

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET

DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE LARBI BEN M'HIDI - OUM EL BOUAGHI –

INSTITUT DE GESTION DES TECHNIQUES URBAINES

N° d'ordre : .....

Série : .....

## MEMOIRE

POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE MAGISTER

EN URBANISME

OPTION: «GESTION DES VILLES ET DEVELOPPEMENT DURABLE»

Présenté par : Melle BOUALI Karima

**L'urbanisme durable ; un impératif de la ville  
contemporaine « Cas de la ville de Blida »**

Sous la direction du Dr : GHENOUCHE Ahmed

**Membres du jury :**

Président : Pr BOUCHMAL Salah

Professeur Université d'Oum El Bouaghi

Rapporteur : Dr GHENOUCHE Ahmed

M.C.A. Université d'Oum El Bouaghi

Examineur : Dr GUENADEZ Zineddine

M.C.A. Université de Constantine 3

Examineur : Dr MEZA Nouredine

M.C.A. Université d'Oum El Bouaghi

- DECEMBRE 2014 -

# Dédicaces

*L'occasion tant attendue pour dédier ce modeste travail aux personnes qui me sont les plus chères en ce bas monde est enfin arrivée. Il s'agit de toutes ces personnes qui m'ont soutenu par leur présence permanente dans les moments difficiles et qui ont été le catalyseur de toute mon énergie et tous mes efforts ;*

## *Je dédie ce travail :*

*À ma grande mère que Dieu bénisse son âme.*

*À mes parents pour tous les sacrifices qu'ils ont consentis pour mes études, qu'ils trouvent ici tout le témoignage de ma reconnaissance et mon plus profond respect.*

*À celle la plus chère pour moi, maman, pour sa tendresse, son amour, son soutiens et sa présence à mes coté durant toute ma vie.*

*À mes très chères sœurette : Yasmine, Sarah et Soumia.*

*À toute ma famille, à mes très chères tantes Aziza et Nadjia qui m'ont toujours aidé et soutenu, à mon bien aimé oncle Bouzid qui à toujours été là pour moi, à mes cousins et cousines.*

*À Mon cher futur mari.*

*À tous mes enseignants qui m'ont éclairé sur ce chemin du savoir.*

*À mes collègues de la post-graduation promotion 2011.*

*À mes amies.*

*À ma famille pour ses sacrifices tout le long de ce travail ainsi qu'à tous ceux qui aiment le savoir et la connaissance.*

*Très sincèrement KARIMA*

A decorative border of repeating floral motifs surrounds the text. The motifs are stylized, resembling small flowers or leaves, arranged in a continuous line.

# Remerciement

*Merci à DIEU le tout puissant de m'avoir donné la force et le courage de mener jusqu'à la fin ce travail. Et d'avoir illuminé mon chemin pour achever mes études.*

*Je tiens à remercier ma Mère pour ses conseils ses orientations et son suivi, toute au long de ce mémoire.*

*Je remercie vivement mon encadreur le Docteur Ghenouchi Ahmed de m'avoir orienté et aidé à faire aboutir ce modeste travail. Veuillez trouver, ici, l'expression de ma profonde gratitude et mon profond respect.*

*Je remercie également le président et les membres du jury qui ont bien voulu m'honorer par leur présence afin d'évaluer mes efforts.*

*Mes remerciements s'adressent également à tous les enseignants qui ont contribué à ma formation.*

*J'exprime ma gratitude à toutes les personnes des différentes administrations qui ont accepté de répondre à mes questions avec gentillesse et à tous les organismes qui m'ont facilité l'accès aux différents services.*

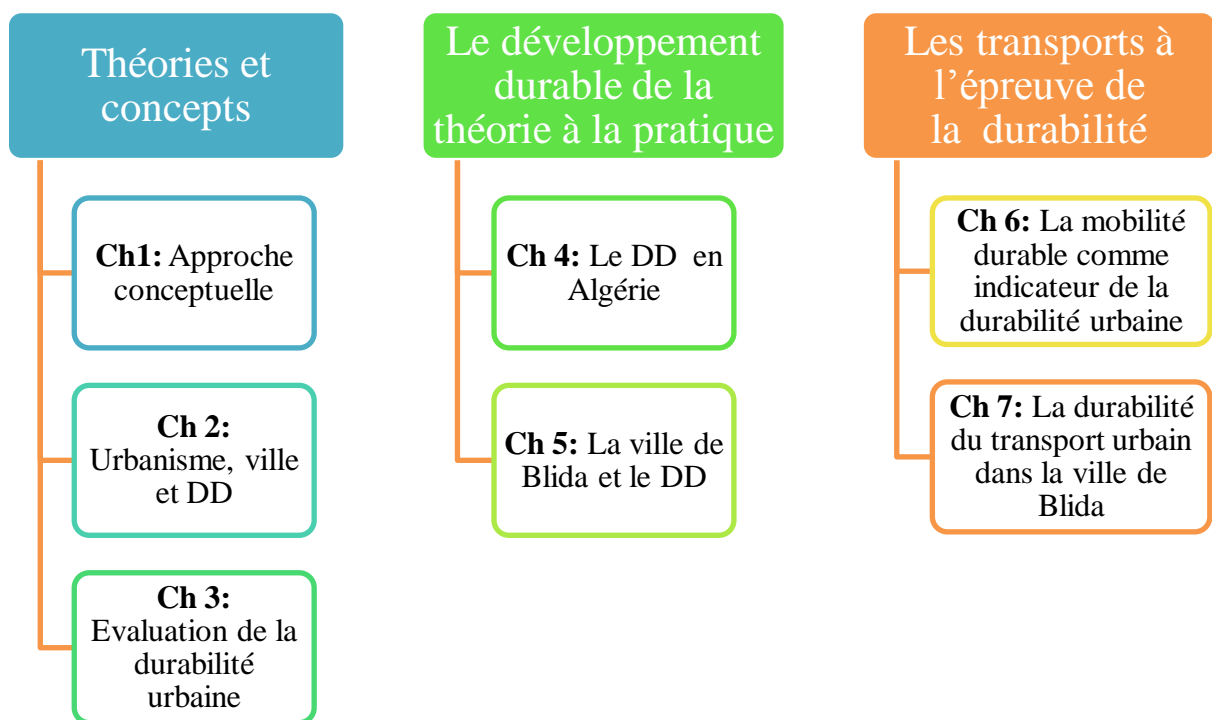
*Enfin, j'adresse mes plus sincères remerciement à tous mes proches et amies qui m'ont toujours soutenu et encouragé au cours de la réalisation de ce mémoire.*

*Tout travail de recherche n'est jamais totalement l'œuvre d'une seule personne, à cet effet, je tiens à remercier tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce travail.*

*Merci à tous*

## Structure du mémoire

**Le plan de travail se compose des trois parties suivantes :**



## Sommaire

<u>CONTENU</u>	<u>PAGE</u>
<b>Sommaire</b> .....	I
<b>Liste des figures</b> .....	IX
<b>Liste des tableaux</b> .....	X
<b>Liste des photos</b> .....	X
<b>Liste des cartes</b> .....	X
<b>Introduction générale</b> .....	01
1- Problématique .....	02
2- Hypothèses de recherche .....	03
3- Motivation du choix du thème .....	04
4- Choix du site .....	04
5- Objectif du travail .....	04
6- Méthodologie de recherche .....	04
7- Outils méthodologiques .....	06

