveau de la commune de Chetouane ce qui explique le fort croît démographique observé aussi durant la même période (1977 – 1987).¹¹⁸

L'ensemble Tlemcen/Chetouane/Mansourah atteint 200 000 habitants en 2000 (180 000 sur une wilaya qui compte 900 000 personnes en 1996 et 944 093 en 2008). Au recensement de 1998, la commune de Tlemcen comptait 155 162 habitants. Dans les années 2000, le Président A. Bouteflika avait émis le souhait de voir la commune de Beni Mester (à l'ouest) faire partie de l'agglomération tlemcénienne. A l'horizon 2013, le groupement urbain devrait atteindre 290 000 personnes (279 180 habitants avec Beni Mester en 2008 et 351 118 si on ajoute Hennaya et Zenata) et 350 000 habitants selon les prévisions pour 2020.¹¹⁹

Le groupement des communes de Tlemcen, Mansourah, Chetouane et Beni Mester est la zone la plus peuplée de la wilaya de Tlemcen. Cette forte concentration de population, tient surtout au poids de la ville de Tlemcen qui constitue le principal pôle démographique et économique de la wilaya puisqu'elle concentre 14 % de la population totale et 26 % des emplois assurés dans l'industrie.

¹¹⁵ ANAT. « Tlemcen, Hier, Aujourd'hui, Demain ». ALGER 2011

¹¹⁶ OPGI Tlemcen

¹¹⁷ ANAT, Agence Nationale d'Aménagement du Territoire. « Un espace urbain de cohérence et de solidarité intercommunale » Rapport final de l'Etude de révision du PDAU Tlemcen, P 293 ,2006

¹¹⁸ ANAT, PDAU, 2006

¹¹⁹ ANAT. « Tlemcen, Hier, Aujourd'hui, Demain ». ALGER 2011

4.2 - L'Habitat

L'étalement spatial du tissu urbain des agglomérations de Tlemcen, Mansourah et Chetouane sur un périmètre urbain de 2200 ha est représenté par des immeubles d'habitation qui n'englobe que 19% du parc logement total et relève une forte prédominance des constructions individuelles qui représente 76% du parc logement global selon les résultats du RGPH 1998. Ce qui équivaut à une densité très faible de 15 logements/ha.

En réalité, les contraintes du site du groupement et ses limites (barrière montagneuse au sud, à l'Ouest et à l'Est et croissant fertile au Nord) imposent le développement de l'habitat collectif au détriment de l'individuel (densification).

D'un autre côté, le parc logement précaire recensé à travers les communes du groupement, est évalué à 1446 logements (habités), soit 4 % du parc logement total. Plus de 52 % du parc logement précaire est situé au niveau de la commune de Tlemcen et ce à travers des sites de Koudia, Hai Moulay Mustapha, Riat El Hammar. Les communes de Mansourah et Chetouane, comptent respectivement 239 et 445 logements.

Durant la période allant de 1997 (approbation du PDAU) à 2004, le groupement des communes de Tlemcen, Mansourah, Chetouane et Beni Mester, a connu le lancement d'un programme de 5453 logements dont 2517 logements sont achevés (tous programmes confondus), soit environ 46 %.¹²⁰ et actuellement ils ont plus de 11000 logements en cours¹²¹

4.3- L'enseignement supérieur

Créé en 1974 et ayant deux filières seulement et un nombre d'étudiants restreint, l'enseignement supérieur fut développé de façon considérable et cela avec l'effectif de 5.000 étudiants dont bénéficié Tlemcen ville universitaire en 1989, un nombre qui ne cesse de croître autour des trois principaux pôles de Tlemcen : Imama, Chetouane , et Bel-Horizon ; et qui atteint 15.000 jusqu'à 30.000 étudiants en 2006-2007 répartis entre les 6 facultés et 7 instituts .¹²²

Le développement de l'enseignement supérieur a pris une ampleur importante et à générer une dynamique urbaine dans la ville ; surtout avec toutes les infrastructures d'accompagnement qui s'en suivent et l'installation du transport étudiants. Un

¹²⁰ ANAT, Agence Nationale d'Aménagement du Territoire. « Un espace urbain de cohérence et de solidarité intercommunale » Rapport final de l'Etude de révision du PDAU Tlemcen, P 293 ,2006

¹²¹ OPGI Tlemcen

¹²²OPGI Tlemcen

développement d'un secteur qui a beaucoup contribué dans l'extension de la ville. Car on retrouve cinq pôle situés dans les périphéries de la ville, chacun a ses infrastructures et s'étend sur d'importantes surfaces :

Pôle Imama, pôle de Chetouane, Bel Horizon, Kiffane et celui de la caserne Miloud.

De façon générale, l'université de Tlemcen dispose actuellement de 32 amphithéâtres et 227 salles. La capacité théorique globale des infrastructures pédagogiques réalisées à ce jour est de l'ordre de 16500 pour un effectif inscrit de l'ordre de 23583 (année universitaire 2003-2004).

Les perspectives de développement de l'enseignement universitaire à moyen terme reposent sur la réalisation en cours du nouveau CAMPUS au niveau de Kiffane d'une capacité de 19000 places pédagogiques. A long terme dont 2000 places à l'annexe de Maghnia.

Ce nouveau CAMPUS, comportera un ensemble d'infrastructures spécialisées et d'accompagnement notamment les instituts spécialisés, une bibliothèque centrale, un auditorium et la réalisation de 12500 lits. Elle verra aussi la réalisation d'un ensemble d'infrastructures d'accompagnement, notamment, un centre de recherche, un complexe sportif et culturel et un village universitaire et enfin ; un programme de 1500 logements. D'après la fiche technique du projet, tout ce programme de réalisation s'étalera sur les 20 prochaines années.

4.4- Le parc automobile :

Les facilités accordées par l'état en matière d'économie de marché ont eu pour effet de densifier le déplacement mécanisé. Le parc automobile de la wilaya serait passé de 74000 véhicules tout types confondus en 1996 à 132000 véhicules estimés pour l'année 2003 jusqu'à près de 350 000 aujourd'hui avec une proportion de l'ordre de 60% pour les véhicules légers, le parc des véhicules lourds et celui des transports collectifs de l'ordre de 30%. Les 10% restants concernent les autres catégories (engins, tracteurs routiers agricoles et véhicules spéciaux).¹²³

L'actuel centre-ville, espace collé à l'ancienne médina, caractérisé par ses voies larges, grands équipements, ses placettes et un type d'habitat datant de la période coloniale. Cet ensemble relativement bien structuré est confronté au problème du stationnement et de la circulation. La présence d'équipements d'appel tel le marché et des commerces

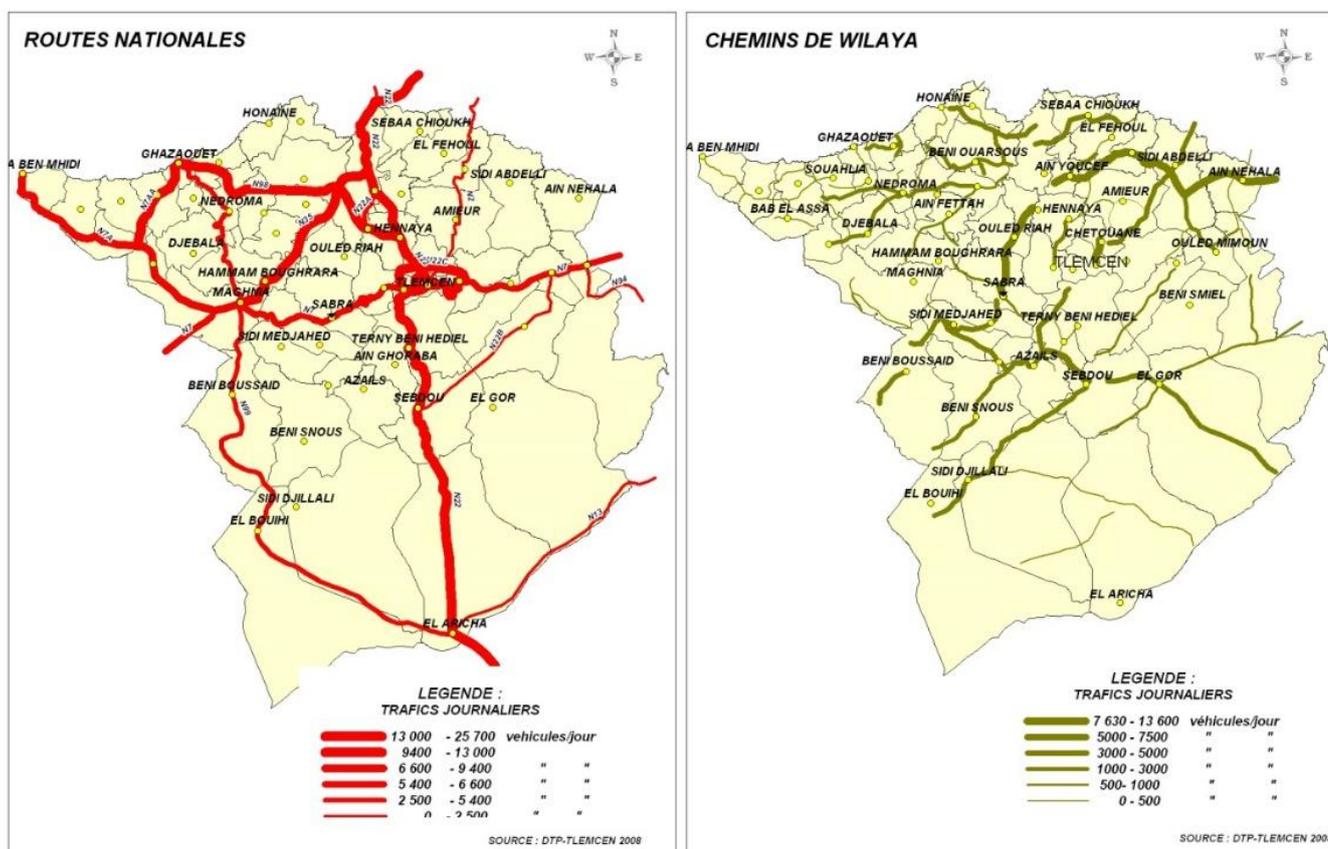
¹²³BOUAYED Morsli, "Atlas 2008", ASPEWIT.n°1, 2008

et de nouveau équipement en perspective soulève la question d'une politique de restructuration du centre-ville à long terme.

L'offre de stationnement demeure un facteur primordial dans l'élaboration de tout dispositif de régulation de la circulation en milieu urbain. Il est établi que l'utilisateur du véhicule particulier consacre 5% du temps à la fonction « circulation déplacements » et 95% du temps à la fonction « stationnement ».¹²⁴

L'ouverture à l'économie de marché a pour effet de densifier le réseau commercial à travers un grand nombre de grossistes, dépositaires et concessionnaires d'une gamme de produits très diversifiés. Ces activités sont génératrices le plus souvent d'une circulation de véhicules lourds lors d'approvisionnement ou d'opérations de distribution nécessitant la mise en service d'un dispositif adéquat dans le camionnage en milieu urbain.¹²⁵

PLAN D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DE LA WILAYA DE TLEMCCEN
**CONSISTANCE DU RESEAU ROUTIER DE LA WILAYA
 ET TRAFICS JOURNALIERS MOYENS**



-Carte 25 : Source : ANAT-

¹²⁴BOUAYED, 2008

¹²⁵BOUAYED, 2008

4.5- Le parc transports collectifs et taxis

L'examen exhaustif de l'évolution du parc des transports collectifs au niveau de l'agglomération urbaine, depuis de cela trois décennies, est révélateur des grands dysfonctionnements qui affectent le secteur entre :

D'une part, l'accroissement du parc enregistré d'année en année depuis la libéralisation du secteur des transports terrestre opéré depuis 1988.

D'autre part, les contraintes d'infrastructures offertes pour le traitement des usagers (gares routières et stations) qui altèrent considérablement la qualité des prestations de ce service.¹²⁶

La norme indicative de référence dans le secteur étant de 0,5 bus pour 1000 habitants, soit un siège pour 20 habitants. A cette offre des transports collectifs, il conviendrait d'adjoindre les transports spécifiques dont ceux opérés par taxi et qui représentaient pour l'année 2003, 1328 véhicules au niveau du groupement urbain Tlemcen – Mansourah – Chetouane. Ou le transport universitaire qui prend aussi une grande part de ce transport spécifique, sa prise en charge commence en 1985 avec l'ouverture de l'institut Biomédical à Imama. Le développement des infrastructures pédagogiques et de résidence universitaire mobilise une flotte de transport assez importante avec plusieurs rotations par jours pour couvrir les multiples connexions entre les principaux pôles universitaires. Jusqu'en 1996 c'est l'ex COUS qui prenait en charge, ensuite l'autonomie a été donnée aux cités universitaire pour élaborer leurs propres programmes de transport suite à la forte demande de cette population. L'accroissement de la population universitaire et la dispersion des différents pôles pédagogiques et les cités de résidence, rendent impératifs la prise en charge prioritaire de cette population spécifique dans un système de transport adapté au développement urbain à moyen et long terme.¹²⁷

L'offre globale des transports collectifs et taxis pour l'année de référence (2003) est évaluée à 13600 places soit un rapport d'une place offerte pour 16 habitants, offre appréciable qui, dans une organisation performante des transports collectifs, pourrait conduire l'utilisateur du véhicule particulier à se déterminer quant au choix économique du meilleur moyen de déplacement en termes de cout – délai et qualité du transport.¹²⁸

¹²⁶BOUAYED, 2008

¹²⁷ANAT, Agence Nationale d'Aménagement du Territoire. « Un espace urbain de cohérence et de solidarité intercommunale » Rapport final de l'Etude de révision du PDAU Tlemcen, P 293 ,2006

¹²⁸ BOUAYED Morsli, "Atlas 2008", ASPEWIT.n°1, 2008

Cependant, Selon certaines enquêtes effectuées par nos soins au niveau du groupement montre le dysfonctionnement de ce service (à l'exception du transport universitaire) :

Les attentes tournent autour de : en premier lieu, l'attente à l'arrêt de bus qui est trop longue et le nombre de passagers autorisés qui dépasse la capacité du bus à cause des mauvaises gestions des rotations de ces derniers, ce qui génère une situation très inconfortable à l'utilisateur. Ensuite, la question de l'aménagement urbain et l'espace urbain soit l'accès aux arrêts. Le chemin à faire à pieds pour accéder aux arrêts des transports publics qui est généralement un environnement peu convenable, parfois synonyme d'insécurité, l'éclairage est mauvais, les trottoirs sont trop étroits ou n'existent pas. Ce qui rend plus pratique et confortable la prise de la voiture. Et enfin la difficulté d'accessibilité au bus en termes de largeur de portes et le manque de place dédiée aux usagers à mobilité réduite.

Les transports publics urbains ont pour première et principale fonction d'assurer la mobilité des personnes, et donc, en parallèle des mesures des autorités organisatrices, il ne faut pas oublier de prendre en charge les attentes des usagers en termes d'amélioration des transports collectifs. Pas nécessairement en matière de technologie, ou de nouveaux services hyper performants.

5- Conclusion

La wilaya de Tlemcen a connu (comme la majorité des villes algériennes) une forte tendance démographique et d'importants mouvements d'exode rural, qui ont engendré une forte demande en logements et équipements, ce qui a donné une croissance urbaine démesurée dont la caractéristique principale reste un paysage inachevé, une forte pollution et de la circulation ! Une croissance si on peut dire anarchique et désordonnée au détriment des terres agricoles.

« Devant l'ampleur de la crise du logement et l'urgence des besoins à satisfaire, les préoccupations dominantes ont toujours été des préoccupations de gestion de crédits de paiement et de réalisation en grand nombre et rapidement au point ou par moment on considérait les études comme étant des contraintes et de la perte de temps. Face à un programme de construction de logements ou d'équipements à réaliser devant l'urgence constamment affichée, on a tendance à ne prendre en charge que les finalités et fonctions internes explicites du projet. On refuse de gérer la complexité urbaine.... la ville aujourd'hui est devenue le résultat d'une juxtaposition et d'une sommation d'opérations fragmentées au lieu de l'intégration intelligente des actions multiples dans

le cadre d'une approche systémique et d'une gestion globale... parallèlement au cadre bâti initié ou contrôlé soi-disant par les services d'état, se développe un autre cadre bâti informel offrant un paysage plus terne et plus lugubre. En effet, la prolifération des constructions spontanées défiant toutes normes admises en matière d'urbanisme porte un préjudice irrémédiable au cadre de vie de l'habitant et à l'environnement en général.»¹²⁹

¹²⁹BOUAYED, 2008

Chapitre 6

Aménagement urbain et transport dans le groupement du grand Tlemcen

1- Introduction :

L'agglomération de Tlemcen a connu une croissance spatiale considérable durant les années quatre-vingt et elle continue de s'accroître démesurément. Tlemcen étant le chef-lieu de la wilaya, accueille le plus grand flux de déplacement (en intra wilaya et inter wilaya). Le groupement urbain, concentrent les principales activités, équipements et établissements administratifs, et demeurent des pôles essentiels pour les fonctions de distribution et de commerce. Ce qui justifie l'amplitude des déplacements dans le groupement. **La ville commence à être surtout ressentie à travers ses nuisances :** bruit, pollution, congestion etc. Mais cette situation n'est pas inéluctable. Elle est le résultat d'un développement qui, jusqu'à présent, a été surtout conçu par de grandes études de planification sectorisés. On va essayer d'apporter une lecture de ces différentes études en faisant la parallèle entre l'aménagement urbain et le transport afin de mieux situer le développement du groupement Tlemcen, en se basant sur deux études importantes : PDAU et PTU, l'un et l'autre m'ont été remis suite à des interviews avec les directeurs de l'ANAT et de la Direction des Transport : Mr Haddar et Mr Bachir Abd El Kerim, qui m'ont apporté les éléments cité ci-dessous.