## Première Partie : THEORIES ET CONCEPTS

### Chapitre 01 : Approche conceptuelle

<b>Introduction</b> .....	07
<b>I- La ville</b> .....	07
1- Définitions de la ville .....	07
<b>II- L'urbanisme</b> .....	08
1- Définitions de l'urbanisme .....	08
2- Projet urbain .....	10
3- Aménagement urbain .....	11
4- Planification urbaine .....	11
5- Programmation urbaine .....	12
6- L'urbanisation croissante du monde .....	13
7- Les problèmes urbains de la ville .....	14
<b>III La gouvernance et la gestion urbaine</b> .....	15
1- La notion de la gouvernance .....	15
1.1- Définitions .....	15
1.2- La bonne gouvernance .....	17
2-La gouvernance urbaine .....	18
3- Conditions de la bonne gouvernance urbaine .....	19
4- La gestion urbaine .....	20
4.1- Définition .....	20
4.2- Les enjeux de la gestion urbaine .....	20
<b>IV- Le développement durable</b> .....	20
1- Les prémices du développement durable (prise de conscience de la nécessité de protéger l'environnement) .....	20
2- La notion du développement durable .....	23
2.1- Définition du développement durable .....	23
2.2- Les objectifs du développement durable .....	25

2.3- Les principes du développement durable .....	25
2.4- Les conditions nécessaires au développement durable .....	26
2.5- Les enjeux du développement durable .....	27
3- Les Agendas 21 et l'Agenda 21 local .....	28
3.1- Définition de l'agenda 21 .....	28
3.2- L'agenda 21 local .....	28
A- Définition de l'agenda 21 local .....	29
4- Développement urbain durable .....	30
4.1- Le développement urbain .....	30
4.2- Les impacts du développement urbain .....	30
4.3- Le développement urbain durable (DUD) .....	31
4.4- Les objectifs du développement urbain durable .....	31
A - L'accessibilité pour tous aux avantages de la ville .....	31
B- Assurer la santé dans la ville .....	31
C- Valoriser le patrimoine .....	32
D- Assurer le développement économique de la ville .....	32
E- Veiller à une gestion économique et rationnelle des ressources .....	32
4.5- Les outils et moyens du développement urbain durable .....	33
A- La cohésion entre les différentes échelles du territoire .....	33
B- L'organisation du partenariat .....	33
C- L'articulation entre le court et le long terme .....	33
D- Des observatoires de connaissance, de suivi et d'évaluation .....	33
E- La citoyenneté .....	33
<b>Conclusion</b> .....	34

## **Chapitre 02 : Urbanisme ; villes et développement durable**

<b>Introduction</b> .....	35
<b>I- L'urbanisme et la durabilité</b> .....	35
1- La notion de durabilité .....	35
2- Vers un urbanisme durable .....	36
3- Définition de l'urbanisme durable .....	36
4- Les défis de l'urbanisme durable .....	38
5- Les objectifs de l'urbanisme durable .....	39
6- Les moyens de l'urbanisme durable .....	39
7- Les outils de l'urbanisme durable .....	39
8- Les enjeux de l'urbanisme durable .....	40
9- Propositions pour un urbanisme durable et une architecture responsable .....	40
<b>II- Ville durable et le développement durable</b> .....	41
1- La ville durable .....	41
1.1- Définition de la ville durable .....	41
1.2- Principes de la ville durable .....	42
1.3- Défis de la ville durable .....	42
1.4- L'échelle du quartier et son importance .....	42
2- L'Eco-quartier brique de la ville durable .....	44
2.1- Définition d'éco-quartier .....	44
2.2- Les types d'éco-quartier .....	45
2.3- Les caractéristiques de l'éco-quartier .....	45
<b>III- Les éco-quartiers à travers le monde</b> .....	45
1- France : la résidence Salvatierra .....	46
2- Grande-Bretagne : Beddington – BedZed .....	47
3- Allemagne : Vauban (Freibourg-en-Brisgau) .....	49

4- Danemark : Vesterbro (Copenhague) .....	51
5- Émirats unis: Masder city .....	53
<b>Conclusion</b> .....	55

### **Chapitre 03 : Evaluation de la durabilité urbaine**

<b>Introduction</b> .....	56
<b>I- Les indicateurs de développement urbain durable</b> .....	56
1- Définition et rôle de l'indicateur .....	56
2- Enjeux théoriques inhérents à la mesure de la durabilité .....	58
3- Les indicateurs du développement durable .....	58
3.1- Structure du système d'indicateurs du développement durable .....	58
3.2- Objectifs des indicateurs du développement durable .....	59
3.3- Pourquoi mettre en place un système d'indicateurs du développement durable?....	60
3.4- Les indicateurs environnementaux du développement durable .....	61
4- Structuration des indicateurs pour développement urbain durable .....	62
5- Les différents modèles d'indicateurs .....	63
5.1- Le modèle PER (PSR) .....	63
5.2- Le modèle FPEIR (DPSIR) .....	64
6- Critère de choix et de sélection des indicateurs .....	65
7- Fonctionnalités techniques des indicateurs .....	66
<b>II- Les méthodes d'évaluation de la durabilité</b> .....	66
1- L'Approche Environnementale sur l'Urbanisme (AEU) .....	66
2- L'évaluation des impacts sur l'environnement (EIE) .....	68
3- Démarche HQE2R .....	69
4- La méthode CSTB .....	70
<b>III- Outils et logiciels</b> .....	71
1- PLACE3S .....	71
2- Sustainability check-lists for Developments (liste de contrôle de développement de durabilité) .....	72
<b>IV- Programme</b> .....	73
1- Eco_housing .....	73
<b>V- Les grilles d'évaluation</b> .....	74
1- Pimwag : exemple (Pays-Bas : quartier résidentiel Viikki) .....	74
2- HQE : exemple (la France : quartier résidentiel Salvatierra) .....	75
3- Méthode Bream : exemple (Royaume Uni : quartier BedZed) .....	76
<b>Conclusion</b> .....	77

## **Deuxième Partie: LE DEVELOPPEMENT DURABLE DE LA THEORIE A LA PRATIQUE**

### **Chapitre 04 : Le développement durable en Algérie**

<b>Introduction</b> .....	78
<b>I- Les prémices du développement durable en Algérie</b> .....	78
1- Etat des lieux des villes algériennes .....	78
2- L'importance de l'environnement .....	79
3- Le développement durable en Algérie .....	80
3.1- Les prémices de la volonté de l'état Algérien envers les plans d'actions durables .....	80

3.2- L'agenda 21 en Algérie .....	81
3.3- L'Agenda 21 local .....	82
3.4- La charte communale pour l'environnement et le développement durable.....	83
4- Les cibles du développement durable en Algérie à l'échelle territoriale : Les prémices et actions prioritaires après l'an 2000 .....	83
4.1- Les cibles de développement urbain durable : évaluation à l'échelle territoriale .....	84
<b>II- Les textes législatifs qui gèrent le secteur urbain .....</b>	<b>84</b>
1-L'instrumentation juridique.....	84
1.1- En matière d'urbanisme .....	84
1.2-En matière d'aménagement du territoire .....	85
2- Les enjeux du secteur urbain en Algérie .....	85
2.1- L'enjeu environnemental .....	85
2.2- L'enjeu d'une bonne gouvernance .....	86
3- La réglementation algérienne en matière de droits de l'environnement (Le cadre juridique et institutionnel) .....	87
3.1- Le cadre juridique de la protection de l'environnement .....	87
A- Textes juridiques et réglementaires .....	87
3.2 Le cadre institutionnel de la protection de l'environnement .....	88
A- Les principales évolutions du cadre institutionnel Algérien dans le secteur de l'environnement .....	88
B- Les principales institutions chargées de la protection de l'environnement en Algérie .....	89
4- Aspect réglementaire du développement durable en Algérie .....	90
4.1- Le Programme des Nations Unies pour le développement «PNUD » en Algérie .....	91
4.2- Stratégie de l'Algérie pour un développement durable : l'élaboration de PNAE-DD ...	91
4.3- Le cadre juridique du développement durable .....	92
A- Prémices de développement durable à l'échelle d'action .....	92
B- Textes juridiques et réglementaires dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire et du développement durable .....	94
4.4- Le cadre institutionnel du développement durable .....	101
<b>Conclusion .....</b>	<b>102</b>