2- Développement mécanique de la ville de Tlemcen

Tlemcen est une ville qui se développe continuellement avec une population très mouvante qui sort des limites de la ville d'antan. Une population qu'on peut catégoriser par :

L'emplacement et la création de la zone industrielle et semi-industrielle de Chetouane et Abou Tachfine a fortement contribué et à drainer une forte population importante et active dont la relation domicile-emploi se trouve prépondérante. On retrouve une deuxième catégorie de population mouvante à caractère homogène, c'est la population scolaire et universitaire.

L'étalement urbain du groupement s'explique aussi par la forte accentuation de l'habitat individuel qui représente 65% du parc du logement par rapport à 35% réservé à l'habitat collectif.¹³⁰ Cette croissance a touché presque toute la zone périurbaine, en particulier de l'Ouest à l'Est. Elle concerne des anciens noyaux ou de nouveaux sites, sur lesquels s'est greffée une population issue du centre-ville ou bien en provenance des centres ruraux. Cette population néo-citadine installée dans des lotissements, et au niveau des zones d'habitat urbaine nouvelle (ZHUN).

¹³⁰ ANAT, Agence Nationale d'Aménagement du Territoire. « Un espace urbain de cohérence et de solidarité intercommunale » Rapport final de l'Etude de révision du PDAU Tlemcen, P 293 ,2006

Cette population se concentre sur une ceinture périphérique qui s'étire de manière discontinue d'Est en Ouest tout au long de la rocade.

Parmi les formes de la production immobilière on trouve les lotissements lancés par l'Agence Foncière de Tlemcen (AFIT), AADL, Les programmes de logement participatif (L.S.P) et social sans oublier les quartiers de l'habitat spontané. Ces formes ont engendré, la formation de véritables quartiers périurbains, donnant lieu à des mouvements pendulaires impressionnant entre ces derniers et le centre-ville.

La distance moyenne de chaque quartier périurbain (champ de tir, Koudia, Chetouane Ouest) au centre-ville est de 3,5 Km (elle correspond à l'étendue de la couronne fertile qui existe au pied de la ville). Quatre radiales existantes constituent de bonnes voies primaires desservant les sites des ZHUN, la RN.7 (vers Maghnia) par le sud, la RN.22 (vers Oran) au centre, le CW 69 amélioré à l'Est.¹³¹

Plus que la continuité des tissus anciens, ce sont les liaisons routières et de transport en commun qui assureront les liens organiques entre la vieille ville et les extensions urbaines.

2.1- Bref historique sur l'évolution du réseau de transport au

Groupement urbain :

Tout a commencé quand la municipalité de Tlemcen créa l'Entreprise Communale de Transport Urbain (ex. ETRACOT). Les mouvements pendulaires et les déplacements produits progressivement par la réalisation des principaux programmes du plan spécial (ZHUN, zone industrielle etc.) n'ont commencé à être pris en charge partiellement qu'à partir de 1976.¹³²

L'évolution du système de transport appliqué pourrait être ramenée à 05 dates importantes:

- **1976** : La perception par la collectivité locale de la nécessité d'organiser dans le cadre de la gestion urbaine d'un service répondant à un besoin de transport et de déplacements de ses administrés.

¹³¹ANAT, PDAU ,2006

¹³²ANAT, PDAU ,2006

- **1988** : La mise en œuvre des premières mesures de libéralisation du secteur des transports collectifs et l'intervention d'opérateurs de statut privé dans le transport.
- **1994** : La refonte du schéma de circulation des transports collectifs et les aménagements ultérieurs qui y ont été appliqués ont mis en évidence un certain nombre de dysfonctionnement inhérents aux infrastructures et à la circulation d'une manière générale et les conditions de mobilité et de déplacement à l'intérieur du tissu urbain.
- **2001** : l'apparition de la loi 01-13 du 17 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres
- **2010** : l'Entreprise du Métro d'Alger (EMA) a mené l'Etude du Plan des Transports Terrestres de Voyageurs de la Wilaya de Tlemcen.

2.2- Le transport collectif urbain au niveau du groupement :

De 1976 à 1985 Le plan de transport urbain était articulé essentiellement autour d'un schéma pendulaire de circulation entre :

- Le centre-ville qui concentre toutes les activités et équipements du secteur tertiaire,
- Les principaux pôles d'activités et d'habitat implantés à Chetouane – Aboutachfine – Kiffane – Imama.

De 1985 à 1988 il y a eu le transfert de l'activité de transport à la société des transports de la wilaya (ex. SOTRAMAT) et la dissolution de l'entreprise communale ; et ce suite à des contraintes financière et une croissance dans la demande de transport. La SOTRAMAT prend en charge le transport urbain et les dessertes intra wilaya.

De 1988 à 1994 Le renforcement quantitatif de l'offre de transport a rapidement révélé les contraintes d'infrastructures de transport et l'inadaptation du plan de circulation.

Une opération de réaménagement du schéma de circulation des transports collectifs a été amorcée en 1994 par l'étalement des itinéraires sur l'espace urbain et la suppression des stations du centre-ville (système de boucle). Le nouveau plan, révèle ses limites avec le renforcement des parcs et sera révisé en 1999.

Cet ensemble d'actions d'aménagement et de réaménagement répondait à des contraintes d'urgence, d'intensité et du fort niveau de congestion de la circulation au

niveau du centre-ville. L'étalement du réseau de desserte a permis la prise en charge d'une demande potentielle de transport qui n'était pas prise en charge auparavant et qui par la desserte d'importants pôles de services et établissements, accéda aux transports collectifs.¹³³

3- Le réseau viaire et les infrastructures du Groupement

Le groupement est doté d'un réseau routier qui englobe d'une part un réseau inter agglomérations, classé administrativement en Routes Nationales, Chemins de Wilaya et Chemins Communaux et d'autre part, un réseau intra agglomérations. Le groupement est relié aux principales agglomérations de la wilaya et de la région par un réseau de routes nationales (RN.22 – RN.7 et RN.2), assurant la desserte du groupement urbain dans les quatre directions Nord – Sud, Est et Ouest. La direction Nord est la plus importante en matière de nombre d'agglomérations desservies. A l'exception du CW.01 qui relie Tlemcen à Chetouane, et au CW.45, le réseau de chemins de wilaya intervient en dehors des trois communes du groupement. Néanmoins, il se présente sous forme de transversales entre les radiales que sont les routes nationales, assurant le trafic régional périphérique.

Le réseau de chemins communaux, présente une grande densité dans la partie Nord et intervient comme transversales entre les chemins de wilayas pour desservir les agglomérations secondaires. Ce réseau présente des ramifications pour les trois (03) communes du groupement.¹³⁴

Le CW 01 est le seul chemin de wilaya qui traverse la commune de Tlemcen et Chetouane, en passant par la zone industrielle.

Les agglomérations de Tlemcen – Mansourah – Chetouane, disposent d'un réseau de voirie urbaine composé comme suit :

- Le réseau primaire, des voies et artères qui structurent l'agglomération
- Le réseau secondaire de desserte de quartier ou entité homogène
- Le réseau tertiaire de desserte à l'intérieur de chaque quartier

L'accès au centre, emprunte des tronçons dont la charge est très importante et multi fonctionnelle. En effet, la petite «Rocade Nord» Boulevard KaziAouel Mohamed qui constitue le moyen d'accès au réseau principal, est extrêmement chargée du fait de sa multi fonctionnalité : Trafic d'échange, Trafic de transit et Trafic inter zones urbaines, particulièrement en direction des zones industrielles et semi industrielles.

¹³³ANAT, PDAU ,2006

¹³⁴ANAT, PDAU ,2006

En regardant de près, les liaisons inter – agglomérations on remarque que Tlemcen fait figure de pôle, vu l'importance des itinéraires qui s'y concentrent. La rocade est l'axe qui articule le maximum d'agglomérations ; Mansourah, Chetouane et l'ensemble des agglomérations secondaires. Son rôle est capital pour le développement de l'ensemble urbain.

3.1- Les réseaux viaires :

A : Le réseau de Distribution assure la pénétration et la convergence des différents flux vers le centre-ville. Il est constitué en majorité, par les principales (voies) artères de l'agglomération, on citera notamment :

-Avenue colonel Lotfi : C'est la pénétrante principale du centre-ville. Elle présente de très bonnes caractéristiques au niveau du tronçon compris entre Bab Ouahran et la place des Martyrs. A partir de là, elle se rétrécit et débouche sur des voies étroites et commerçantes.

-Allée des pins : Elle joue un rôle très important dans le réseau de voirie intra-muros. Elle présente de bonnes caractéristiques de Bab Ouahran au rond-point de la caserne Miloud.

-Bd Hamsali Sayah : Il supporte un trafic très important. Il présente dans l'ensemble de bonnes caractéristiques. L'intensité de la circulation sera davantage plus importante avec la réalisation de la jonction (éventuellement) avec l'axe de l'Allée des pins :

-Rue Bensnane Djamel (Agadir)

-Bd 1er Novembre

-Bd Kiffane

-Bd Imama

-Bd Bab El Khemis

-Bd Gaouar Hocine

B : Le réseau de voies de contournement, est constitué par quatre axes principaux :

-La Rcade : Elle constitue la principale voie de contournement en suivant l'itinéraire Saf Saf, Chetouane, Koudia et Mansourah. Elle permet de dévier le trafic poids lourd vers le sud, (Sebdou) et l'Est (Sidi Bel Abbès). Elle présente dans l'ensemble de bonnes caractéristiques géométriques 2 x 2 voies le long de son passage.

-Le Bd ALN (ex Bd 24 m) : Il prend naissance à partir du carrefour Bab El Khemis et se termine à la sortie Est de l'agglomération (Stade Birouana). Il joue, un rôle dans la

desserte du centre-ville et des quartiers sud et Est. Il permet, aussi, de contourner un important flux de véhicules au sud de l'agglomération. Il dispose d'une chaussée assez large de 2 x 2 voies permettant de jouer pleinement son rôle de voie de contournement.

-Bd Kazi Aouel (Ras El Bhar) : Il est considéré comme la rocade Nord du centre-ville, supportant un trafic très important, constitué, principalement de poids lourd et trafic transport en commun. Il permet aux automobilistes également d'éviter BabWahran, en passant par la pénétrante de Kebassa. Malheureusement, ses caractéristiques géométriques (2 voies) ne lui permettent pas de répondre convenablement à l'important trafic qui y transite.

-Bd Bentchouk Omar : Il prend naissance à partir de la RN 22, au niveau de (rond-point) Hai Zitoun, et se termine au niveau de son intersection avec le Boulevard Bab El Khémis. Il permet la déviation d'une part importante du trafic véhicule vers les zones d'habitat Ouest (Kiffane-Imama). Il présente une chaussée d'une emprise assez large avec 3 voies.

C : Le réseau de Desserte assure les (différentes) liaisons entre les différentes entités (quartiers) de l'agglomération. Elles sont étroites et sinueuses dans la partie Sud, alors qu'à l'Ouest de l'agglomération, elles présentent de bonnes caractéristiques géométriques. Les voies composant ce réseau peuvent être résumées comme suit :

-Les rues desservant les quartiers situés au Sud du Boulevard ALN (Boudghène, Sidi Chaker, Birouana, El Kalâa et Ouali Mustapha). Ces dernières, sont pour la plupart sinueuses, étroites et ne présentent pas les normes de sécurités requises.

-Les rues desservant les zones Est : Kiffane, Imama et Mansourah. Elles présentent dans l'ensemble de bonnes caractéristiques géométriques.

-Les rues desservant les zones Est (Sidi Lahcène, Agadir, Chetouane).

-Les rues desservant le centre-ville.

D : Le réseau d'échange et de transit du grand Tlemcen avec le reste du territoire s'effectuent dans les quatre directions à travers la RN.7, RN.22, et la RN.2, avec des niveaux de trafic importants. Ce réseau, présente une articulation cohérente à l'exception de l'agglomération de Mansourah qui présente dans les deux directions Nord et Ouest, des itinéraires alternatifs comportant une traversée d'agglomération, ainsi que l'agglomération de Chetouane, dans la direction sud, qui dispose d'un itinéraire alternatif, avec une traversée d'agglomération.

3.2- Les infrastructures structurantes du Groupement

Spatialement, l'agencement des zones urbaines du groupement (médina, ville coloniale, nouvelles extensions) ne s'est pas réalisé d'une manière cohérente. Ce qui a créé des déséquilibres inter quartiers et un dysfonctionnement du groupement. Notamment sur la question de desserte ;

Les dessertes qui ont un impact direct sur l'organisation de la circulation et du transport, sur le desserrement du centre-ville et la fluidité du trafic inter zones. Certains problèmes sont, propres à chacune des agglomérations du groupement. Tlemcen, qui concentre l'essentiel des sites et monuments historiques, nécessite un traitement particulier de cette problématique. Chetouane et Mansourah qui supportent, l'essentiel de la nouvelle urbanisation posent la question de l'accessibilité aux services urbains et les problèmes de desserte et d'équipements.

L'évolution de l'occupation de sol de 1997 à ce jour, permet de mettre en évidence celle des infrastructures de desserte en cours durant cette période.

3.2.1- L'évolution des réseaux de circulation :

Pour les réseaux primaire et secondaire :

La réalisation du pont reliant la rocade à Bouhenak et le pôle universitaire, celle-ci revêt un caractère stratégique pour la zone Ouest du groupement.

-La réalisation progressive du prolongement allée des pins vers le boulevard des 24 m

-La réalisation de la voie de Makhokh (Boulevard Imama- RN7),

-Un linéaire important de liaisons des cités et aménagement de ronds-points,

-La réalisation de deux trémies à Bab Ouahran.

-la réalisation d'une mini rocade (d'Est en Ouest).

-la réalisation d'une trémie sur la rocade au niveau du pôle universitaire de Chetouane.

Ces réalisations sont très positives puisqu'elles vont assurer une certaine fluidité de la circulation.

-L'option de rendre certaines artères de la Médina piétonne (rue Khaldoun...) n'a pas été concrétisée.

L'impact direct d'un ensemble de projets structurants retenus à la périphérie du groupement :

- L'axe autoroute Est-ouest qui concerne le groupement urbain sur 08 km traversant les 02 communes : Chetouane (Aïn El Hout) et Hennaya (Aïn El Hadjar et Melilia).
- Le projet de réalisation d'une liaison ferroviaire (Nord-Ouest) entre Oued Tlelat – AïnTémouchent – Tlemcen et Maghnia
- Le projet des superstructures de la plate-forme aéroportuaire Zenata – Messali Hadj.
- Le projet de réalisation d'un CAMPUS universitaire pour 25 000 étudiants à Kiffane (Mansourah).
- Le projet de réalisation d'un établissement hospitalier spécialisée de dimension régionale.
- les nouvelles tours de promotion immobilière qui s'installe aussi un peu partout dans la ville.

Les déséquilibres ponctuels du réseau sont matérialisés par des problèmes de congestion et de stationnement. Ce qui est le résultat d'une non gestion de la mobilité. Ils sont la conséquence d'une augmentation du parc automobile lié à l'absence de lieu de stationnement suffisant, à l'autorisation de circuler avec partout, à la non réservation de voies de circulation (voies piétonne, voies cycliste, etc.). Ces goulots d'étranglements sont à résoudre, soit par élargissement soit, par délestages localisés, soit par réservation de grandes emprises pour le stationnement en périphérie de la ville.¹³⁵

4- Un système de transport adapté à l'agglomération urbaine du grand Tlemcen

L'espace urbain est un cadre d'expression conflictuel entre les différentes catégories d'utilisateurs empruntant les divers modes de déplacement :

- Les piétons
- Les transports collectifs et taxis
- Les véhicules particuliers
- Les véhicules utilitaires pour les opérations d'approvisionnement, de distribution et de commerce.

De ce fait, la contraintes majeurs relevé et particulièrement dans le pole central du groupement est le problème de l'offre et les capacités de stationnement. Il a été établi, que l'utilisateur motorisé utilise dans une proportion journalière de 5% du temps pour la fonction circulation – déplacement et 95% du temps en stationnement. Avec les

¹³⁵ ANAT, PDAU ,2006

tendances d'accroissement du parc véhicules légers, le stationnement demeure une préoccupation majeure dans la gestion urbaine. L'offre de stationnement est, définie quantitativement par le nombre de places à la disposition des usagers et qualitativement par le type de gestion adoptée (durée – tarification).

Au niveau du centre urbain, les capacités de stationnement en surface ont été évaluées à 800 places réparties entre :

- Stationnement sur voiries
- Stationnement hors voiries (places et placettes)

Avec un niveau de motorisation évalué à 30 % du parc total de la wilaya, le parc véhicules légers, camionnettes au niveau du groupement est estimé à environ 32 000 véhicules. Ramener cette estimation à l'offre de stationnement en surface offerte au niveau du groupement, nous donne un rapport d'une place offerte pour 43 véhicules – indicateur mettant en évidence le grand déficit en matière de stationnement et parking.¹³⁶

Avec ce constat, on se demande s'il ne serait pas nécessaire d'agir de façon catégorique et d'interdire la circulation automobile, permettre que la mobilité réduite respectueuse de l'environnement (vélo et marche à pieds) au centre-ville historique de la ville. Ceci régleras le problème de stationnement à ce niveau de la ville et auras des avantages comme la récupération de toutes les places.

5- L'intégration des aires de planification par les infrastructures de transport :

Les infrastructures de transport et de communication représentent un facteur primordial et déterminant pour le développement, l'aménagement, l'organisation et la gestion d'un territoire. Elles permettent d'abolir les distances et font que celle-ci ne soit plus un frein au développement et l'extension d'un territoire.

La wilaya de Tlemcen possède un important réseau de communication (réseau routier et ferroviaire, port et aéroport internationaux) lui conférant un rôle stratégique dans le réseau d'échanges régional, national et international.

De ce fait, La ville de Tlemcen a pris en charge le secteur du transport et du réseau routier, notamment par les instruments d'urbanisme. On y apportant de nettes améliorations pour une meilleure fluidité de circulation et de déplacement dans la ville. Ces améliorations concernent les déviations de trafic autour des agglomérations, la

¹³⁶ANAT, PDAU ,2006

modernisation d'axes routiers, les extensions de profils de chaussées, ainsi que l'aménagement de carrefours.

Les projets en cours de réalisation, d'études ou en voie de lancement initiés par la wilaya depuis 2004 concernent des opérations de :

- La réparation des dégâts causés par les intempéries et l'entretien du réseau,
- La réhabilitation et/ou le renforcement du réseau,
- Le dédoublement ou la séparation de chaussées pour certaines RN,
- La réalisation d'ouvrages d'art et/ou de trémies,
- Etude et réalisation de gares routières
- Le développement des réalisations ferroviaires.
- La réalisation des infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs par route.
- Etude de plan de circulation.

De plus, de nombreux projets proposés dans le cadre du plan quinquennal 2010-2014 sont en cours.

Ces infrastructures permettent de répondre à la demande de transport et de faciliter les échanges entre les différentes régions et wilayas.¹³⁷ Mais sa reste des interventions superficielles et seulement dans la forme c'est pourquoi les problèmes ne se règle toujours pas mais persiste.

6- L'impact du déplacement sur l'extension urbaine :

L'extension urbaine va couvrir les trois communes (Tlemcen-Mansourah-Chetouane) par la réalisation d'équipements économiques et sociaux à l'effet de prendre en charge les besoins pressants, d'emploi, d'habitat, d'éducation et de formation, faisant en matière de transport et de déplacement une seule entité urbaine. Il y a lieu d'élargir aux communes périphériques qui sont Hennaya, Beni Mester, Beni Hediyl, Ain Fezza, une agglomération urbaine devant abriter une population estimée à 459000 habitants.¹³⁸

Cette extension obéit à des raisons objectives dont les principales seraient :

-les habitudes et fréquences journalières de déplacements pour divers motifs (emploi, formation, approvisionnement, services). Tlemcen chef-lieu demeure un pôle de convergence par la concentration des principaux équipements : services publics et

¹³⁷ Agence Nationale d'aménagement du Territoire. Plan d'Aménagement du Territoire de la Wilaya de TLEMCEN. PHASE 3. Rapport final

¹³⁸ BOUAYED Morsli, "Atlas 2008", ASPEWIT.n°1, 2008

institutions (wilaya, services extérieurs de l'état, services des finances, hôpital, universités).

-l'impact direct d'un ensemble d'équipements structurants projetés au niveau de cet ensemble géographique. Il s'agit particulièrement du tronçon autoroutier est-ouest qui va concerner l'agglomération au niveau de Chetouane (Ain el Hout) Hennaya (Ain El HajarMelila).

-De la réalisation d'une gare de marchandises à Ain Fezza avec la densification de cette importante zone d'activité.

-De l'intégration du transport par rail dans la desserte urbaine et suburbaine

La densification du réseau de transport par les seuls moyens de transport routiers ne pourrait répondre quantitativement et qualitativement à la demande de déplacement des usagers et des transports spécifiques (population universitaires : 30000 étudiants)

L'option intermodale et l'introduction du rail dans le transport urbain et suburbain sur l'axe Ouled Mimoun – Oued Lakhdar, Ain Fezza, Tlemcen avec les haltes de Pasteur, Imama, Mansourah, Ain Douz, Zelboun, Oued Zitoun, Sebra pourrait servir d'armature principale autour de laquelle pourraient s'articuler les transports collectifs routiers pour les dessertes des zones nord et sud de l'agglomération.

L'accroissement quantitatif des moyens de déplacement se doit d'être complété par les équipements d'infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs au niveau de l'agglomération (Gares ou stations routières intermodales).¹³⁹

7- Les outils d'aménagements du groupement de Tlemcen :

De son poids et sa situation stratégique dans la structuration de l'espace de la wilaya, le groupement a fait l'objet de plusieurs approches qualitatives, qui ont chacune apporté un plus à l'évolution de la ville et a réglé quelques problèmes liés à l'urbanisme, l'eau, transports, réseaux. Tels que le PUD 1981, PAWT 1990, PDAU 1997 et ses révision PDAU 2003 et 2007, l'étude de circulation et de transport 1999 et celle du Plan des Transports Terrestres de Voyageurs de la Wilaya de Tlemcen 2010. Chaque document essaye d'améliorer selon le contexte dans lequel s'est déroulée l'étude.

¹³⁹BOUAYED, 2008

7.1- Le Plan d'Urbanisme Directeur¹⁴⁰

Durant la dernière décennie de la colonisation, Tlemcen gagne une importance du point de vue économique, sociale et culturelle qui lui permet d'avoir le rang le plus élevé de la hiérarchie administrative ; en devenant à la fois le siège des trois unités administratives :

Département, arrondissement et commune ;

Ce qui lui a permis d'avoir son propre plan d'aménagement urbain P.U.D qui a été dressé par le service de l'urbanisme de Tlemcen « P.U.D 1959 » également nommé «Le Plan Mauget» qui a prévu aussi :

Une zone industrielle à l'est de la gare, des voies d'évitements, le développement du réseau routier existant, ainsi que les logements collectifs de Sidi Saïd, Bel horizon, Beau Séjour, Bel Air, Cerisier et Rhiba.

A l'indépendance, on a mis un terme à ce plan. Mais les autorités algériennes on en reprit les grandes lignes. La succession de plusieurs PUD s'en suit sur Tlemcen, qui ont eu pour effet de restructurer cette périphérie surtout au niveau des voiries comme le boulevard des 24 mètres, le boulevard Pasteur, l'implantation d'immeuble collectif a Pasteur et Bel Horizon et la construction d'écoles et de lycées comme le lycée Polyvalent.

En 1962, les autorités algériennes chargèrent une société de consultants Française S.O.F.R.E.D d'Oran de préparer une nouvelle étude urbaine pour Tlemcen. Ce nouveau plan était complété toujours par cette société en 1966, qui propose de limiter l'expansion urbaine à la ligne de chemin de fer au nord, les deux sites classés : Mansourah en Ouest, Sidi Boumediene en Est, et par la barrière naturelle du plateau de Lala Seti.

Après 1968, il y a eu changement dans la politique économique qui est devenu basé sur une industrialisation rapide conformément au plan quadriennal (1970-1973).

Ce qui a générer une révision de la conception de la planification urbaine, la ville se trouve appelé à jouer un rôle bien déterminer au sein des nouvelles structures économique national et régional créé en Algérie.

Dans cette politique d'industrialisation le nouveau PUD apparait, le plan d'urbanisme directeur de la commune de Tlemcen (P.U.D), réalisé par un autre bureau d'étude

¹⁴⁰ Le PUD (Plan d'urbanisme directeur) est un outil d'aménagement qui avait pour objectif d'encadrer le développement, orienter les implantations, harmoniser l'initiative privée et l'intervention publique, et ainsi que coordonner les actions des administrations et des services techniques.

français OTHAL à Alger en 1971 qui vient élaborer un programme détaillé de l'expansion urbaine et du réaménagement de Tlemcen jusqu'au en 1986.

Suite à la création de la nouvelle activité industrielle, la ville a vu naître :

- L'implantation de la zone industrielle à Chetouane.
- L'implantation de la zone semi industrielle à Abou Tachfin.
- En parallèle, il y avait aussi, l'implantation du pôle universitaire à Imama.

Ce plan prévoit une extension massive de la zone urbaine vers les plaines du Nord-Ouest (Kiffane, Imama), et au Nord-Est du centre-ville (Agadir, Feden Sbaa). Cette zone va être le nouveau centre-ville, elle doit être étroitement liée à l'ancien centre qui doivent constituer une seule entité urbaine.

Les principes du PUD81 étaient le maintien de la vocation agricole de Tlemcen, l'urbanisation nouvelle par satellisation et l'économie du sol.

Ce plan donne aussi de l'importance à l'action de sauvegarder les quartiers islamiques traditionnels, à la reconstruction, et à la replanification dans le centre urbain existant.

Pour ce faire, le PUD 81 a suggéré les solutions suivantes pour chaque agglomération :

- -Pour l'agglomération du centre, le PUD 81 a bloqué l'urbanisation à l'intérieur des limites de l'agglomération, et il a aussi affecté tous les terrains libres en priorité aux équipements collectifs ; aux espaces verts, à la circulation, et au stationnement des automobiles.
- -Pour les agglomérations secondaires, le PUD 81 a maintenu et encouragé les activités agricoles, et il a aussi limité le développement urbain.
- -Dans les zones éparses, le PUD 81 a interdit tous types de construction sauf celle à usage agricole.
- -Pour les quartiers satellites, le PUD 81 a exigé qu'ils soient autonomes d'un côté et d'un autre coté qu'ils soient reliés organiquement entre eux.

7.2- Le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

En substitution au PUD, est apparu le PDAU le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme qui est un instrument de planification spatiale et de gestion urbaine ; et ceux suite à des décisions politiques.

7.2.1- Le PDAU 1997

Le premier PDAU a été approuvé en 1991, mais l'apparition et l'application réelle ne fut qu'en 1997 avec le PDAU de 1997.

Le PDAU 1997 a suivi les grandes lignes directrices du PUD 1981 en y apportant des ajustements et en inscrivant l'urbanisation dans le cadre de la première couronne. En effet le taux d'urbanisation de la ville de Tlemcen a évolué de 72 % en 1977 à 80 % en 1987 et atteint 87 % en 1998, grâce aux multiples avantages comparatifs qu'assure la ville de Tlemcen en matière d'équipements et d'emploi, liés à son statut de chef-lieu de wilaya et la forte dévitalisation des espaces ruraux durant la décennie 90-99.

A : Objectif du PDAU 1997

- la définition des orientations fondamentales de l'aménagement du groupement.
- La détermination des affectations générales des sols et la délimitation des secteurs d'urbanisation aux différents horizons.
- l'élaboration d'une réglementation s'appliquant à chaque type d'espace et respectant les objectifs de la protection et de valorisation des ressources.
- la définition des termes de références des plans d'occupation du sol (P.O.S).

L'analyse du tissu urbain de la ville de Tlemcen ainsi que la vision du PDAU de la délimitation de l'espace urbain, permet de dégager trois grands ensembles relativement homogènes :

- La ville de Tlemcen et sa zone d'extension ouest champ de tir, qui est un ensemble urbain dense, linéaire et compact et dont la dynamique urbaine est générée par une concentration des équipements au centre-ville et une densité à l'hectare assez forte. Cet ensemble se compose de la médina, les extensions nouvelles (Kiffane, Imama, Champ de Tir), Boudghéne et Sidi Tahar, et la zone de la gare.
- Les agglomérations de la Couronne nord (Chetouane, Ouzidane, Ain el hout, Koudia, M'dig, Sidi Aissa, SafSaf et Ain Defla), qui représentent des centres en pleine mutation et des supports de l'urbanisation future.
- L'agglomération d'Abou Tachfine et sa zone d'extension Nord, qui représente une zone mixte d'habitat et d'activité.

B : Les stratégies adoptées pour l'aménagement et le développement du groupement urbain de la ville :

Le premier ensemble urbain :

- La revalorisation du tissu urbain (tissu colonial) et la réhabilitation de la médina, rehausseront ce secteur au rang de cité culturelle où seront implantés des équipements à caractère socioculturel comme par exemple le cas de la caserne Miloud qui était

inoccupé, et dont le PDAU recommande de faire construire un palais de congrès, un musée régional et aussi un espace récréatif.

- L'extension de Tlemcen se fera au nord et au nord-ouest, au-delà de la rocade.

- Assurer une meilleure liaison entre Tlemcen et ses nouvelles extensions

(Champ de Tir, Oudjlida, Chetouane, Koudia) comme par exemple la réalisation du pont reliant la rocade à Bouhennak et le pôle universitaire, celle-ci revêt un caractère stratégique pour la zone Ouest du groupement.

-Pour le deuxième ensemble urbain, il est impératif de développer la totalité des agglomérations et notamment Chetouane afin de soulager la ville de Tlemcen.

L'aménagement des coupures vertes entre les agglomérations doit être développé afin de préserver un cachet de verdure.

-Pour le troisième ensemble urbain, les grandes lignes s'articulent sur une restructuration du tissu urbanisé par la création d'un centre urbain regroupant des équipements, des espaces verts et de l'habitat. La création d'un axe structurant pour décongestionner l'actuelle route est fondamentale.

7.2.2- La révision du PDAU 2003

En raison des besoins pressants ressentis à partir de 1999 avec la mise en place du programme de relance économique, il y a eu quelques bifurcations entre la programmation faite par le PDAU (1997) et les tendances d'urbanisation.

De ce fait, il y a eu la révision du PDAU 2003, qui a envisagé trois scénarios de développement urbain :

- Le développement urbain compact et dense qui se caractérise par le développement progressif de l'urbanisation à partir des noyaux et des axes existants ; le noyau de l'ancienne ville vers le Nord, et le développement des noyaux des piémonts Nord.
- Le développement polycentrique qui vise à répartir la croissance de la ville de part et d'autres des emprises dites du "croissant fertile", justifiée par le statut privé des terres à vocations agricoles. Dans ce cas, le plus gros de l'urbanisation est à répartir sur les piémonts Nord intégrant les terrains situés entre champ de tir et Koudia.
- Le report de l'urbanisation à long terme en direction de l'est sur l'axe Ouchba – Oued Lakhdar.

Les principes de bases et les stratégies d'accompagnement pour l'aménagement du groupement fixés par la révision du PDAU2003, visent à :

- L'amélioration des fonctions de l'actuel centre-ville qui se fait par le maintien et le développement des activités tertiaires de commandement (supérieur), et par les activités et manifestations culturelles et culturelles...etc.
- le développement des infrastructures routières et ferroviaires qui se fait par le maintien de la fonction de la voie ferrée existante, et par la nécessité de prévoir deux voies de liaisons supplémentaires projetées par l'ancien PDAU de part et d'autre de la rocade existante (rocade jusqu'à la route de Sidi Bel Abbés)...etc.
- L'organisation et la régulation des déplacements urbains par la restructuration du réseau routier, des schémas de circulation des transports en commun et la mise en place de rues piétonnières.
- La maîtrise de la qualité de l'urbanisation par l'aménagement des espaces extérieurs, le stationnement, et l'aménagement des espaces verts...etc.
- Prévoir des équipements inhérents à la fonction métropole .Cette fonction doit, s'appuyer sur un certain nombre d'équipements à caractère culturels et scientifiques, permettant à Tlemcen de s'affirmer en tant que pôle structurant à l'échelle de la région voir même du bassin méditerranéen.¹⁴¹

7.2.3- La révision du PDAU 2007

Le caractère juridique consacré au PDAU du groupement des communes de Tlemcen, Mansourah, Chetouane et Béni Mester est devenu effectif après son approbation par l'arrêté interministériel n° 53 du 25 Février 2007.

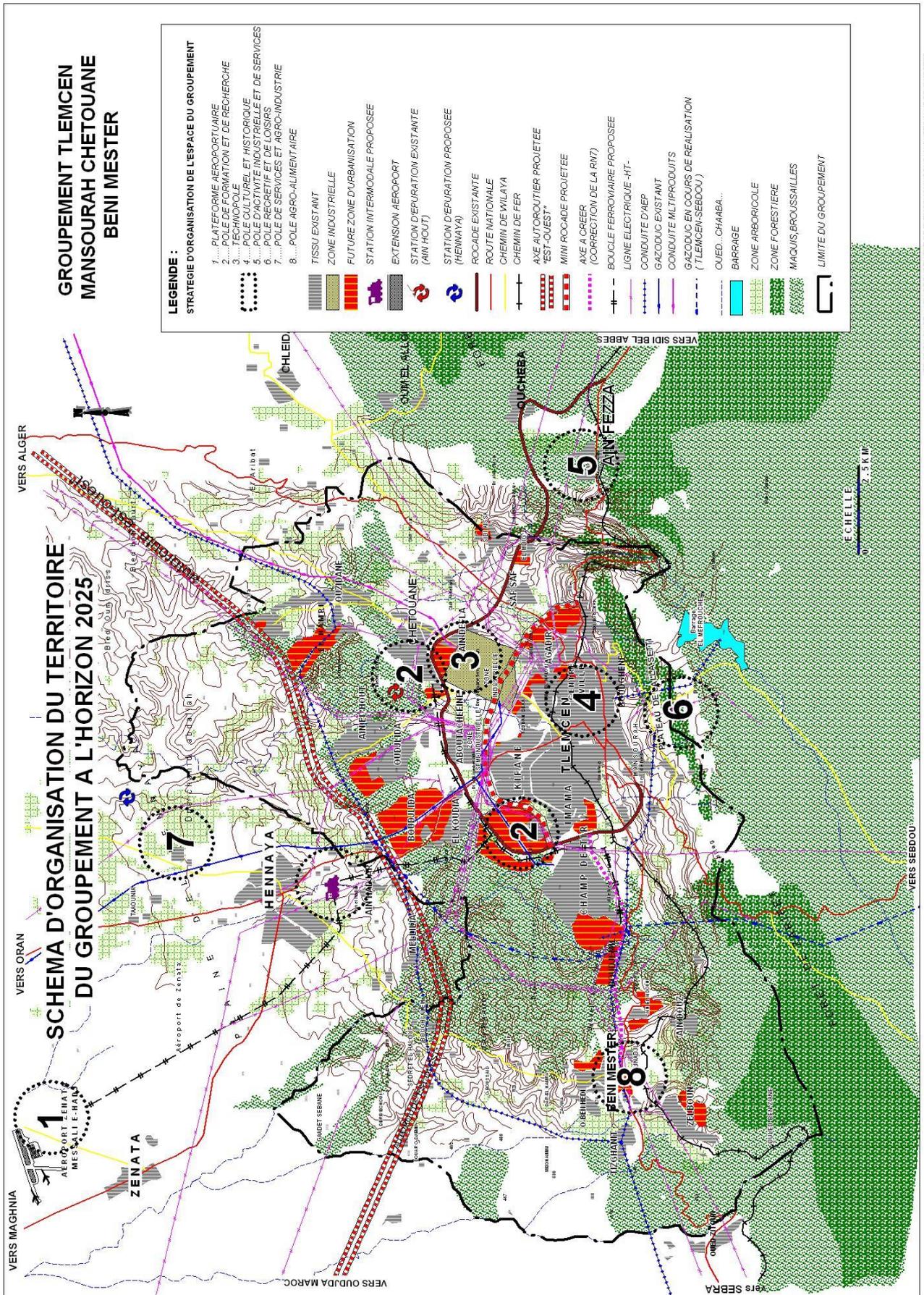
Et la décision de la révision de celui la a été décidé suite à l'apparition de nouveaux concepts en matière d'urbanisme "gouvernance urbaine" et "entreprise citoyenne"... et la volonté de réussir un aménagement du groupement sur des logiques à long termes et à l'échelle territoriale au lieu des opérations ponctuelles.