## **Chapitre 05 : La ville de Blida et le développement durable**

<b>Introduction .....</b>	<b>103</b>
<b>I- Connaissance de la ville .....</b>	<b>103</b>
1- Présentation de la ville de Blida .....	103
1.1- Situation géographique .....	103
1.2- Les vocations de la ville .....	104
1.3- Les données climatiques .....	104
1.4- Les données sismiques .....	105
1.5- Hydrographie .....	105
1.6- Situation démographique .....	105
1.7- Les servitudes .....	106
1.8 Ressources naturelles .....	106
1.9- Potentialités économiques .....	106
2- Le processus de développement de la ville de Blida .....	107
2.1- La période pré OTTOMANE (avant 1535) .....	107
2.2- La période OTTOMANE (1535-1830) .....	107
2.3- La période COLONIALE (1830-1962) .....	109
A- Période coloniale (1830-1839) .....	109
B- Période coloniale (1839-1926) .....	109
C- Période coloniale (1926-1940) .....	109
D- Période coloniale (1940-1960) .....	109

2.4- La période POST-COLONIALE (après 1962) .....	110
<b>II- Connaissance du périmètre d'études</b> .....	113
1- Présentation du Grand Blida .....	113
1.1- Origines administratives .....	113
1.2- L'organisation urbaine de la ville de Blida .....	115
1.3- Croissance urbaine 1977 – 2003 .....	115
1.4- Problématique du développement .....	116
1.5- Les instruments d'urbanisme effectués de 1957 au 2003 .....	117
1.6- Occupation des sols au niveau du grand Blida .....	117
1.7- Evolution de la population du grand Blida .....	118
2- La gestion urbaine et planification des projets dans le cadre du développement durable (Identification du PDAU du Grand Blida) .....	118
2.1- Les infrastructures de base .....	119
2.2- Le réseau de voiries et communication .....	119
A- Les voies de communication .....	119
B- Le réseau de voirie .....	120
2.3- Le réseau de transport .....	121
2.4- Les infrastructures routières et les équipements d'accompagnement .....	121
A- La croissance du Grand Blida et le transport (Urbain – Suburbain) .....	121
B- Offre de services sur l'autoroute Est-Ouest et la zone naturelle au Sud du Grand-Blida .....	122
2.5- Services et infrastructures de différents équipements éventuels sur la partie Sud du Grand-Blida .....	122
2.6- Les études d'aménagement à grandes échelles .....	122
2.7- Le cadre réglementaire du PDAU du Grand Blida .....	123
2.8- Les références réglementaires du PDAU du Grand Blida .....	125
<b>Conclusion</b> .....	126

## **Troisième Partie : LES TRANSPORTS A L'EPREUVE DE LA DURABILITE**

### **Chapitre 06 : La mobilité durable comme indicateur de la durabilité urbaine**

<b>Introduction</b> .....	127
<b>I- La mobilité urbaine</b> .....	127
1- Définition de la mobilité urbaine .....	127
2- Mobilité, déplacements et systèmes de transport : Enjeux .....	128
3- La gestion de la mobilité urbaine .....	129
4- La mobilité urbaine durable .....	129
<b>II- Le transport urbain et le développement durable</b> .....	130
1- Indicateurs de mobilité durable .....	130
1.1- Appréhender le concept de mobilité durable : la démarche entreprise .....	131
1.2- La mesure de la mobilité durable .....	131
1.3- La mesure de la durabilité ou non durabilité des transports .....	131
2. La problématique des transports durables .....	132
2.1- Evaluation des dimensions économiques et environnementales du système des transports .....	133
A- La dimension économique du système de transports .....	133
B- La dimension environnementale du système de transports .....	134
2.2- Les transports et l'environnement urbain .....	134

3- Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport ....	134
3.1- Le transport en commun comme solution à la problématique des transports dans le milieu urbain .....	135
3.2- Le stationnement comme outil de gestion des déplacements dans le milieu urbain .....	135
A- Vers une politique locale de stationnement .....	135
B- Gestion de l'offre de stationnement .....	136
C- La tarification du stationnement .....	136
D- Le stationnement incitatif .....	136
E- La sensibilisation de la population .....	137
3.3- La marche à pied comme mode de déplacement doux dans le milieu urbain .....	137
3.4- Autres modes des transports collectifs ou alternatifs .....	137
<b>III- Le transport urbain en Algérie face aux défis du développement durable</b> .....	138
1- Politique et l'organisation des transports urbains en Algérie .....	138
2- Le contexte national des déplacements .....	139
3- Aspect réglementaire des transports urbains en Algérie .....	139
3.1- Le cadre juridique du transport urbain .....	139
A- Les documents planifiant l'organisation des transports .....	141
B- Le plan de transport urbain .....	142
B.1- Des modalités d'élaboration du plan de transport urbain .....	142
B.2- La mise en œuvre du plan de transport urbain .....	142
3.2- Le cadre institutionnel du transport urbain .....	143
4- Orientations stratégiques de l'Algérie pour le transport urbain face aux défis du développement durable .....	144
4.1- Programme de réhabilitation des Transports Urbains .....	144
4.2- L'accès .....	144
4.3- Personnes et collectivités .....	145
4.4- Education du public .....	145
4.5- Aménagement urbain et planification des transports .....	145
4.6- Qualité de l'environnement .....	145
4.7- Viabilité économique .....	146
5- Retour de l'Etat en dans le secteur des transports (Les solutions apportées) .....	146
6- Les obstacles du développement de la mobilité durable dans les villes Algériennes.	148
<b>Conclusion</b> .....	149

## **Chapitre 07: La durabilité du transport urbain dans la ville de Blida**

<b>Introduction</b> .....	150
<b>I- Situation actuelle du réseau de transport dans la ville de Blida</b> .....	150
1- La demande de Transport .....	151
1.1- Motif des Déplacements .....	151
2- Transport routier de voyageurs .....	152
2.1- Réseau de TC Urbain .....	152
2.2- Réseau de TC Inter Urbain .....	152
2.3- Réseau de TC inter wilaya .....	153
2.4- Transports par Taxi .....	153
3- Le transport ferroviaire des voyageurs .....	154
3.1- Fiches techniques des gares ferroviaires .....	154
4- Le transport par câbles des voyageurs (Téléphérique) .....	155
5- Réseau de transport collectif .....	156
6- Réseau de voirie complexe .....	156