La localisation d'un programme reste d'abord et avant tout un enjeu, une stratégie, que mène chacun des trois principaux acteurs du monde urbain : l'état, les collectivités locales et les groupes sociaux.(vu précédement)

¹⁴¹ *Analyse et lecture urbaine Tlemcen, Honaine, Nedroma*. Document fait par un groupe d'étudiants en 4ème année. Université Abou Bekr Belkaid, Tlemcen, 2005

Sur le plan de l'urbanisme strict, l'absence de concertation entre les trois communes à savoir Tlemcen, Mansourah et Chetouane a été pour beaucoup dans la fragmentation spatiale du groupement.

Si le PDAU arrive à être établie avec une démarche cohérente en respectant son schéma d'organisation en huit pôles principaux (voir carte n°) sous l'assistance de la collectivité de Tlemcen, Mansourah, Chetouane et Beni Mester pour chaque secteur urbain, à urbaniser, d'urbanisation future ; il évitera toute forme d'urbanisation informelle sur ces terrains à l'horizon 2025.



REVISION DU PLAN DU GROUPEMENT DE TLEMCCEN MANSOURAH CHETOUANE BENI MESTER

carte n°26- Source : PDAU

- **La fragmentation de l'espace urbain du groupement :**

L'espace urbain du groupement est marquée par une désarticulation entre les différentes entités urbaines et une rupture avec le tissu ancien. Il a eu une extension et un développement à caractère fragmentaire, et ce suite à certaines contraintes :

On retrouve les contraintes naturelles, tel que le Plateau de Lalla Setti qui représente une barrière physique à l'urbanisation du côté sud de la ville. Ou la volonté de préservation de l'espace agricole péri urbain de la ville, car toutes les études menées jusqu'à lors (PUD1981-PDAU1997) menaient l'urbanisation vers les piémonts nord et ouest, ce qui a donné naissance à des entités satellitaires (champ de Tir, Koudia, Oudjida, Chetouane) distante chacune d'environ 03 Kms du centre ville.

Et aussi on a les contraintes administratives ou celle générées par les outils d'urbanisme, on les retrouve dans les quartiers périphériques tel que Kiffane-Imama qui sont situés dans le prolongement ouest de la ville, malgré leur bon fonctionnement, et le niveau d'équipements s'y trouvant comparant aux autres secteurs urbains de la ville ; ils rencontrent des problèmes fonctionnels notamment, Problème d'accessibilité :

inadéquation de la trame viaire par rapport au cadre bâti ceci est d'autant plus compliqué par le fait que les deux principales artères qui traversent le périmètre de la zone se terminent en cul de sac (Bd -Ain Sebâa – Bd Makhokh). Empiètement sur les espaces publics et espaces verts mais aussi le manque d'aires de stationnement et de parking.

Quant au Champ de Tir, une ZHUN qui a été projetée dans le cadre du PUD 1981, s'étale sur une superficie de 280ha et constitue l'un des pôles universitaires de la ville et rencontre pas mal de problèmes d'aménagement et de structuration des espaces :

-Une mauvaise desserte car elle n'est reliée à la rocade que par deux voies d'accès,
-La mauvaise qualité du sol dans la majeure partie située au centre de la zone ainsi que le passage de Oued Bel Abbas qui crée une rupture physique au niveau de son tissu urbain.

-L'urbanisation au coup par coup et la multiplication des intervenants par des projets ponctuels sans aucune cohérence d'ensemble donne l'aspect d'une urbanisation inachevée entrecoupée par des espaces résiduels laissés à l'abandon.

-Le sous équipement : Proximité de service.

-La prolifération de l'habitat illégal à l'Est lotissement Zouad(Hai Nedjma) défigure le paysage urbain.

Ces différentes entités urbaines de même que les autres tel que :

Koudia, Birouana, Abou Tachfine, Zone industrielle, représentent donc des espaces de desserrement pour la ville de Tlemcen .Cependant, elles posent le problème de sous équipement, d'articulation et de non valorisation des espaces publics.¹⁴²

- **Un développement urbain polycentrique**

La révision du PDAU a retenu un aménagement et un urbanisme polycentrique en développant et en réparant les poles existants et en cours de formation ; notamment sur les piémonts Nord en intégrant les terrains situés entre Champ de tir et Koudia.

Cette forme de développement urbain doit être soutenue et complétée par un réseau infra structurel adapté et bien hiérarchisé.

On commence par la réalisation d'une mini rocade comme première périphérie, une rocade qui va être complété par une série de voies, de moindre importance mais avec un role important dans la fluidité de la circulation, particulièrement les radiales longeant la caserne Kiffane et la zone industrielle.

En effet, la réalisation de la mini rocade va induire inéluctablement l'urbanisation des terrains situés entre la mini rocade et les extensions actuelles (Sidi Othmane, Sidi Daoudi).

Dans la révision du PDAU, ils ont prévu un accroissement allant a 350 000 habitants à l'horizon de 2025 mais en 2011 on est arrivée a 824 053 habitants, soit une densité de 91 habitants par Km². Et donc ceci engendre un manque en logements, pour satisfaire les besoins, il y a lieu de prévoir un parc logement nouveau dans le plan quadriennal 2010-2014 de l'ordre de 11 800 logements qui été prévu pour 2025. Les superficies nécessaires pour la réalisation du programme de logements et d'équipements sont estimées à 1500 ha dont 1130 ha pour l'habitat, et le reste pour le programme d'équipements en cours et projetés, soit 370 ha.

La répartition spatiale des équipements, s'est faite sur la base d'une stratégie d'occupation rationnelle de l'espace. Ils répondent donc aux options du parti d'aménagement et d'urbanisation retenu :

- Pour la ville de Tlemcen, il s'agit de préserver les potentialités foncières existantes ou à mobiliser pour les équipements structurants.

¹⁴²*Analyse et lecture urbaine Tlemcen, Honaine, Nedroma, 2005*

- Créer des centralités au niveau d'Abou Tachfine (zone semi industrielle), Mansourah, (Champ de tir) regroupant certains nombres d'équipements structurants et de proximité
- Doter les zones d'urbanisation futures d'équipements d'accompagnement tel que Koudia, Boudjlida.¹⁴³

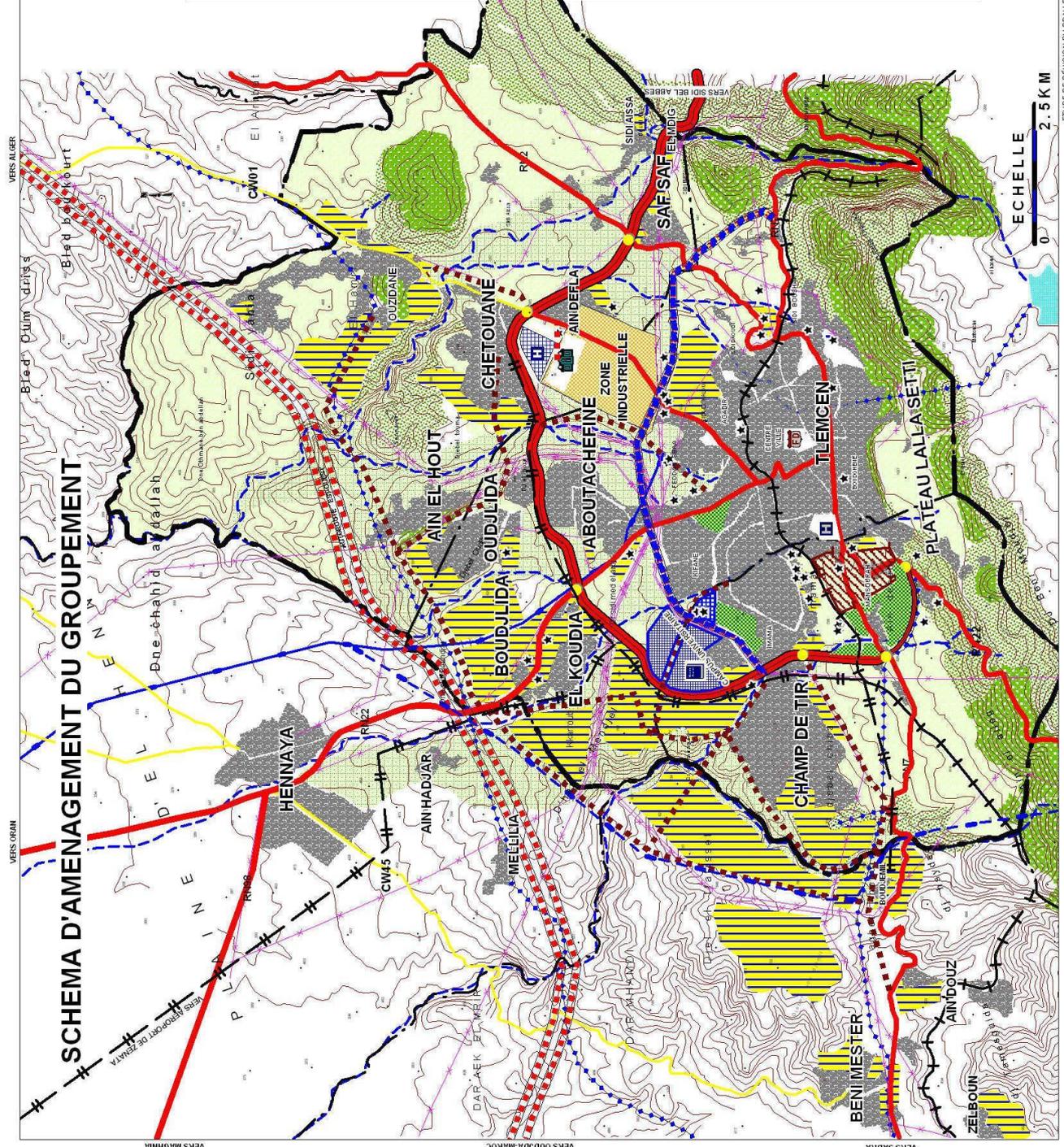
¹⁴³ *Analyse et lecture urbaine Tlemcen, Honaine, Nedroma, 2005*

**GROUPEMENT TLEMCCEN
MANSOURAH-CHETOUANE
BENI MESTER**

SCHEMA D'AMENAGEMENT DU GROUPEMENT

LEGENDE :

	TISSU EXISTANT		CONDUITE DE GAZ EN COURS		AMENITES PAYSAGERES
	FUTURE ZONE D'URBANISATION		PROPRIETAIRES PRIVES SOLICITANT L'INTEGRATION DE LEUR TERRAIN A L'URBANISATION		COULEES VERTES
	SITE DE MANSOURAH		MINI ROCADÉ PROJETEE		FORET ET MAQUIS
	CENTRE ANTI-CANCEREUX		CORRECTION DE LA RN7		CARREFOUR
	CAMPUS UNIVERSITAIRE		RADIALES PROPOSEES		OUED, CHAABA...
	FACULTE DE MEDECINE		BOUCLE FERROVIAIRE A CREER		LIMITE COMMUNALE
	HOPITAL EXISTANT		LIGNE ELECTRIQUE		LIMITE DU GROUPEMENT
	ZONE D'ACTIVITE ET DE SERVICES		CONDUITE D'EAU POTABLE		
	CHEMIN DE WILAYA		GAZODUC		
	ROGADE EXISTANTE		CONDUITE DE GAZ EN COURS		
	AXE STRUCTURANT EXISTANT		PROPRIETAIRES PRIVES SOLICITANT L'INTEGRATION DE LEUR TERRAIN A L'URBANISATION		
	CHEMIN DE FER		AMENITES PAYSAGERES		
	AXE AUTODROUTIER PROJETE		COULEES VERTES		
	MINI ROCADÉ PROJETEE		FORET ET MAQUIS		
	CORRECTION DE LA RN7		CARREFOUR		
	RADIALES PROPOSEES		OUED, CHAABA...		
	BOUCLE FERROVIAIRE A CREER		LIMITE COMMUNALE		
	LIGNE ELECTRIQUE		LIMITE DU GROUPEMENT		
	CONDUITE D'EAU POTABLE				
	GAZODUC				
	CONDUITE DE GAZ EN COURS				
	PROPRIETAIRES PRIVES SOLICITANT L'INTEGRATION DE LEUR TERRAIN A L'URBANISATION				
	AMENITES PAYSAGERES				
	COULEES VERTES				
	FORET ET MAQUIS				
	CARREFOUR				
	OUED, CHAABA...				
	LIMITE COMMUNALE				
	LIMITE DU GROUPEMENT				



Carte n°27- Source : PDAU

- Les perspectives des infrastructures routières

Les solutions et propositions d'aménagement pour décongestionner les axes qui supportent actuellement une charge très importante, une meilleure desserte des différentes entités et une prise en charge des nouvelles demandes en trafic, devrait passer par une étude de circulation.

Les incidences du parti d'aménagement et d'urbanisation retenu sur le schéma global de voirie et les solutions possibles (aménagement intersection, création de nouvelles voies etc.) sont envisagées à court et moyen terme :

Perspectives à court terme

- Aménagement de la voie de Sidi Ottomane, reliant le CW.01 (Sidi Saïd) à la RN.2 (réalisée)
- Construction d'une trémie au droit du carrefour RN.22 – Accès Abou Tachfine.
- Construction d'une trémie reliant Koudia et Boudjlida.
- Amélioration et correction du tracé de la RN.7 entre Tlemcen et Béni Mester.

Perspectives à moyen terme

- Aménagement de l'entrée Sud de Tlemcen pour dévier le passage des poids lourds, de l'ancien village de Mansourah.
- Réalisation d'une mini rocade, reliant la gare routière de Mansourah (Imama), à la RN.7, en passant par le carrefour RN.22 – accès Abou Tachfine – Zone Industrielle et RN.7.
- Aménagement du carrefour RN.22c – liaison Abou Tachfine – Oudjlida (passage supérieur).
- Prolongement de l'axe RN.7 – Bd Imama jusqu'à la mini rocade projetée.
- Prolongement Bd Imama (cité policière) mini rocade (radiale) et rocade.
- Ouverture d'un axe reliant Oudjlida à Chetouane (cimetière)
- Réalisation de l'axe Ain El Hout – El Hamri (Nord)
- Axe Ain El Hout – Boudjlida, en passant par Oudjlida.
- Liaison (radiale) mini rocade – rocade au droit de la zone industrielle de Chetouane.

Perspectives à long terme

- Réalisation de la boucle ferroviaire qui reliera les pôles universitaires d'Imama et Chetouane à partir de la halte de Mansourah. Cette voie, pourrait être prolongée jusqu'à Zenata et ce dans une perspective de la desserte de l'aéroport.¹⁴⁴

¹⁴⁴ *Analyse et lecture urbaine Tlemcen, Honaine, Nedroma, 2005*

La même procédure s'est établie pour promouvoir de nouveaux modes de transport, en favorisant le transport intermodal au niveau du groupement urbain :

Actions pour le court et moyen terme

- Transfert de la gare de marchandise de Tlemcen vers Ain Fezza.
- La délocalisation de la gare marchandise de Tlemcen qui permettrait de libérer une emprise de 3 ha
- Redimensionnement de projet gare routier de Mansourah.
- La réhabilitation du transport ferroviaire urbain et suburbain par la prise en charge prioritaire du transport universitaire (Réhabilitation des haltes ferroviaires de Pasteur – Imama et Mansourah).
- La réalisation de nouvelles haltes à Sidi Saïd – Ouled Benziane (Beni Mester).

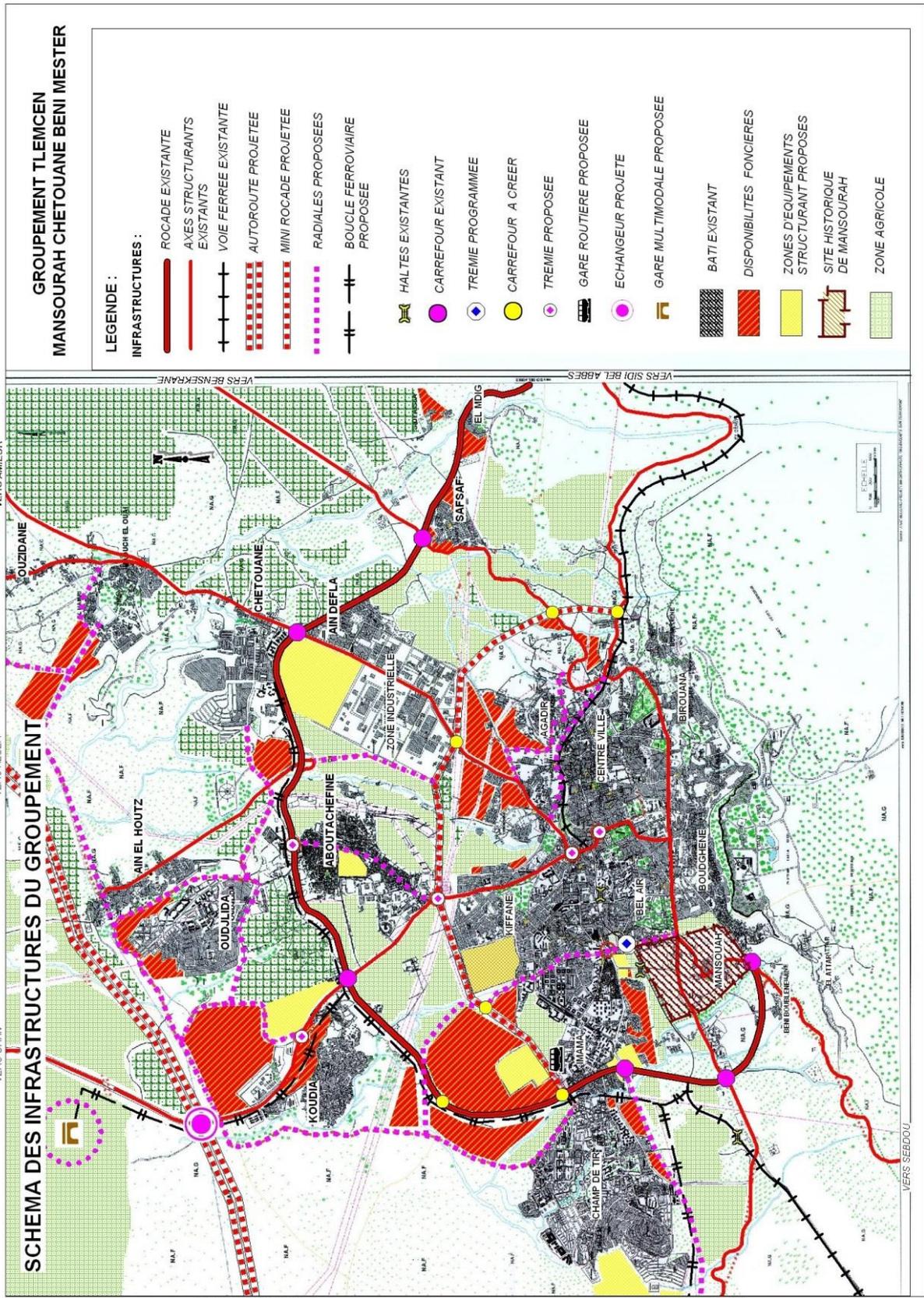
Actions pour le long terme

- L'étude de réalisation d'une boucle ferroviaire de la station de Mansourah vers le bio médical Boudjémil – Chetouane.
- Etude de maturation pour la réalisation d'une gare inter modale entre Koudia et Hennaya (jeter les bases d'un modèle intégré de transport (rail – route)).

Actions Complémentaires

- Il s'agit d'actions concernant les aspects d'ordre organisationnels, réglementaires et d'adoption progressive du système de transport de voyageurs vers le système de transport multimodal, elles portent sur :
 - La délimitation réglementaire du périmètre de transport urbain
 - La refonte du plan de circulation des transports collectifs urbains, tenant compte :
 - Des options qui seront adoptées en matière de circulation urbaine (périmètre piéton – circulation prioritaire).
 - Des opérations en cours de réalisation ou projetées (prolongement allée des pins, mini rocade et entre les différentes entités urbaines).¹⁴⁵

¹⁴⁵ *Analyse et lecture urbaine Tlemcen, Honaine, Nedroma, 2005*



Carte n°28- Source : PDAU

7.3- Le schéma national d'aménagement du territoire Vs Le plan d'aménagement du territoire de la wilaya de Tlemcen ¹⁴⁶

Suite à l'étalement suburbain de la ville de Tlemcen, on s'aperçoit du développement d'un tissu urbain fragmenté. Un étalement qui s'étend entre Remchi et Tlemcen en vue d'une économie en expansion, qui va transformer davantage l'aspect géographique et urbain de la ville. Et qui dispose déjà et va recevoir dans l'avenir des équipements structurants, un habitat résidentiel plus dense ; des effets induits notamment par l'autoroute et la rocade. Il faut donc optimiser l'aménagement du territoire de la wilaya et donner de l'importance au système urbain.

De ce fait, il y a eu l'apparition de la loi n° 10-02 du 16 Rajab 1431, correspondant au 29 juin 2010 portant approbation du Schéma National d'Aménagement du Territoire et publié au journal officiel de la République Algérienne n° 61 du 13 Dhou El Kaada 1431 correspondant au 21 octobre 2010.¹⁴⁷

« Le schéma national d'aménagement du territoire vise une occupation et une exploitation rationnelle et durable des territoires et de leurs ressources. C'est dans cette vision que s'inscrit le plan d'aménagement du territoire de la wilaya qui est un outil de mise en œuvre de cette stratégie. A cet égard, la wilaya de Tlemcen a engagé son plan d'aménagement du territoire pour mettre en synergie son histoire, sa géographie et ses multiples ressources pour relever les défis de ce troisième millénaire et reconquérir son statut de métropole à l'échelle du Maghreb et de la Méditerranée. »¹⁴⁸

Le plan d'aménagement du territoire de la wilaya devient l'outil de référence pour établir les différents plans de développement de la wilaya (plans communaux, quinquennaux, etc.) d'ici l'horizon 2025.

Les prévisions retenues sur les tendances d'évolution de la population de la wilaya à l'horizon 2025 montrent que sa population de 949 135 habitants en 2008, passera à 1 203 550 habitants en 2025, soit une croissance sur la période de plus de 25.9% avec un taux d'accroissement annuel moyen de 1.73% sur la période (2008-2025).¹⁴⁹

¹⁴⁶ ANAT, Agence Nationale d'Aménagement du Territoire. « Plan directeur d'aménagement intégré par aires de planification » Rapport final du Plan d'Aménagement du Territoire de la Wilaya de TLEMEN, Tlemcen, P121,

¹⁴⁸ BENSEDIK Ali, « Un projet territorial stratégique », ASPEWIT, n° 5, Juin 2010

¹⁴⁹ ANAT, Agence Nationale d'Aménagement du Territoire. « Plan directeur d'aménagement intégré par aires de planification » Rapport final du Plan d'Aménagement du Territoire de la Wilaya de TLEMEN, Tlemcen,

Ce développement de la population va générer le développement des infrastructures et des équipements, qui suivront spatialement la concentration de cette population.

7.3.1- L'actualisation des prestations de transport urbain :

La ville de Tlemcen occupe une position stratégique et reçoit des visiteurs de toute la région et de tout le territoire national. La ville se retrouve donc confrontée à de véritables problèmes de circulation et de stationnement posant d'énormes problèmes de déplacement pour les citoyens ainsi que pour les gestionnaires locaux. Les études de circulation réalisées auparavant ont identifié un certain nombre d'insuffisances, essentiellement en matière de stationnement qui ne feront qu'empirer avec l'accroissement du parc automobile et l'étalement urbain.

Le plan d'aménagement du territoire de la wilaya de Tlemcen a pris en charge cet aspect, on va citer les principales actions entreprise ou en cours par ce dernier :

-Réactualisation des études de transport pour choisir le ou les systèmes de transport à même de répondre aux attentes de la population tel qu'un système de tramway qui semble le mieux approprié. D'autre part l'étude de transport de la ville de Tlemcen doit se faire à l'échelle du groupement.

-Réhabilitation et entretien du réseau viaire pour assurer la sécurité et le confort des usagers, sachant que la rue est l'élément structurant de la ville qui donne une image instantanée du niveau socioculturel et de développement atteint par ses habitants.

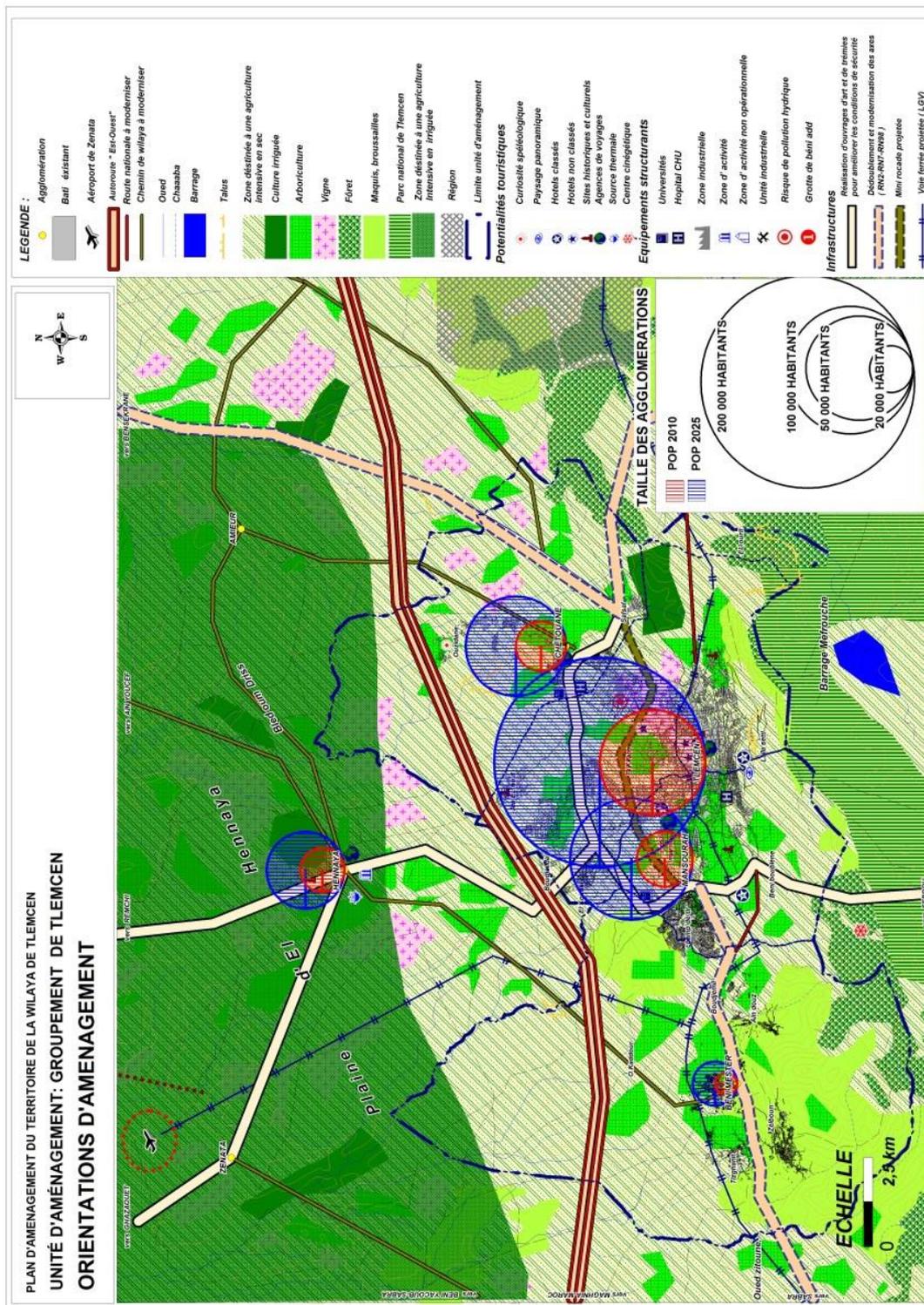
-Etude de faisabilité d'une zone piétonne autour du marché du centre-ville de Tlemcen

-Réalisation de gares intermodales (Autocars interurbains, Trains TER, Bus, tramways, etc.)

-Réglementation du stationnement aux niveaux des centres villes et le faire gérer par un personnel communal (ou adjudicateur) correctement formé.

-Réalisation des parkings protégés (type à étages) près des gares intermodales et des centres villes des principales agglomérations. Pour cela des mesures incitatives peuvent être accordées aux investisseurs potentiels.¹⁵⁰

¹⁴⁹ANAT, PATWT



Carte n°29 – Source : PATWT

7.4- L'étude du Plan des Transports Terrestres de voyageurs de la Wilaya de Tlemcen

Le transport représente une activité nécessaire aux besoins de mobilité qui engendre une foule d'activités telles que le travail, les études, les achats et la vie sociale de l'individu ou des ménages en général. Cependant le transport doit être un atout au

système économique ainsi qu'à la qualité de vie des ménages ; sinon il entrainera un temps de déplacement plus important et par conséquent un cout plus élevé.

On notera que la majorité des problèmes de circulation se situent dans le centre des agglomérations qui ont un taux élevés de déplacement en périphérie, ce qui incite à l'amélioration des services de Transport en Commun vers le centre-ville et l'amélioration des liaisons entre périphéries.

Les investissements publics prévus, notamment en matière d'infrastructures d'accueil de transport collectif, ne suffisent pas à pallier les problèmes découlant de la croissance constante de la demande en transport et de la congestion routière. Les politiques doivent permettre l'atteinte d'un équilibre entre l'amélioration de la mobilité individuelle et l'accessibilité au transport collectif.

Les solutions aux problèmes de mobilité ne doivent pas dépendre uniquement des transports car comme le démontre l'expérience : il faut une coordination entre les transports publics et le développement urbain.

Pour ce faire, le bureau d'études des Transports Urbains (BETUR) de l'Entreprise du Métro d'Alger (EMA) a mené en 2010 ce qu'on appelle l'Etude du Plan des Transports Terrestres de Voyageurs de la Wilaya de Tlemcen. Une étude qui consiste à analyser le fonctionnement du réseau de transport urbain et des lignes intercommunales du point de vue de l'organisation, de l'exploitation et des conditions de déplacements des voyageurs et ce dans tout le périmètre urbain de la ville de Tlemcen.

7.4.1- Consistance de l'étude :

Des scénarios ont été élaboré en cette étude dans la perspective d'obtenir un système de transport urbain multimodal, fonctionnel, intégré et performant, répondant aux besoins de mobilité et d'accessibilité.

Les recommandations des scénarios donnent le mode d'organisation du système de transport à court et moyen termes :

-2010 : Correspond aux interventions légères qui ne requièrent pas d'investissements lourds;

-2012 : Correspond à la première année de la mise en service des infrastructures d'accueil ;

-2015 : Correspond à l'année de mise en service d'un transport collectif en site propre : Bus Rapide Transit (B.R.T) ;

-2020 : illustre la plus importante politique en matière d'organisation et d'investissement dans les transports urbains. Il correspond à la première année de mise en service d'un mode de transport de masse (tramway).¹⁵¹

7.4.2- Objectifs spécifiques et approche retenue de l'étude :

Les objectifs spécifiques proposés pour le plan de transport urbain se résument comme suit :

1. L'économie : mobilité, efficacité, coûts.
2. La perspective sociale et la qualité de vie : accessibilité, équité, sécurité.
3. L'environnement : réduction des polluants et intégrité du milieu.
4. L'aménagement urbain : intégration harmonieuse à l'espace urbain.
5. La perspective organisationnelle : planification, organisation et exploitation intégrées et efficaces.

« Miser sur le Transport Collectif comme instrument privilégié pour résoudre la problématique des transports, répondre au besoin d'accessibilité et de mobilité et contribuer au développement économique et social de la Wilaya de Tlemcen ». ¹⁵²

L'approche retenue dans le plan de transport urbain de la ville de Tlemcen est une approche multimodale avec trois objectifs primaires :

- l'intégration, l'efficacité et la cohérence de la planification des réseaux de transports
- complémentarité des modes
- partage de la voie publique VP/TC.

Pour maintenir, consolider et développer un réseau de transport collectif intégré et efficace à l'échelle de l'agglomération, le plan de transport intervient aux niveaux suivants :

- L'hyper-centre de l'agglomération ;
- Entre la périphérie et le centre ;
- Entre périphéries.

La mobilité à l'intérieur de l'agglomération peut être assurée par les services du tramway, du BRT et du Bus.

¹⁵¹Bureau d'Etudes des Transports Urbains (BETUR) et Entreprise Métro d'Alger,. « Etude du Plan des Transports Terrestres de voyageurs de la Wilaya de Tlemcen », Etude pour La direction de transport, Tlemcen, P 166, 2010,

¹⁵²BETUR, 2010

7.4.3- Consistance du plan de transport urbain :

L'armature principale du réseau de transport multimodal est constituée de grandes pénétrantes à destination ou en provenance du centre de l'agglomération. La priorité du réseau de transport est d'offrir un accès direct au centre de l'agglomération, en fonction de la particularité de chaque quartier et de sa demande en transport.

Les modes prévus sont le tramway, le BRT ou l'autobus. Des mesures spéciales sont prévues pour le centre-ville : voies réservées, priorité aux feux tricolores, des refuges pour autobus. .

En effet, Un système maillé en forme de toile déployé autour du centre de Tlemcen est proposé par le réseau TC :

- Le premier cordon (axe prévu par le PDAU) qui ceinture le centre-ville de Tlemcen par le nord de Hai Zitoune est proposé pour le TC (lignes de bus & trafic VP);
- Le deuxième cordon TC est proposé pour ceinturer la Ville en reliant les quartiers Mansourah et Chetouane, en passant par le nord du quartier Abou Tachfine (lignes de bus & trafic VP);
- Le troisième cordon TC (axe prévu par le PDAU) assure la liaison El Koudia-Ain El Houtz-(lignes de bus & trafic VP);

7.5- Plan de transport Urbain de Tlemcen (P.T.U)

Le plan de transport urbain de la ville de Tlemcen est étudié selon trois horizons de 2010 jusqu'à 2020 ; élaborant pour chaque horizon un scénario approprié en fonction d'une augmentation dans le temps de la demande en déplacements, ainsi que de l'estimation des prévisions socioéconomiques de l'agglomération :

- Le scénario S1 à partir de 2010 : perspective de nouvelles infrastructures d'accueil ;
- Le scénario S1 à l'horizon 2012 : nouvelles infrastructures d'accueil ;
- Le scénario S2 à l'horizon 2015 : Bus Rapide Transit ;
- Le scénario S3 –variante 3 à l'horizon 2020 : 2 lignes de tramway Nord et Ouest.