<b>II- La planification de la mobilité urbaine à Blida</b> .....	157
1- Plan de circulation et plan de transports de la ville de Blida .....	157
2- Les Infrastructures de transport .....	158
2.1- Opérations d'infrastructures inscrites pour le Grand Blida .....	159
<b>III- La gestion de la mobilité urbaine à Blida</b> .....	159
1- La politique de la mobilité urbaine adoptée pour la ville de Blida .....	159
1.1- Les actions envisageables .....	159
1.2- Le plan d'actions .....	159
2- Politique de stationnement locale de la ville de Blida .....	161
2.1- Rôle de la politique du stationnement et moyenne d'action .....	162
2.2- Objectifs de la politique de stationnement de Blida .....	162
2.3- Elaboration d'une politique de stationnement .....	162
<b>IV- Le transport urbain à Blida dans l'optique de la durabilité</b> .....	163
1- Projection du transport urbain 2012 – 2020 .....	163
1.1- Option inter modalité : TRAMWAY –réseau d'autobus pour 2020 .....	163
1.2- Description de la ligne du tramway .....	163
2- Lancement de l'étude de faisabilité d'une ligne de tramway à Blida .....	164
2.1- Les objectifs visés .....	164
2.2- Les enjeux .....	165
3- Projet tramway à Blida .....	165
3.1- Analyse des déplacements dans la ville de Blida .....	166
3.2- Le réseau de TCSP envisageable à long terme .....	166
3.3- La première phase proposée .....	167
<b>V- Recommandations</b> .....	168
1- Des actions de sensibilisation .....	170
<b>Conclusion</b> .....	171
<b>Conclusion générale</b> .....	172
<b>Résumé</b> .....	175
<b>Annexe</b> .....	
<b>Bibliographie</b> .....	

## LISTE DES FIGURES

N°	Figure	Page
01	Principes de la bonne gouvernance urbaine	19
02	Dates clés et processus de développement durable	22
03	Nouveaux objectifs pour le développement durable	24
04	Les cinq dimensions du Développement Durable selon Sachs	24
05	Les conditions à remplir pour la poursuite du DD selon la CMED	27
06	L'Agenda 21 en quelques thèmes	29
07	Description du déroulement d'une opération type	43
08	Plan de détail des aménagements paysagers d'un des secteurs de la ZAC Beauregard : les allées bocagères traversent le site	46
09	Plan d'ensemble de la ZAC. 2350 logements prévus	46
10	Le quartier Bedzed situation et perspective	48
11	Composantes du développement urbain durable d'après DRAKAHIS –SMITH, D	60
12	Le triangle de l'agrégation	62
13	Schéma représentatif du modèle PSR	63
14	Schéma représentatif du Modèle DPSIR	64
15	Place et portée de l'EIE dans le processus de planification	68
16	L'évaluation des impacts environnementaux (EIE) et diverses évaluations similaires et apparentés	68
17	Les quatre phases d'un projet urbain	70
18	Mesure des conséquences énergétiques d'une alternative	71
19	Profil d'un projet donné par Sustainability check-lists	72
20	Processus d'évaluation de la méthode Breeam	77
21	Situation géographique de la wilaya de Blida	104
22	Les vocations de la wilaya de Blida	104
23	Diagramme à blocs montrant la géométrie tridimensionnelle du modèle sismotectonique de la région de Blida	105
24	Population d la wilaya de Blida	105
25	Pyramide des âges de la wilaya de Blida	106
26	La ville de Blida et la chaine montagneuse de Chréa	113
27	Limites administratives du Grand Blida	114
28	Vue satellite sur le Grand Blida	114
29	Evolution de la population du Grand Blida	118
30	Schéma de la structure viaire de la ville de BLIDA	120
31	Une mesure de la mobilité durable	131
32	L'impacte de la mobilité durable sur les trois piliers du développement durable	132
33	La demande de Transport à Blida	151
34	Les déplacements inter wilaya	153
35	Les trois lignes TCSP envisagé à long terme dans le Grand Blida	167
36	Schéma de la première phase du tracé tramway Blida	168

## LISTE DES TABLEAUX

N°	Titre	Page
01	La structure provisoire du système d'indicateurs du développement durable	59
02	Les enjeux environnementaux de l'approche AUE	67
03	Les enjeux socio-économiques de l'approche AUE	67
04	Les enjeux culturels de l'approche AUE	67
05	La gamme des processus de l'évaluation environnementale	69
06	Exemple d'un tableau d'analyse	70
07	Arbre des objectifs du projet ECo-housing	73
08	Les domaines de construction de la méthode Bream	76
09	Transport Urbain	152
10	Transport Inter Urbain	152
11	Transport Inter Wilaya	153
12	Le nombre de voyageurs par train de la wilaya de Blida	154
13	Types d'infrastructures d'accueil pour le Grand Blida	159
14	Stations prévues sur la ligne de tramway	164

## LISTE DES PHOTOS

N°	Photo	Page
01	Façades de la résidence Salvatierra, ZAC de Beauregard, Rennes	47
02	Le quartier Vauban	50
03	Le quartier Vesterbro situation et perspectives	51
04	Masdar city situation et perspectives	53
05	La gare ferroviaire de Blida	155
06	La station télécabine Blida-Chréa	155
07	Vues sur la gare routière actuelle de Blida (Guessab)	158
08	Le transport en commun indicateur d'une mobilité durable	170
09	Le tramway meilleure solution pour une mobilité durable	170

## LISTE DES CARTES

N°	Carte	Page
01	Premier croquis établie par le génie militaire français 1842	108
02	La ville de Blida en 1942	110
03	Evolution de la ville de Blida entre 1866 et 2000	111
04	La composition urbaine de la ville de Blida en 2012	111
05	Evolution historique du Grand Blida	112
06	Plan d'occupation des sols	annexe
07	Plan des principaux d'équipements collectifs	annexe
08	Plan des voiries urbaines	annexe
09	Plan de voirie et lieux dits	annexe
10	Plan d'aménagement	annexe
11	Découpage du territoire de la wilaya en zones fonctionnelles	151
12	Transport urbain au niveau du Grand Blida : itinéraires des lignes	annexe
13	Transport urbain au niveau du Grand Blida : places offertes	annexe
14	Transport interurbain au niveau du Grand Blida : itinéraires des lignes	annexe
15	Transport interurbain au niveau du Grand Blida : places offertes	annexe

## Introduction générale :

La population mondiale est de plus en plus urbaine, l'avenir de l'humanité se jouera par et dans la ville. L'augmentation de la population dans les villes déclenche plusieurs phénomènes sociaux, économiques, culturels qui ont des impacts négatifs sur l'environnement naturel vu le processus rapide de développement souvent non métrisé.

Devant la situation actuelle de dégradation naturelle, où « *la terre est malmenée, meurtrie par l'industrialisation et la modernisation, qui vont de pair et qui ont indéniablement permis d'atteindre, intégralement entre les humains...-depuis longtemps-, des savants tentaient d'alerter leurs concitoyens quant aux dangers que la planète et par conséquent toute la population mondiale rencontrait ou allait connaître dans un prochain avenir, de par les méfaits du progrès* »<sup>1</sup>. Devant tous ça, une nouvelle notion est apparue dans les années soixante-dix et s'est mondialisée dans les années quatre-vingt-dix à travers des sommets mondiales telle le Sommet de la Terre à Rio de Janeiro en 1992, il s'agit de la notion du développement durable, cette tendance qui s'est propagée dans tous les pays du monde et s'est transportée dans les pratiques de plusieurs domaines, elle se présente comme une approche dans le secteur urbain qui vise à améliorer l'état des villes.

La démarche du développement durable dans le milieu urbain a fait naître la notion du développement urbain durable qui a trouvée son chemin dans la gestion et la planification urbaine des villes pour atteindre la durabilité urbaine qui a introduit le concept de la ville durable. La nécessité de préserver la qualité de vie, perçue dans ses dimensions sociales, économiques, culturelles et environnementales, s'est peu à peu affirmée, « *le développement urbain durable doit garantir un niveau non décroissant de bien être à la population locale dans le long terme* »<sup>2</sup>.