Les infrastructures proposées, à partir de 2012, pour les différents scénarios ci-après sont regroupées en espaces intermodaux ou multimodaux.

9.5.1- Description du scénario 2010

Le transport collectif urbain dans l'agglomération de Tlemcen devrait subir quelques restructurations qui permettraient notamment un meilleur maillage du corridor reliant

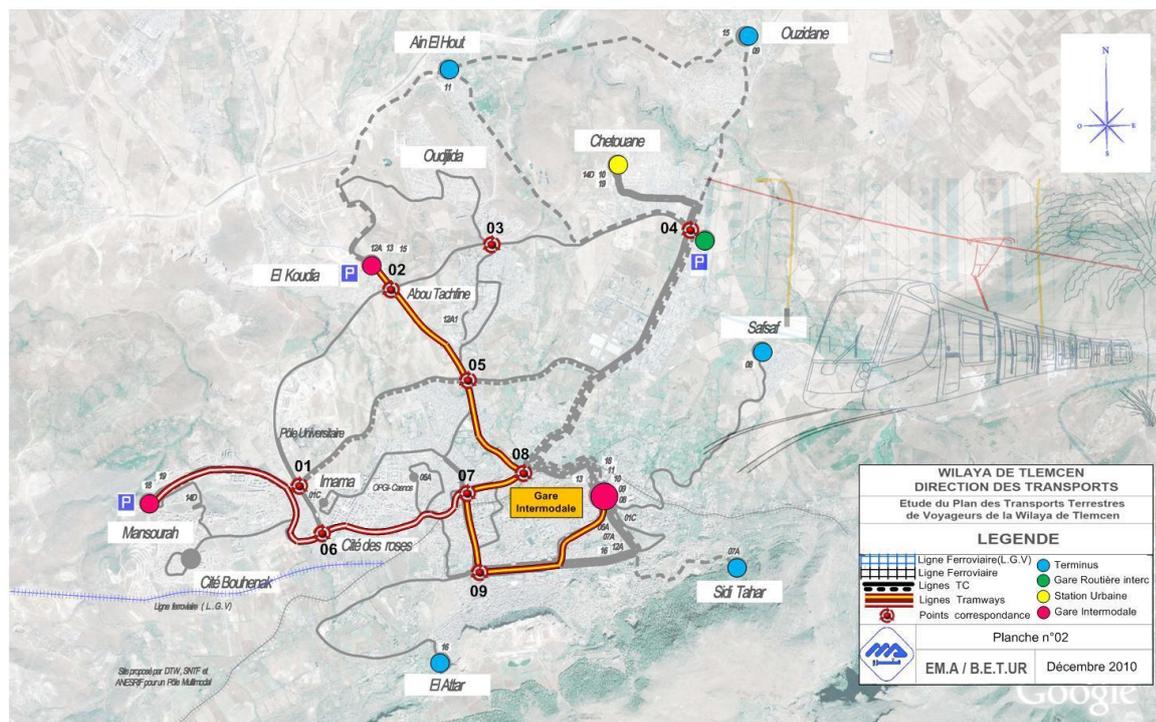
le centre-ville de Tlemcen à Mansourah et la mise en place d'une liaison rocade Chetouane-Mansourah. Le réseau consistera essentiellement en deux axes lourds de type bus.

Entre 2010 et 2012, le réseau de transport en commun sera composé de 16 lignes de bus. La configuration du site et du réseau routier font que le réseau TC urbain est composé essentiellement de lignes radiales et d'une ligne rocade :

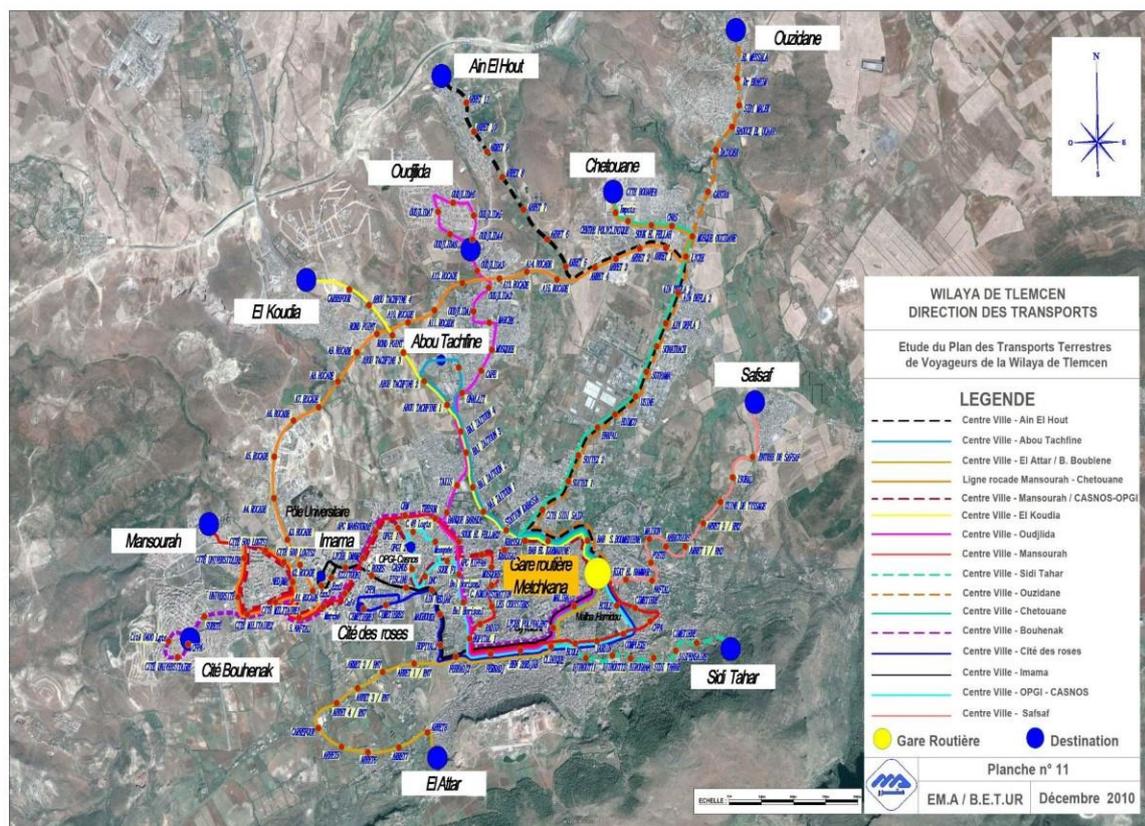
- 15 lignes radiales assurent la connexion des quartiers périphériques du P.T.U à la ville de Tlemcen (centre-ville) ;
- Une ligne rocade permettant la connexion des pôles de Chetouane et Mansourah via Abou Tachfine.¹⁵³

¹⁵³BETUR, 2010

Infrastructures d'accueil et principaux points de correspondance



SCENARIO 2010 : RESEAU DE TRANSPORT COLLECTIF



Carte n°30+31 -Source : Direction de transport

7.5.2- Description du scénario proposé à l'horizon 2012

Une réorganisation du transport collectif est prévue autour des stations Metchkana, la gare El Koudia et des 2 stations proposées à Mansourah et Chetouane pour encadrer les trois grands axes de transport (lignes de désir). Cette réorganisation comprend, entre autres, l'optimisation des nouvelles normes de service, ainsi que l'uniformisation de la flotte de véhicules.

A l'horizon 2012, le réseau de transport en commun sera composé de 17 lignes de bus:

- 2 lignes en rocade complètent la desserte offerte par les lignes radiales en proposant des rabattements vers les stations d'échanges ;

- 15 lignes radiales assurent la connexion du centre aux quartiers périphériques.¹⁵⁴

L'offre actuelle est assurée par l'E.T.U.T et des opérateurs privés de statut commun. Leurs moyens actuels ne permettraient pas d'apporter une réponse satisfaisante aux besoins de déplacements à moyen terme.

- **Organisation au niveau des terminus :**

L'aménagement et l'organisation des terminus proposés sont basés sur les principes suivants:

- Au niveau des terminus, l'attente doit être la plus confortable possible, dans un cadre agréable, protégés des nuisances, éclairés, à l'abri des intempéries (Pluie, Vent,...) avec la possibilité de s'asseoir;

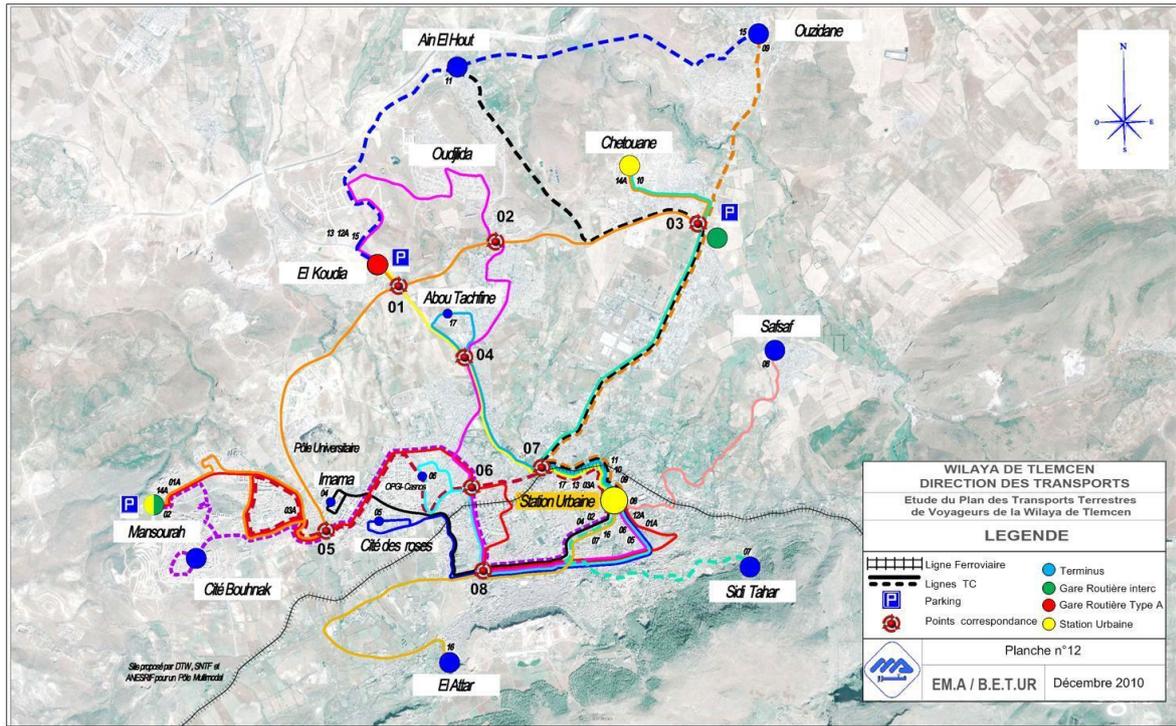
- L'information au terminus doit faciliter l'utilisation du système de transport (plan du réseau, horaire et éventuellement la tarification);

- Le temps à passer au terminus doit être le plus court possible;

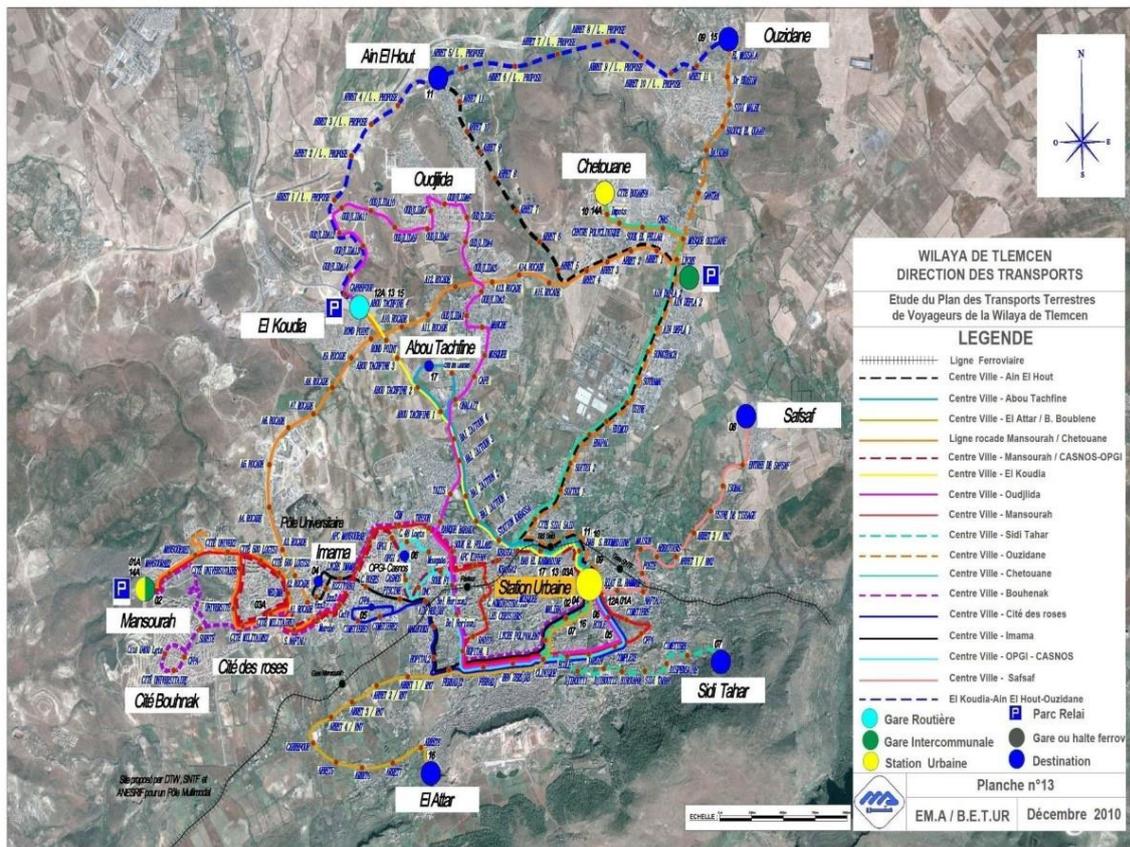
- Les manœuvres d'arrivée et de départ des bus doivent être exécutées avec un maximum de sécurité et de facilité pour les chauffeurs.

¹⁵⁴BETUR, 2010

Infrastructures d'accueil et principaux points de correspondance



SCENARIO 1 - 2012 : NOUVELLES INFRASTRUCTURES D'ACCUEIL RESEAU DE TRANSPORT COLLECTIF



Carte n°32+33 -Source : Direction de transport

7.5.3- Description du scénario 2 pour l'horizon 2015 (trois lignes B.R.T)

Il comprend trois mesures de type BRT dont deux représentent une introduction des dessertes de type pré-tramway, dont le service assurera la transition vers les modes lourds prévus pour 2020.

Pour la clientèle, il représente des corridors rapides de transports permettant de se déplacer en surface facilement. Les axes retenus pour ces BRT découlent des lignes de désir observées, et comportent de très grands volumes en TC sur des artères du périmètre de transport urbain de Tlemcen présentant un certain niveau de congestion en VP.¹⁵⁵

- Réseau de transport urbain

À l'horizon du 2015, Le réseau de TC Urbain serait constitué de 18 lignes. Ces dernières sont structurées de façon à :

- Mailler le territoire du Périmètre de Transports Urbains (PTU) ;
- Assurer les rabattements de voyageurs vers et depuis les stations importantes.