Certains s'interrogeant sur la pertinence de la notion de durabilité appliquée à la ville. Le durable est un nouvel ordre qui est proposé comme remède pour l'urbanisme de la ville contemporaine. L'urbanisme durable applique les trois piliers du développement durable, aspects sociaux, économique et environnementaux dans les politiques urbaines pour construire la ville de demain, une ville de qualité par son environnement et sa cohésion sociale. Donc l'objectif de l'urbanisme durable est bien de passer de la ville écologique (utopique) à la ville moderne (bien réelle) en appliquant des textes de lois formulés dans le cadre du développement durable et sa démarche urbanistique qui cherche à éliminer les problèmes du développement non réfléchi des villes et le réconcilier avec l'environnement de cette dernière.

Une vie durable ne peut exister sans villes durables et la ville durable ne peut exister elle aussi sans un urbanisme durable. C'est la vision d'un urbanisme, intégrant de manière

---

<sup>1</sup> Thierry Paquot, « *écoquartier* » in revue Urbanisme n°348 ma- juin 2006, p 87.

<sup>2</sup> Roberto Camagni et Maria Cristina Gibelli, « *Développement urbain durable : quatre métropoles européennes à l'épreuve* », Datar, éditions de l'Aube, 1997.

conséquente une perspective de développement durable dans l'aménagement du territoire et l'aménagement urbain. « L'urbanisme durable repose sur l'état futur souhaitable de la ville ou du quartier, par une démarche en marche d'escalier entre un avant et un après. Mais il n'a pas les moyens de s'assurer que les multiples décisions individuelles qui font la croissance des villes peuvent converger vers l'objectif proposé. »<sup>3</sup>

Le processus de l'urbanisme durable intègre tous les acteurs de la programmation urbaine à savoir les élus, les citoyens, les gestionnaires, les investisseurs, etc. qui collaborent afin de concevoir et de planifier un environnement urbain qui assure à la population des espaces de vie et de travail sains et de haute qualité, qui dégage un fort sentiment d'appartenance, de fierté, d'équité sociale, d'intégration et d'identité.

Les exemples de la ville durable se multiplient dans le monde, en Algérie les prémices du développement urbain durable se concrétisent dans la nouvelle stratégie nationale du territoire exprimant la volonté de l'Etat Algérien envers les plans d'actions durables. Ainsi après l'an 2000, la politique urbaine en Algérie s'est dotée d'un nouveau cadre réglementaire et juridique en faveur du développement durable et s'est créé un cadre institutionnel pour veiller sur la démarche de la durabilité dans ses villes en exprimant des choix stratégiques face aux problèmes posés par la pollution de l'air et de l'eau ou par la gestion de déchets et la gestion des transports etc.

Le processus de l'urbanisme durable doit être évalué à l'échelle locale, afin de mesurer le degré de la durabilité urbaine d'une ville ou une agglomération donnée. Pour ce faire, des méthodes d'évaluation de la durabilité et des indicateurs de développement urbain durable sont utilisés.

Pour une ville durable, les décideurs de la ville doivent intégrer la dimension de la durabilité dans leurs programmes de planification et gestion urbaine. Afin de mieux approcher la question de « durabilité urbaine », le présent travail est élaboré sur la ville de Blida dans l'optique de valider certaines des constatations observées à l'échelle planétaire concernant l'urbanisme durable et la gestion urbaine et de questionner la durabilité de cette ville en utilisant un des indicateurs du développement urbain durable.

### **1- Problématique :**

La problématique de cette recherche s'articule autour de la notion de l'urbanisme durable on va essayer de voir es-ce-que l'urbanisme durable est un impératif à la ville contemporaine ? On a utilisé le terme impératif pour exprimer un ordre, un commandement, une contrainte, un devoir, une obligation on veut vérifier que l'urbanisme durable s'impose avec nécessité, avec urgence pour faire face aux demandes de la ville d'aujourd'hui.

C'est dans ce contexte conflictuel qu'il convient de mettre en perspective la question de l'évaluation la durabilité urbaine par le biais des indicateurs du développement durable.

De là on peut poser les questions suivantes :

---

<sup>3</sup> Jean-Paul LACAZE ; « *Renouveler l'urbanisme, prospective et méthodes* » Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées ; Paris ; 2000. P17.

- Comment se définit le développement durable, et comment peut-on mesurer son impact sur la ville ?
- Comment gérer les territoires urbanisés dans la perspective du développement durable ?
- Comment redéfinir le rôle de l'état pour répondre aux exigences de l'urbanisme durable ?
- Est-ce que les cibles du développement durable sont appliquées en Algérie dans les projets de planification et gestion des villes ?
- Est-ce qu'on doit actualiser les outils de gestion des enjeux de la durabilité pour atteindre le niveau du développement durable urbain international?
- Quelle est la part du cadre réglementaire dans les études de la planification urbaine en Algérie ?
- Aussi, faut-il relever le défi qui consiste à élaborer les outils nécessaires pour permettre aux décideurs politiques algériens d'incorporer les stratégies en matière de gestion urbaine qui respecte les cibles du développement durable dans leurs programmes de développement?
- Quel est le rôle des autorités locales dans la mise en pratique des cibles du développement durable sur terrain ?
- Comment faire participer le citoyen à la discussion générale des projets urbains ?
- Comment la ville de Blida est pensée dans la perspective du développement durable ?
- La ville de Blida peut-elle parvenir à la durabilité ?
- Peut-elle trouver son propre chemin pour parvenir à la durabilité ?
- Peut-elle assurer un développement durable pour sa population actuelle et pour les générations futures ?
- Est-ce-que les objectifs du développement durable en général et ceux du développement urbain durable en particulier peuvent mener à la durabilité de la ville de Blida ?
- Quels sont les indicateurs universels destinés à mesurer le développement durable applicables localement ?
- Quelles sont les contraintes techniques et méthodologiques inhérentes à une tentative d'application de ces indicateurs universels ?
- Par quel indicateur peut-on évaluer la durabilité urbaine dans la ville de Blida ?

## **2- Hypothèses de recherche :**

Face aux défis de la ville contemporaine l'urbanisme durable est un impératif.

### **3- Motivation du choix du thème :**

Les motivations qui ont mené au choix du thème de l'urbanisme durable c'est bien de vouloir parler de la gestion urbaine qui est un élément clef du développement durable et faire une approche des politiques et visions stratégiques en matière d'aménagement du territoire et des villes dans le cadre du développement durable. Aussi notre volonté de vouloir développer nos connaissances dans les différentes méthodes d'évaluation de la durabilité urbaine d'une ville.

### **4- Choix du site:**

Dans le cadre de notre thématique nous avons opté pour la ville de Blida que nous avons jugé intéressante.

C'est un contexte urbain que nous connaissons bien ; elle occupe une situation très particulière (à côté de la capitale Alger) ; la ville de Blida est un grand centre administratif, militaire, industriel, commercial, universitaire, sportif et sanitaire. Elle adopte une structure urbaine riche appelée le Grand Blida qui va être notre aire d'étude. La raison d'être qui nous a poussé à choisir notre site c'est bien sa particularité en matière de situation dans un contexte urbain qui présente une richesse de variété architecturale, urbanistique et typologique.

### **5- Objectif du travail :**

Dans le cadre de ce projet de recherche nous analysons différents éléments des politiques publiques de la planification urbaine, cherchons à décliner des stratégies et des recommandations pour une planification urbaine plus durable (un urbanisme durable) intégrant les cibles du développement durable.

Nous allons surtout traiter des prémisses théoriques qui étoffent la notion de l'urbanisme durable. Nous passerons en revue l'état de l'art dans ce domaine de recherche et dégagerons les principaux facteurs qui pourront être intégrés dans cette « échelle de durabilité ». Après on va évaluer le degré de contribution des différents acteurs dans l'évolution de la culture du développement durable.

Penser la ville d'aujourd'hui en analysant les conditions de sa durabilité pour qu'elle reste viable pour les générations de demain est le socle commun de ce mémoire. Dans ce contexte on va aborder l'évaluation de la durabilité urbaine dans la ville de Blida.

Ce travail a pour objet d'ouvrir un champ modeste de questions et non pas de proposer des solutions.

### **6- Méthodologie de recherche:**

Ce mémoire adopte une démarche consistant à croiser trois regards, celui du praticien qui a eu la chance d'exercer des responsabilités dans presque tous les domaines relevant de l'urbanisme, celui de l'enseignant-chercheur essayant de perfectionner des méthodes pédagogiques, de l'adopter à l'évolution des pratiques et de les ouvrir sur des vues prospectives, celui enfin du citoyen que nous sommes tous, usagers quotidiens de nos villes.

« Pour tout objet scientifique, le choix d'une méthode se détermine en fonction de la problématique, des objectifs recherchés et de l'éclairage sous lequel le phénomène est étudié.

Dans le cas présent, la problématique est la durabilité urbaine, l'objectif est de déterminer les conditions d'un fonctionnement urbain en adéquation avec le développement durable.

Une ville durable est celle qui assure ses fonctions urbaines en optimisant son fonctionnement pour satisfaire les multiples attentes de ses habitants, mais c'est aussi une ville dont le développement se fait en harmonie avec celui des territoires voisins et dans le respect des écosystèmes globaux. Les méthodes et outils à mobiliser doivent donc aborder la ville dans ces deux dimensions de durabilité.

Pour une approche opérationnelle de la durabilité urbaine, la démarche systémique ainsi que des méthodes de modélisation appropriées aux différentes problématiques de la durabilité urbaine permettent de comprendre le fonctionnement des systèmes urbains, d'anticiper leurs évolutions possibles et de déterminer les actions à entreprendre pour tendre vers un développement urbain durable. »<sup>4</sup>

Le thème de la présente étude porte sur : « **le développement durable urbain en Algérie** ». Pour vérifier l'hypothèse, nous avons structuré notre travail en trois parties essentielles:

### **1- La première partie : théories et concepts :**

Cette étape porte sur les aspects théoriques clés du thème: la ville, l'urbanisme, la gouvernance et la gestion urbaine, le développement durable, le développement urbain durable, l'urbanisme durable et la ville durable. Le but est de comprendre le processus de développement durable et son influence sur la mutation des villes vers la durabilité.

Ensuite quelques expériences de villes durables à travers le monde sont analysées, les indicateurs de développement durable urbain et les méthodes d'évaluation de la durabilité sont étudiés.

Cette première démarche vise l'appréhension du sujet dans sa globalité, la familiarisation avec les concepts, l'identification des critères et acteurs du développement durable, qui feront la clé de voûte de la seconde partie.

### **2- La deuxième partie : le développement durable de la théorie à la pratique :**

Il a été mené sur plusieurs étapes, chacune possédant une spécificité particulière en matière de sources et analyse des données.

En premier lieu, nous avons abordé les prémices du développement durable en Algérie puis nous avons essayé d'esquisser un état des lieux des villes algériennes. En deuxième lieu, nous avons fait une lecture des textes législatifs qui gèrent le secteur urbain national.

Cela nous a fourni des renseignements complets et fiables sur l'état réel de la ville algérienne, permis d'évaluer son état global présent et d'imaginer son développement futur dans le cadre de la stratégie de développement adoptée au niveau national et dont nous faisons une partie intégrante.

Après nous avons établi une approche à la ville de Blida, cette étape s'intéresse, en premier lieu, à l'étude de l'évolution et la croissance de la ville de Blida et sa durabilité dans le temps et dans l'espace à travers l'histoire afin de déterminer son poids et son importance et de dégager un des premiers atouts forts de la ville.

---

<sup>4</sup> Christine Voiron-Canicio ; « Pour une approche systémique du développement durable » ; Dossier 4 | 2005 : La ville et l'enjeu du Développement Durable in [www.developpementdurable.revues.org/261](http://www.developpementdurable.revues.org/261)

L'objectif est la détermination des atouts et des contraintes de Blida afin de pouvoir la préparer aux dynamiques de développement durable et trouver des réponses aux interrogations soulevées dans la problématique.

### **3- La troisième partie : les transports à l'épreuve de la durabilité :**

L'étude de la durabilité et de l'urbanisation repose aussi sur une approche « systémique ». Elle nous aide à saisir toute la réalité des dimensions de l'espace urbain.

Dans cette partie nous avons choisi « la mobilité durable » comme un indicateur de la durabilité urbaine, nous avons abordé la notion du transport urbain ainsi que la politique du transport urbain en Algérie face aux défis du développement durable.

Afin de pouvoir évaluer la durabilité urbaine dans la ville de Blida l'indicateur du transport urbain est utilisé.

## **7- Outils méthodologiques :**

### **1. La recherche bibliographique :**

Elle concerne la collecte de documents, ouvrages, travaux de recherche, articles de journaux, actes de séminaires, colloques et journées d'études ; la consultation des sites web, des médias, dans le but de définir les différents concepts de base se rapportant au thème de notre travail afin de mieux comprendre et traiter le sujet.

### **2. La collecte des données :**

La collecte de données est essentielle dans notre travail. Elle a été faite en deux étapes. La première a consisté à recueillir le maximum de données et d'informations relatives aux différents critères et aspects du développement durable au niveau national. Alors que la deuxième a consisté à prendre attache avec l'administration locale et des acteurs de la ville de Blida à travers des interviews semi dirigés.

Malgré le manque d'études statistiques sur le sujet traité, nous avons essayé en fonction des données qui ont pu être rassemblées, d'effectuer un diagnostic se basant essentiellement sur leur traitement sous forme de tableaux, cartes et graphiques dans le but de mieux comprendre la situation actuelle de la ville de Blida par rapport à la stratégie du développement dans le pays et dans sa région.

Pour donner plus d'épaisseur au contenu du travail et afin de pallier au manque d'informations et de statistiques, plusieurs sorties ont été effectuées auprès de plusieurs instances publiques.

Le recours au support photographique a été nécessaire afin de mettre en évidence nos constats et nos observations.

# **PREMIERE PARTIE**

« THEORIES ET CONCEPTS »

# **CHAPITRE 01**

« APPROCHE CONCEPTUELLE »

## Introduction :

L'existence des villes remonte très loin dans l'antiquité; des études archéologiques effectuées sur l'ensemble du globe terrestre ne cessent de mettre à jour des couches de ruines superposées montrant la continuité des implantations urbaines sur les mêmes lieux. La ville est donc née d'un développement historique de l'humanité, elle ne peut être séparée de son histoire. L'histoire urbaine est pour l'urbaniste une source d'enseignement et d'inspiration pour tout projet urbain.

Ces villes se trouvent généralement à la croisée de routes importantes, en bordure de fleuves, au centre de régions fertiles, ou encore sur un territoire apte à être défendu contre les ennemis et les risques naturels.