L'étude propose trois sous réseaux au sein de cet ensemble :

a/ Le réseau principal :

Forme l'armature du réseau global qui se compose de trois lignes B.R.T :

- Ligne BRT 1 : Metchkana – El Koudia ;
- Ligne BRT 2A : Metchkana – Bouhenak/Cité Militaire ;
- Ligne BRT 2B : Metchkana – Bouhenak/Cité 500 logements ;
- Ligne BRT 3 (rocade) : Mansoura – Chetouane ;

Ces trois lignes fortes et stratégiques devront bénéficier de conditions de circulation fluides ; elles pourront nécessiter des aménagements de couloirs réservés ou prioritaires.

b/ Le sous-réseau secondaire R1 :

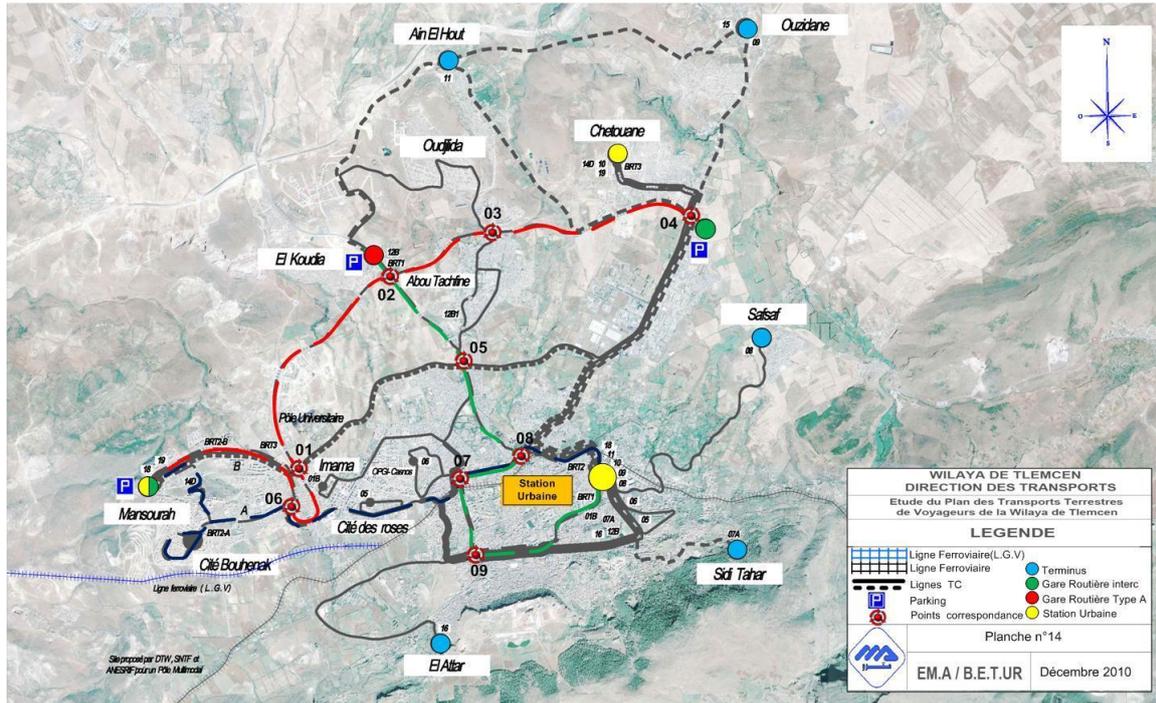
Est constitué de 7 lignes assurant des dessertes essentiellement internes à la ville de Tlemcen et à son prolongement vers Mansourah et El Koudia.

c/ Le sous-réseau secondaire R2 :

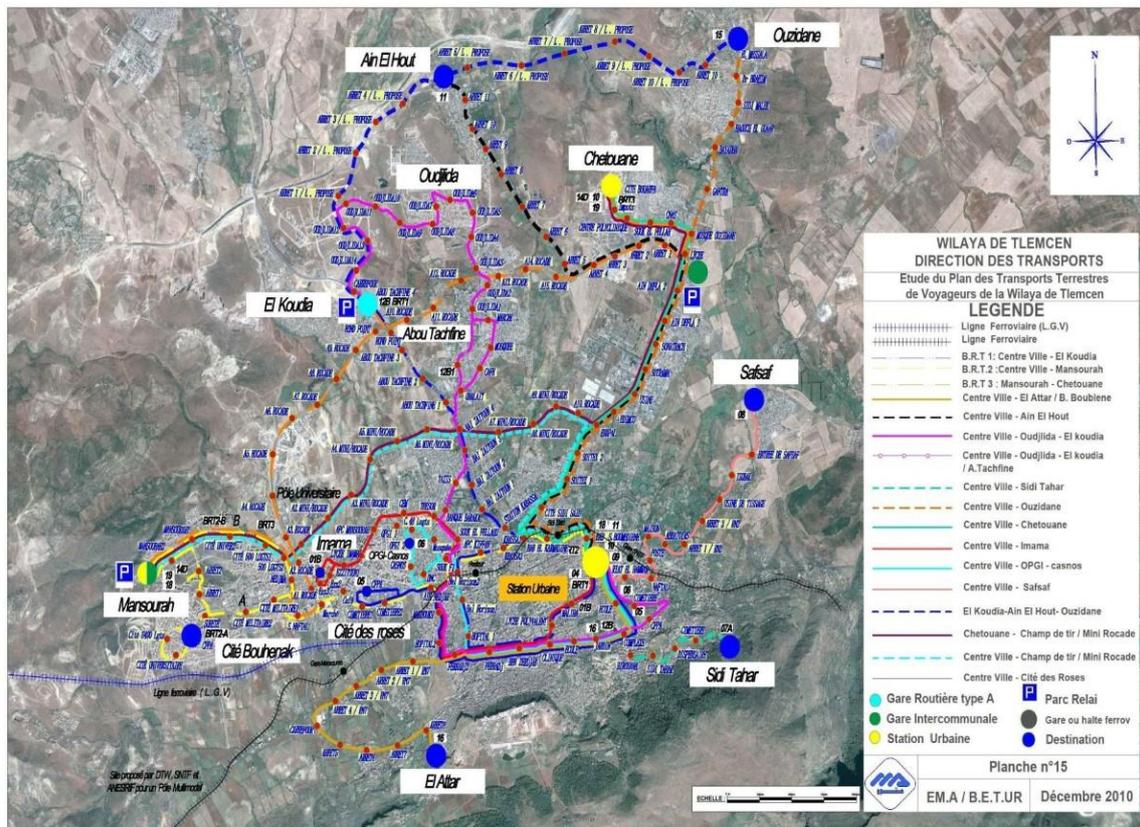
Est constitué de 7 lignes à destination des quartiers périphériques (Chetouane, Ain El Hout, Ouzidane, Safsaf, Sidi Tahar et El Attar).

¹⁵⁵BETUR, 2010

Infrastructures d'accueil et principaux points de correspondance



SCENARIO 2 - B.R.T : 2015 RESEAU DE TRANSPORT COLLECTIF



Carte n°34+35-Source : Direction de transport

7.5.4- Description du scénario 3 pour l'horizon 2020 : (deux lignes tramway)

Le passage au mode tramway est dicté par le nombre de voyageurs à transporter sur les axes majeurs, à hauteur de 4000 et 4500 voyageurs par sens (le plus chargé) à l'heure de pointe.

Les objectifs du plan de transport urbain à atteindre à cet horizon consistent en le renforcement des pôles d'échange (stations de bus et parkings incitatifs) ainsi que des nouveaux corridors en rocade de « bus », mais surtout la mise en service des deux lignes tramway.

Pour ce scénario, le corridor du réseau tramway épouse en grande partie celui du scénario 2 (BRT), notamment les lignes BRT1 et BRT2, toutefois les tracés du tramway ne peuvent être définis (ou entérinés) que sur la base d'études spécifiques de faisabilité. Seule la ligne BRT3 n'est pas exploitée en tramway. Il s'agit donc de :

- La mise en service de la ligne de tramway (Metchkana – El Koudia) ;
- La mise en service de la ligne de tramway (Metchkana – Mansoura).

Ces lignes permettent le rabattement de voyageurs en bus vers chacune des extrémités des deux lignes de tramway (pôles d'échanges).

Le tramway dessert plus de population au-delà de ce couloir (500 m de part et d'autre du tracé), notamment au niveau des deux pôles d'échanges localisés aux niveaux des extrémités des lignes et de Metchkana, puisque ces pôles permettent de créer une attraction à une plus grande échelle.

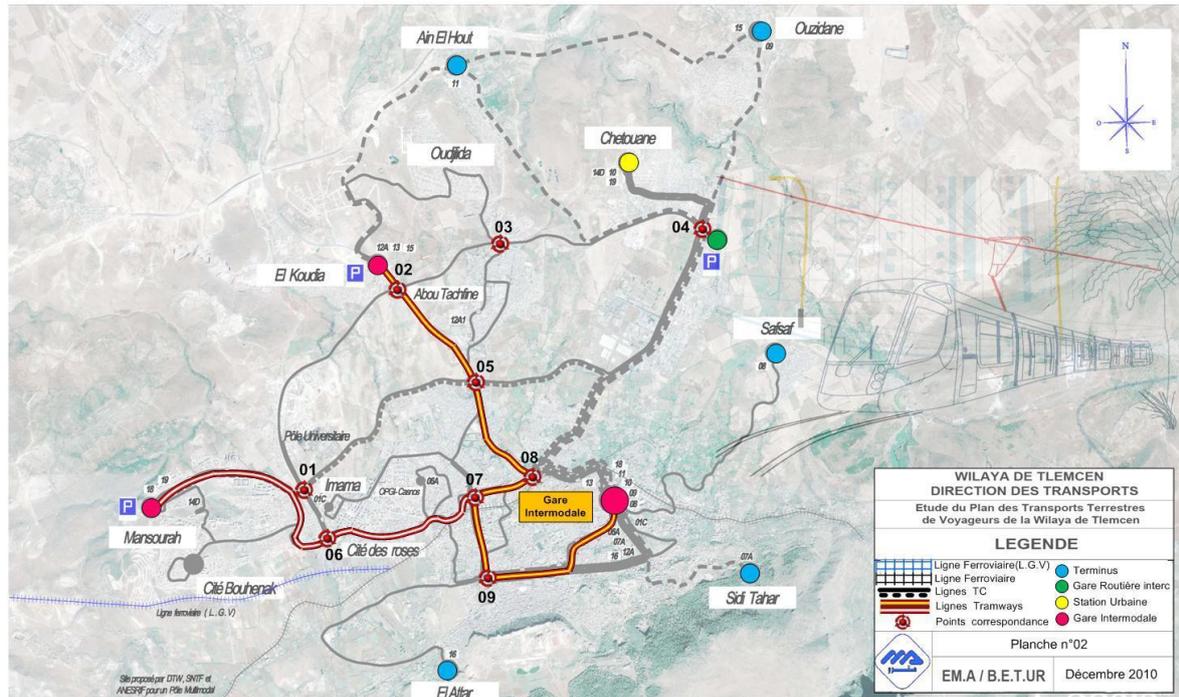
Des parcs de stationnement dit « relais », contigus aux pôles d'échanges (El Koudia, Mansourah et Chetouane), seront mis en place. Cette offre de stationnement en périphérie a pour objectif d'inciter les automobilistes à déposer leur véhicule avant d'entrer dans l'agglomération et à poursuivre leur déplacement en utilisant les transports en commun.

Réseau de transport urbain

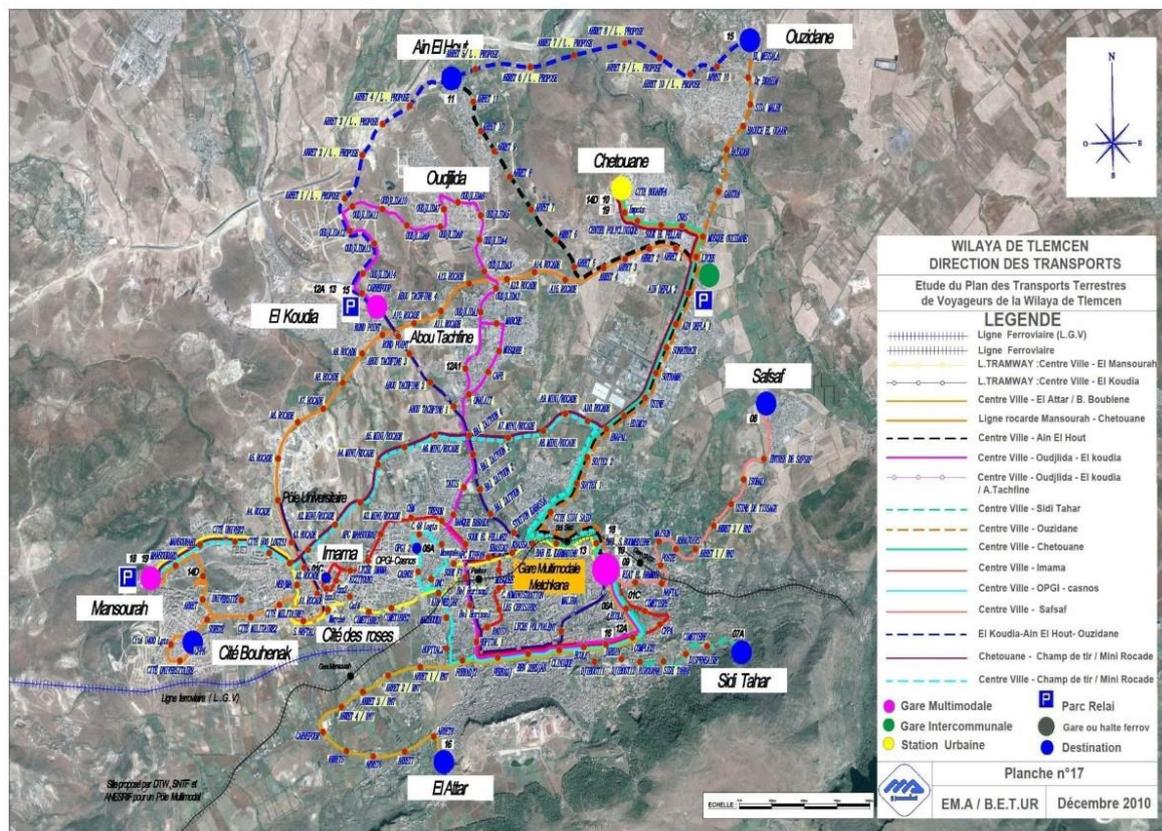
À l'horizon du 2020, Le réseau de TC Urbain devra être constitué de 16 lignes. Ces dernières seront structurées de façon à :

- Mailler le territoire du Périmètre de Transports Urbains (PTU) ;
- Faciliter le rabattement de voyageurs vers les stations importantes et vers le tramway.

Infrastructures d'accueil et principaux points de correspondance



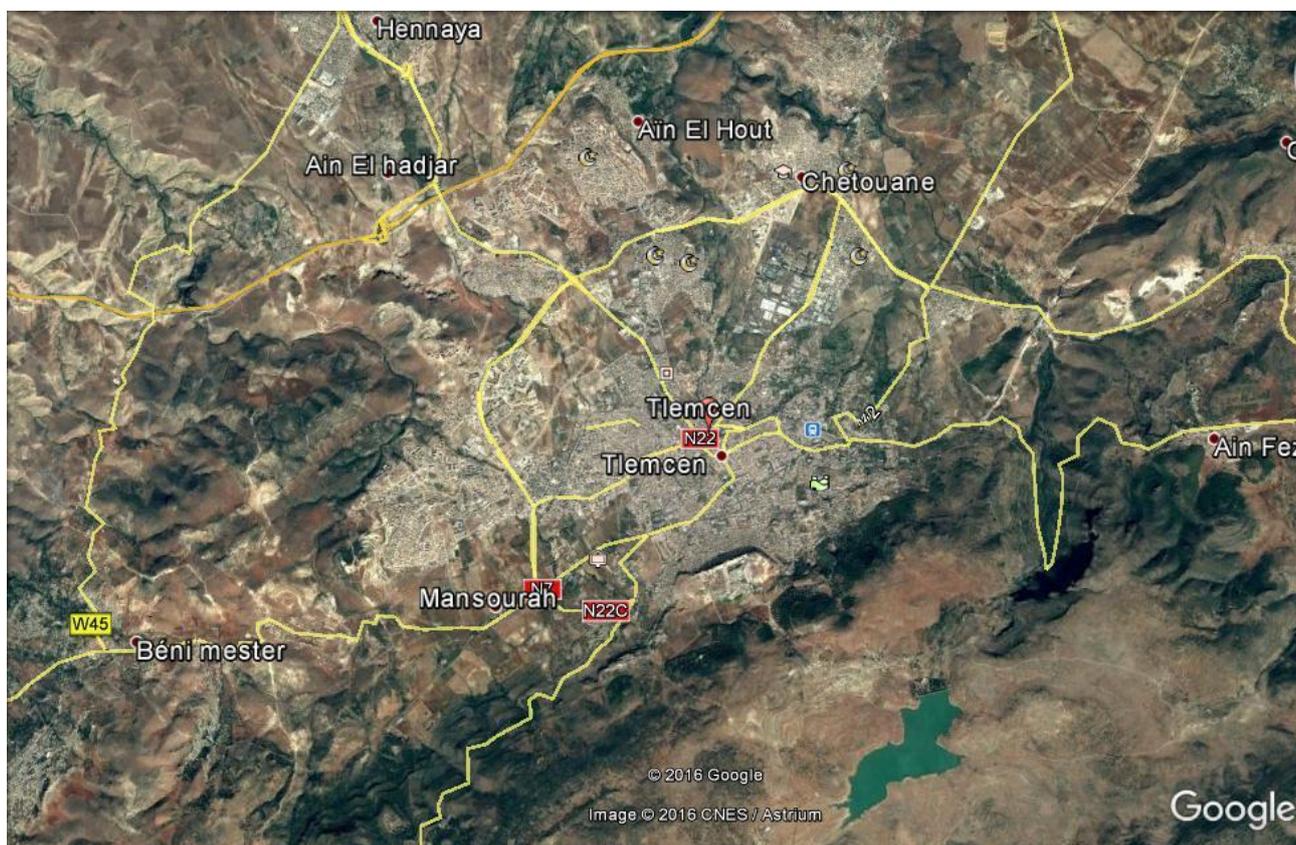
SCENARIO 3 - VARIANTE 3 : TRAMWAY 2020 RESEAU DE TRANSPORT COLLECTIF



Carte n°36+37-Source : Direction de transport

En sus des investissements en termes d'infrastructures, il y a lieu de prévoir pour 2012 la requalification d'une partie de la gare Metchkana en station urbaine dans la perspective d'intégrer un espace intermodal en 2020 (bus urbain et tramway), ainsi que des stations urbaines de Mansourah et Chetouane.

8- Conclusion



Carte 38 : Tlemcen en 2017 Source : Google Earth

- Réellement en 2010, aucune opération planifier n'a été lancer, il y avait que les lignes radiales qui assureront les liaisons entre le centre-ville et les zones périphériques.
- 2012, le transport reste le même et jusqu'à aujourd'hui en 2017 aucun terminus ne répond aux commodités recommandé dans l'études de transport.
- 2015, il y a eu la mise en place de la liaison rocade Chetouane-Mansourah, et le lancement de la ligne ferroviaire ainsi que la réalisation de différentes gares intermodal
- 2020, le projet de tramway est en suspend par faute de financement.

L'efficacité d'un système de transport est d'apprécier dans le niveau de satisfaction qu'il offre à l'utilisateur en termes de fluidité, la maîtrise de temps de déplacement, les conditions qualitatives et de sécurité du transport. Les orientations définies par la loi N° 01 13 du 16 août 2001 portant orientation et organisation des transports énoncent les principes généraux qui s'inscrivent pleinement dans les perspectives d'un développement durable.