La connaissance de la ville, de ses rouages, de son fonctionnement, est essentielle pour tous ceux qui font profession de recherche sur cette entité géographique, elle l'est d'ailleurs aussi pour le citoyen qui l'habite.

C'est donc dans cette optique que ce chapitre est rédigé, il constituera un support théorique de cette recherche, la synthèse d'une lecture de plusieurs ouvrages et articles. Il s'attache en premier lieu à donner des définitions et des éclaircissements sur la ville; ensuite il abordera la notion d'urbanisme après celle de la gouvernance et la gestion urbaine et le dernier lieu sera réservé à la notion du développement durable.

## I- La ville:

### 1- Définitions de la ville :

Le mot « ville » est particulièrement imprécis et son contenu est variable d'une époque à une autre et d'un Etat à un autre. Des progrès ont été accomplis dans la connaissance des villes, mais il demeure bien difficile d'en donner une définition englobante.

Chaque discipline des sciences sociales apporte sa contribution. Pour les historiens, les juristes, ou les spécialistes de sciences politiques, comme pour les premiers chroniqueurs urbains, la ville désigne une forme d'organisation politique des sociétés (*polis* ou cité), qui correspond à diverses formes juridiques de statut des personnes ou de l'appropriation d'un territoire.

Organisme complexe, la ville se présente comme un phénomène unique dans ses divers aspects; local régional, national ou international, elle revêt des intérêts différenciés selon l'angle sous lequel on l'approche.

La ville est un ensemble d'abris habités et de structures qui assument les trois fonctions suivantes: *travail, repos et loisir*, dans les lieux qui leur ont été impartis, reliés par des réseaux de communication variés, en surface, dans les airs ou en sous-sols.

« Une ville est un milieu physique, où se concentre une forte population humaine, qui a aménagé cet espace pour faciliter et concentrer les activités humaines : *habitat, commerce, industrie, éducation, politique, culture, etc.* Les principes qui gouvernent la structure et l'organisation de la ville sont étudiés par la sociologie urbaine, l'urbanisme ou encore l'économie urbaine. »<sup>1</sup>

« L'ONU estime que **2008** fut l'année où pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, plus de la moitié des humains résident dans une ville. »<sup>2</sup>

La ville est en soi une entité économique et socioculturelle de même qu'elle est le lieu d'un système de valeurs et de rapports sociaux spécifiques et peut être considérée comme la projection de société sur l'espace. Elle est un groupement de population et d'activités

<sup>1</sup> <http://fr.lycee.wikia.com/wiki/Ville>

<sup>2</sup> ONU, Note no 6144, 22 avril 2008 [archive], sur le site un.org

économiques concentrés sur un espace restreint, pouvant être assimilée à une entreprise complexe produisant de la richesse. Elle s'inscrit en outre, dans un réseau urbain hiérarchisé où s'entretiennent des relations économiques, culturelles et sociales.<sup>3</sup>

« La ville est une entité socio physique supérieure, créée pour répondre aux exigences de la collectivité humaine en matière d'organisation et de gestion sociale, institutionnelle, économique, sécuritaire, culturelle, en assurant les fonctions politiques, économiques, militaires, sécuritaires et culturelles. La ville est ainsi un phénomène historique, qui trouve sa raison d'être dans ce contexte. »<sup>4</sup>

Du point de vue statistique, une ville est un rassemblement minimum d'hommes sur une superficie restreinte, elle compte théoriquement un effectif de population minimum (**2000** habitants en France, **5000** ou **10000** dans d'autres pays), regroupé dans un espace limité, les maisons ne devant pas être distantes de plus de **100m. 250m** en Algérie.

L'important est de considérer la ville comme lieu de concentration d'hommes, de besoin, de possibilités de toutes sortes (travail, information) ayant une capacité d'organisation et de transmission.

La ville est un produit d'évolution et du développement historique d'un territoire, c'est un tissu urbain, elle désigne un espace urbain regroupant un seuil minimal d'habitants variable selon les pays et dont l'activité principale est autre qu'agricole. La ville est définie aussi comme un regroupement spatial complexe d'hommes, d'activités, d'espaces bâtis et non bâtis et d'un réseau de relations matérielles et immatérielles.

La ville et son aire d'influence se traduisent par les notions de bassin (de vie, d'emploi, d'habitat) et les notions d'aire métropolitaine et métropolisation.

La ville est un système (ouvert à son métasystème, dynamique et probabiliste) chaque ville a une taille, un rang, un rôle, une place dans l'armature urbaine, des spécificités, une courbe d'évolution positive ou négative, en un mot c'est l'urbain.

## II- L'urbanisme:

### 1- Définitions de l'urbanisme :

**Etymologie** : du latin *urbanus*, de la ville.

La lecture historique de cette discipline, l'urbanisme, nous indique que ce terme apparaît avec l'ingénieur catalan, Ildefons Cerdà et son ouvrage *Théorie générale de l'urbanisation* paru en **1867**. L'urbanisme apparaît être l'acte de planification de la ville et de son développement.

Dans l'encyclopédie Yahoo en ligne on peut lire « *L'urbanisme peut être défini comme l'action réfléchie visant à disposer, à aménager ou à restructurer physiquement et socialement l'espace (urbain et rural) en vue d'assurer l'unification la plus harmonieuse et la plus efficace des fonctions que remplit un site donné, singulièrement l'habitation et la circulation.*

*Il est inséparablement une théorie et une pratique dont l'exercice entraîne le recours à une technique. »*

<sup>3</sup> CNES, « *Rapport sur la ville algérienne, le devenir urbain du pays* », 1998, in [www.cnes.dz](http://www.cnes.dz).

<sup>4</sup> [www.umc.edu.dz/buc/theses/architecture/MIL4506.pdf](http://www.umc.edu.dz/buc/theses/architecture/MIL4506.pdf)

L'urbanisme n'est pas aisé à définir<sup>5</sup>. F. Choay estime que : « *vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'expansion de la société –industrielle donne naissance à une discipline qui se distingue des arts urbains antérieurs par son caractère –réflexif et critique et par sa prétention scientifique* ». <sup>6</sup>

« L'urbanisme est l'art de construire, de transformer, d'aménager les villes au mieux de la commodité, suivant les règles de l'esthétique et de l'hygiène. En tant que discipline et domaine professionnels, l'urbanisme recouvre l'étude du phénomène urbain, l'action d'urbanisation et l'organisation de la ville et de ses territoires. » <sup>7</sup>

« L'urbanisme est à la fois un champ disciplinaire et un champ professionnel recouvrant l'étude du phénomène urbain, l'action d'urbanisation et l'organisation de la ville et de ses territoires. Les personnes qui exercent ce métier sont des urbanistes.

En tant que champ disciplinaire (ou scientifique), les théories de l'urbanisme sont en étroite filiation avec les sciences humaines (géographie, aménagement, économie, science juridique, écologie, anthropologie, science politique, sociologie, linguistique, sémiologie).

En tant que champ professionnel, les pratiques et techniques de l'urbanisme découlent de la mise en œuvre des politiques urbaines (logement, transport, environnement, zones d'activités économiques et appareil commercial). Cette deuxième dimension recoupe la planification urbaine et la gestion de la cité (au sens antique du terme), en maximisant le potentiel géographique en vue d'une meilleure harmonie des usages et du bien-être des utilisateurs (résidents, actifs, touristes). » <sup>8</sup>

Selon La Société française des urbanistes de nos jours (SFU)<sup>9</sup> « *définir l'urbanisme comme recouvrant l'ensemble des activités humaines, du moment qu'elles s'articulent, dans le temps, avec les territoires* » <sup>10</sup>. On peut dater la constitution du champ de l'urbanisme entre **1870** et **1970**.