Les critères d'appréciation quant aux choix relatifs aux infrastructures et équipements dans la mise en œuvre d'un système de transports concerneraient essentiellement :

- L'efficacité économique et sociale compte tenu de la demande prévisionnelle,
- Les objectifs fixés par les plans de développement urbain,¹⁵⁶

L'objectif recherché à moyen et long terme est d'arriver à une performance de ce mode de déplacement tant sur le plan quantitatif et qualitatifs (ponctualité, régularité, hygiène, sécurité, coût) dans la perspective d'une réduction progressive de l'usage du transport spécialisés et l'usage du véhicule particulier.

Il est démontré actuellement par la lecture des instruments d'urbanisme leur révision ainsi que les scénarios élaborés par la direction des transports que la situation est vraiment très contrastée. La ville a été planifiée mais certaines planifications en sont restées à l'état de projet, d'autres planifications ont été très fragmentées, par quartiers ou par projets, mais sans articulation d'ensemble à l'échelle de l'agglomération.

Cependant, l'accroissement des transports collectifs associé avec celui de la circulation mécanique (tout type de véhicule confondu) n'a pas été suivi par les opérations planifiées en termes d'infrastructures de transport et d'aménagement de dessertes assurant une amélioration qualitative des conditions de transport et déplacement. La question qui se pose alors porte sur l'articulation entre cette planification stratégique et sa réalisation. Les quelques plans stratégiques de ces dernières années, à Tlemcen, ont mis en lumière le fait que la difficulté majeure de la planification tenait à l'absence d'interconnaissances entre les différents éléments qui font la ville... et ce défaut d'interconnaissance associé à des projections peu réalistes pose réellement problème quand il s'agit ensuite de s'inspirer de la planification stratégique pour mettre en place des projets concrets, réalisables et réalistes.

¹⁵⁶ Agence Nationale d'Aménagement du Territoire. « Un espace urbain de cohérence et de solidarité intercommunale » Rapport final de l'Etude de révision du PDAU Tlemcen ,2006

Conclusion Générale

Cette thèse, présentée en trois parties, a abordé la question du territoire urbain tlemcenien à travers les différentes formes d'aménagement urbain et des mobilités de ses habitants.

La première partie a montré comment de la ville ancienne, qui a subi de nombreuses modifications qui ont fait émerger peu à peu la ville d'aujourd'hui. Ainsi que les pratiques de mobilité telles qu'elles évoluent au quotidien dans l'aire métropolitaine. Ce qui nous a permis de relever l'impact des réseaux de déplacement sur l'expansion de la ville au fil du temps et selon la société qu'ils abritent. Et que la mobilité fait partie intégrante dans l'évolution des villes. Cependant, les théories et les concepts évoluent en matière d'urbanisme pour apporter les meilleures réponses à nos villes qui deviennent de plus en plus dépendantes de l'automobile. Chose que connaît la ville de Tlemcen depuis quelques années qui est arrivée à 32 000 voitures, et se trouve face à trois risques abordés plus haut : de l'uniformité, l'extension et l'implosion. Une dépendance automobile qui lui a permis de sortir de ses murailles et se développer peu à peu en passant d'une première à une deuxième périphérie et cela continue. Ce qui a généré et génère toujours un étalement de la ville qui va très bientôt se rattacher à la commune qui était autrefois lointaine tel que Hennaya.

Dans une seconde phase du travail, l'attention a été portée sur la description et l'analyse des lois et textes législatifs algériens qui montrent qu'il y a un déséquilibre entre la planification urbaine et les mobilités ; ainsi qu'un regard sur ce qui se passe dans le monde et comment d'autres villes ont géré l'étalement et dessiné leurs villes en fonction de la mobilité. Car il faut concevoir la planification des transports aux multiples échelles qui rythment la vie des agglomérations en s'assurant d'avoir une planification urbaine globale ou, tout au moins, d'une planification des transports soucieuse des interactions entre ville et transport, que d'une planification sectorielle.

Tlemcen même avec l'extension et l'étalement qu'a connue la ville, qui a créé une multiplicité de centres économiques tels que Imama et Kiffane qui sont dotés de tous les équipements nécessaires (commerces, administration, loisirs, etc.) mais la population reste très attachée à la ville centre, la ville historique ; et par manque de gestion et de prise en compte de ce phénomène, la ville se retrouve encombrée et congestionnée. Notant aussi qu'avec un stationnement non réglementé et possible un peu partout, ceci attire les automobilistes, choses qui risquent de fragiliser entre autres le patrimoine

architectural de la ville (qui est lui-même délaissé). Et avec la nomination de la ville comme capitale du monde islamique en 2011, Tlemcen attire de plus en plus de touristes. Tous ces facteurs doivent être pris en considération pour l'élaboration de tout instrument de planification et de gestion de la ville en intégrant systématiquement la notion de transports et de mobilités.

L'analyse menée dans cette seconde partie avait pour ambition de proposer une typologie des comportements de mobilité. Pour pouvoir avoir les bons principes d'urbanisme et de configuration qui vont permettre de parvenir à une cohérence dans le dessin de la ville, ainsi que les dispositifs institutionnels, règlementaires et financiers les mieux adaptés. Toutefois, il ne faut pas hésiter à encourager l'adaptation et l'adoption des bonnes pratiques et des expériences réussies dans d'autres villes et dans d'autres pays, car on aspire tous au même confort de vie en ville.

La troisième partie s'attache à montrer et à observer Tlemcen de plus près dans toutes ces dimensions, en passant par son développement historique avec toutes les civilisations qui s'y sont succéder jusqu'à aujourd'hui ou elle prend de l'ampleur et va vers la métropolisation. Comme dirai Mr Rachid Sidi Boumediène la métropolisation n'est plus qu'un concept analytique mais plutôt un concept opératoire (arriver à la métropolisation) applicable quasiment partout.

On s'aperçoit à Tlemcen, du développement d'un tissu urbain fragmenté et satellitaire. Un étalement qui s'étend entre Hennaya et Tlemcen en vue d'une économie en expansion, qui va transformer et déséquilibrer davantage l'aspect géographique et urbain de la ville. La fonction polarisante du cœur d'agglomération est relativisée, selon le contexte, au profit de centralités émergentes.

En effet, la gravité des déséquilibres urbains constatés sur le territoire de l'agglomération, en particulier entre les zones d'habitat et les lieux de travail, ainsi que le sous-équipement de certains quartiers périphériques, ont engendré une crise des transports urbains.

Les déséquilibres entre les activités et les zones ont créé des mouvements pendulaires intenses entre la périphérie et la zone centrale, ce qui a entraîné l'inadéquation entre l'offre et la demande en matière de transport collectif.

Néanmoins, Tlemcen a fait l'objet de plusieurs approches qualitatives et a vu défilé tous les instruments d'urbanisme et de transports, qui ont chacune apporté un plus à l'évolution de la ville et a réglé quelques problèmes liés à l'urbanisme, l'eau, transports, réseaux.

Ainsi, l'on note que chaque administration élabore ses instruments de planification en l'absence de toute coordination. Dans la plupart des cas les plans de transport sont élaborés quelques années après le PDAU et vice versa. Souvent les questions de transport urbain dans les PDAU sont abordées comme la création d'une rocade pour la déviation du trafic de transit, la réalisation de trémie ou l'aménagement de carrefours, etc. une approche très superficielle. Le plan d'aménagement du territoire de la wilaya de Tlemcen a pris en charge cet aspect qui a été suivie en 2010 par une étude du transport qui essaye d'élaborer un système de transport adapté à l'agglomération du grand Tlemcen ou ils ont prévu l'introduction des Bus Transit Rapid et le Tramway. Cela dit, Tram, train, bus, voitures partagées, mobilité douce..., tous les intervenants s'accordent à dire que le succès des uns repose sur celui des autres. La complémentarité est la clé de voûte sur laquelle repose une mobilité plus intelligente et respectueuse de l'environnement et la mobilité est une chaîne constituée de plusieurs maillons qui ont tous leur importance y compris l'aménagement urbain. Toutefois, avec l'élaboration des nouvelles lois portant sur le développement durable, on remarque une prise de conscience qu'une amélioration des transports en commun ne suffirait pas, d'autant plus que l'achat des automobiles et la mobilité continuent d'augmenter. il faut donc prendre des mesures massives pour y arriver.

De ce fait, pour mieux améliorer et compléter l'idée des autorités dans le PAWT et on s'appuyant sur cette thèse on peut éventuellement proposer quelques lignes directrices :

- Décongestionner le centre principal et préserver le secteur historique. En le rendant interdit au véhicule particulier, avec installation de parking à l'entrée du centre.

- La séparation horizontale du trafic, la séparation des voitures particulières des transports en commun et des piétons.

- La gestion du stationnement est l'une des tâches les plus urgentes de la planification urbaine et du transport.

- Développés de façon intégrée et dès le départ, les transports en commun, la planification du territoire, l'environnement, le développement économique et les services à la population, en périphérie existante ou en voie de création (comme boujlida ou oujlida qui abrite le plus grand programme d'habitat de Tlemcen)

En règle générale, les mesures de restriction de la circulation automobile devraient porter sur tous les trajets pour lesquels existent des solutions de remplacement, soit par les transports en commun, soit avec des véhicules non motorisés.

On voit aujourd'hui, les grandes villes algériennes connaissent la programmation de plusieurs projets de tramway et la mise en place des entreprises de transport urbain par

autobus, mais ce en l'absence de toute politique nationale de transport urbain, en particulier les transports collectifs. En outre, l'élévation du taux de motorisation des ménages et le développement outrancière des infrastructures routières nous laisse dire que l'avenir des transports collectifs urbains n'est pas bien précisé.¹⁵⁷

Cette situation s'explique aussi par la complexité qui caractérise la problématique urbaine en l'absence d'une politique de la ville susceptible d'organiser l'urbanisation et les transports.

D'une manière générale, l'on considère que le plan de transport urbain devrait constituer une partie intégrante du plan d'urbanisme directeur et des plans de développement ou d'aménagement urbain. Les administrations et les autorités locales, responsables de la gestion des villes sont appelés à coordonner en permanence le plan de transport urbain et le plan d'urbanisme.

Planification de l'aménagement urbain et des infrastructures de transport se construisent parallèlement.

« Il est indispensable, cela va sans dire, que les projets d'urbanisme tiennent compte de la circulation automobile ; mais il n'est nullement nécessaire que les voitures soient autorisées à pénétrer et à stationner librement dans toutes les parties de la cité, au plus grand détriment de toutes les autres activités, ni que l'ensemble des modes de vie soit organisé en fonction de l'usage d'une voiture personnelle. Ni encore que les structures même de la cité puissent être remises en question par la sortie de modèles aux dimensions de plus en plus imposantes. (...). Il faut encourager la production et la vente de petites voitures, mus électriquement, qui seraient utilisées en complément et non en remplacement des transports publics, dans les limites de la cité. Vitesse modérée, discrétion, encombrement réduit, maniabilité, telles doivent être les caractéristiques de la voiture de ville. »¹⁵⁸

¹⁵⁷ BAOUNI Tahar, « les dysfonctionnements de la planification urbaine et des transports urbains dans les villes algériennes ». Laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable VUDD. Alger, 2008

¹⁵⁸ MUMFORD Lewis. *La cité à travers l'histoire*. Marseille : Ed. Agone, 2011.

Bibliographie :

Agence Nationale d'Aménagement du Territoire. « Tlemcen, Hier, Aujourd'hui, Demain », ALGER, 2011

Agence Nationale d'Aménagement du Territoire. « Plan directeur d'aménagement intégré par aires de planification » Rapport final du Plan d'Aménagement du Territoire de la Wilaya de TLEMEN, Tlemcen, P121,

Agence Nationale d'Aménagement du Territoire. « Un espace urbain de cohérence et de solidarité intercommunale » Rapport final de l'Etude de révision du PDAU Tlemcen, P 293 ,2006

ANIREF. « Rubrique Monographie de la Wilaya de TLEMEN », Tlemcen, 2011

ANISIO BRASILEIRO de Freitas Dourado. *Développement urbain et transports collectifs au Brésil. Les enseignements de l'expérience de Recife et de Curitiba*. Thèse de doctorat en Transport sous la direction de A. Bieber: Ecole nationale des ponts et chaussées. P446, 1991, Disponible sur : https://halshs.archives-ouvertes.fr/file/index/docid/529422/filename/1991TH_BRASILEIRODEFREITASDOURADO_A_NS15716.pdf

Analyse et lecture urbaine Tlemcen, Honaine, Nedroma. Document fait par un groupe d'étudiants en 4^{ème} année. Université Abou Bekr Belkaid, Tlemcen, 2005

ASCHER François. *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. Paris : Ed. L'aube poche. P , 2010

AUGE Marc. *Pour une anthropologie des mondes contemporains*. Paris : Ed. Champs Flammarion. P , 1997.

BAILLY Jean-Paul et STATHOPOULOS Nikolas. *Les enjeux du transport public dans les villes européennes*. Actes du colloque publié avec le soutien de la Commission européenne. Ed. Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées

BAOUNI Tahar, « les dysfonctionnements de la planification urbaine et des transports urbains dans les villes algériennes ». Laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable VUDD. Alger, 2008

BENSEDIK Ali, « Un projet territorial stratégique », ASPEWIT, n° 5, Juin 2010

BOUAYED Morsli, «Atlas 2008», ASPEWIT.n°1, 2008

BOUAYED Morsli, "Atlas 2009", ASPEWIT.n°2, 2009

BURDESE Jean Claude. « Techniques, Territoires et Sociétés » in *Villes du XXI^e siècle : entre ville et métropole, rupture ou continuité ?* Colloque international de la DRAST. Rochelle 19-21 Octobre 1998, n° 35, La rochelle : DRAST, 1998, P234.

Bureau d'Etudes des Transports Urbains (BETUR) et Entreprise Métro d'Alger,. « Etude du Plan des Transports Terrestres de voyageurs de la Wilaya de Tlemcen », Etude pour La direction de transport, Tlemcen, P 166, 2010,

GHOMARI Fouad. « La médina de Tlemcen : l'héritage de l'histoire », Tlemcen, 2007

GIEDON Sigfried. *Espace, Temps, Architecture*. Paris: Ed. Denoel. P , 2004.

GROSJEAN Bénédicte. *Urbanisation sans urbanisme : une histoire de la ville diffuse*. Belgique : Ed. Mardaga. P , 2010.

HADJAR Nouria. *Transport interurbain et maîtrise de la mobilité dans la wilaya de Tizi-Ouzou*. Thèse de Master en Science économique, sous la direction de Pr Malika Ahmed Zaid, Université Mouloud Mammeri, Tizi Ouzou, P 135, 2013

HENRIOT Carine. « Aménager la périphérie urbaine chinoise : ville nouvelle et partenariat public-privé à Shanghai », in *Les cahiers du développement urbain durable*, Université Paris 1, 2012, Disponible sur : http://www.unil.ch/files/live/sites/ouvdd/files/shared/URBIA/urbia_hors_serie/De_coupe_14.pdf

HEURGON Edith. « Villes et transports en devenir : la démarche prospective de la RATP ». in *Les enjeux du transport public dans les villes européennes*. Actes du colloque publié avec le soutien de la Commission européenne.

KAUFFMANN Vincent, Dominique Joye, Fritz Sager, Yves Ferrari. *Coordonner transports et urbanisme*. Suisse : Ed. Science, Technique, Société. 2003.

LE CORBUSIER. *Urbanisme*. Paris. Champs arts. P , 2005.

LATRECHE Chafia. *La planification urbaine : entre théorie, pratiques et réalité. Cas de Constantine*. Thèse de Magister en Urbanisme sous la direction de Benabbas Kaghouche , université de Constantine, P303, 2008.

MOGHADAM Amin. *Villes du futur, futur des villes : quel avenir pour les villes du monde ?*, Article Sénat. 2016. Disponible sur : <http://www.senat.fr/rap/r10-594-2/r10-594-28.html>

- MUMFORD Lewis. *La cité à travers l'histoire*. Marseille : Ed. Agone. P , 2011.
- NEDJAI Fatiha. *Les instruments d'urbanisme entre propriétaire foncier et application*. Thèse Architecture : Université de Biskra. 2013 ;
- SIDI BOUMEDIENE Rachid. *Echec des instruments ou instrument de l'Echec ?* Alger : Ed. Alternatives Urbaines. P ,2013.
- TABAKA Kamila. *Vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne, étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble*, Thèse de doctorat Géographie sous la direction de Martin Vanier et Sonia Chardonnel, Université Joseph Fourier Grenoble I. 2009.
- YEH Chao-Fu. Gros Plan, Shanghai, une ville en voie de motorisation ?le développement du transport urbain à Shanghai. Université de Paris-Est, Disponible sur : <http://docplayer.fr/5380336-Gros-plan-shanghai-une-ville-en-voie-de-motorisation-le-developpement-du-transport-urbain-a-shanghai.html>
- BARBUGIAN Nicola. *La ville vide, Antonio Sant'Elia et l'exercice de la composition*. Paris. 2013. Disponible sur : http://www.academia.edu/5982642/La_ville_vide._Antonio_Sant_Elia_et_lexercice_d_e_la_composition

Sommaire

- 1- Introduction Générale
- 2- Objet de la Recherche
- 3- Importance de la Recherche
- 4- Problématique
- 5- Hypothèses
- 6- Objectif de la Recherche
- 7- Méthodologie d'approche

Chapitre 1 : Evolution et mutations des Villes, Concepts généraux et définitions plurielles

Chapitre 2 : Evolution et mutations de la notion de Mobilité, concepts généraux et définitions plurielles

Chapitre 2 : Les villes et les mobilités

Chapitre 3: Contexte National

Le développement urbain et les systèmes de transport en Algérie, entre législation et réalité

Chapitre 4 : Contexte International

Un tour du monde

Chapitre 5 : Historique urbain de la ville

Chapitre 6 : Développement urbain du Groupement

- **Conclusion générale**