Le Grand Dictionnaire encyclopédique Larousse (1982-1985) le définit comme "l'art d'aménager et d'organiser les agglomérations humaines " et, de façon plus précise, " l'art de disposer l'espace urbain ou rural au sens le plus large (bâtiments d'habitation, de travail, de loisirs, réseaux de circulation et d'échanges) pour obtenir son meilleur fonctionnement et améliorer les rapports sociaux ".

Le Grand Larousse du XX<sup>e</sup> siècle (1927-1933) ajoutait : " *de telle sorte que les fonctions et les relations entre des hommes s'exercent de la façon –la plus commode, la plus économique et la plus –harmonieuse* ".

« Les définitions précédentes parlent d'"aménager" l'espace, c'est-à-dire de "disposer avec ordre". Il s'agit donc d'un acte volontaire qui vise à créer une situation ordonnée, jugée à ce titre préférable à une –situation résultant du jeu spontané des acteurs. Cette action s'exerce dans "l'espace urbain ou rural" (mais l'aménagement peut se concevoir à des échelles très diverses, de celle de la planète à celle d'un local). Elle s'exerce aussi dans le temps car la disposition ordonnée dépend de ce qui a été disposé auparavant et commande ce qu'on pourra disposer par la suite. En outre, l'urbanisme concerne tous les bâtiments et les réseaux, mais

<sup>5</sup> Voir Introduction à Pierre Merlin, Françoise Choay *et al.*, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, puf, 1988, 4e éd., 2005 (réimpression, 2008).

<sup>6</sup> Françoise Choay, « *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie* », Paris, Seuil, 1965.

<sup>7</sup> <http://www.toupie.org/Dictionnaire/Urbanisation.htm>

<sup>8</sup> [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

<sup>9</sup> En 1911, la Société française des urbanistes (SFU) est fondée. Issue des courants humanistes et hygiénistes de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, cette société savante réunit depuis ses origines les urbanistes de tous modes d'exercice (public, para public et privé) sur la base de critères professionnels. Ses actions constituent une véritable force de propositions, qui se manifeste notamment dans la vision des urbanistes pour la ville du XXI<sup>e</sup> siècle et la Nouvelle Charte d'Athènes. La SFU représente les urbanistes de France au Conseil européen des urbanistes.

<sup>10</sup> Source : Société française des urbanistes.

aussi, pourrait-on ajouter, les espaces non bâtis. Enfin, la définition du *Grand Larousse du XX<sup>e</sup> siècle* précise bien les objectifs : commodité, économie et harmonie dans les fonctions et les relations exercées par les hommes. »<sup>11</sup>

« L'urbanisme ressortit donc à l'art (et à l'architecture qui conçoit les bâtiments harmonieux), à l'économie, à la sociologie (la "commodité" et les relations entre les hommes), à l'histoire (le temps), à la géographie (l'espace urbain et rural), au droit (les règles de contrôle de l'utilisation du sol), à l'ingénierie (les réseaux et les techniques de construction). C'est un champ d'action, pluridisciplinaire par essence, qui vise à créer dans le temps une disposition ordonnée de l'espace en recherchant harmonie, bien-être et économie. »<sup>12</sup>

L'urbanisme est donc l'ensemble des plans et des actions cohérentes qui permettent l'organisation optimale des fonctions techniques, sociales et esthétiques de la ville.

## 2- Projet urbain :

La formule « projet urbain » a été employée en Europe à partir des années soixante-dix.

L'apparition de cette notion « *participe d'un fantastique processus de retournement des idées qui, depuis trois décennies, a complètement renouvelé les concepts utilisés dans l'aménagement des villes* » (Tomas 1998, P.17).

En 2001 Ingallina souligne cependant que la réflexion sur le projet urbain est en cours; « *il s'agit d'un concept et d'une manière d'agir en formation qui marquent un moment de transition entre la manière traditionnelle de penser l'urbanisme et une nouvelle approche, moins figée et plus ouverte aux transformations et aux débats* »<sup>13</sup>.

« Le projet urbain est un concept élaboré pour désigner des pratiques urbanistiques qui rompent avec la démarche bureaucratique, linéaire, autoritaire, peu soucieuse des contextes locaux et de la composition du cadre physique, telle que développée par l'urbanisme des instruments.

Ce concept intègre dans les projets urbanistiques les notions de concertation entre les différents acteurs (décideurs, concepteurs, investisseurs, usagers) dans la prise de décision, la maîtrise des échelles mineures de l'espace urbain, la réponse aux exigences du contexte local et de la composition des espaces publics- aussi importante que les aspects fonctionnels.

L'utilisation croissante du terme projet urbain, s'explique aussi en partie par sa facile appropriation par divers groupes d'acteurs impliqués dans l'organisation de l'espace urbain tels que les politiciens qui l'utilisent pour qualifier une politique urbaine locale, les architectes urbanistes pour désigner la conception d'un fragment de ville circonscrit et les organismes de réalisation -entreprises, promoteurs- pour parler d'une opération d'urbanisme. »<sup>14</sup>

Selon Bourdin en 1999 ; le projet urbain opérationnel est une méthode d'organisation de l'action pour la production de la ville. Elle consiste à organiser dans la durée, de manière souple et réactive, des interventions très diverses.

Le projet urbain c'est la programmation d'actions destinées à améliorer l'espace dans ville<sup>15</sup>.

<sup>11</sup> [www.cairn.info/zen.php?ID\\_ARTICLE=PUF\\_MERLI\\_2010\\_01...](http://www.cairn.info/zen.php?ID_ARTICLE=PUF_MERLI_2010_01...)

<sup>12</sup> Pierre Merlin ; « *L'urbanisme que sais-je ?* » 2009 8e éd. 128 pages Editeur P.U.F. p3-4.

<sup>13</sup> <http://www.highbeam.com>

<sup>14</sup> Jean Pelletier, Charles Delfante ; « *Villes et urbanisme dans le monde* », Edition: Armand Colin. 2000. p 21-22.

<sup>15</sup> <http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/projet-urbain/>

Un projet urbain n'est pas un instrument d'urbanisme c'est un outil d'urbanisme et d'orientation, qui exprime et rend opérationnelle la politique urbaine (de développement, de renouvellement et d'aménagement), c'est aussi un outil de mise en œuvre du développement durable en ville. Les acteurs du projet urbain sont les habitants, les professionnels et les décideurs politiques.

### 3 - Aménagement urbain :

L'aménagement urbain c'est un aménagement conçu pour répondre au besoin de la ville, il représente l'action et l'étude de l'urbanisation (aménagement foncier dans les communes). Il s'agit d'un ensemble d'actions menées dans une partie de la ville, par des acteurs du secteur public et privé, en vue d'obtenir le développement économique et de réduire les inégalités socioéconomiques de la zone<sup>16</sup>.

Ce terme, aujourd'hui très utilisé, est assez prometteur en significations, car il est très générique en comparaison à l'urbanisme, et peut concerner plusieurs échelles à la fois. On parle ainsi d'aménagement du territoire, pour désigner les grands choix économiques, sociaux et écologiques des états; d'aménagement urbain quand il s'agit de l'échelle de la ville; d'aménagement de détail en ce qui concerne l'échelle de la parcelle et de l'îlot où s'exerce la création architecturale.

L'aménagement du territoire intervient dans différents secteurs pour parvenir aux objectifs énoncés ci-dessus<sup>17</sup> :

- le développement durable ;
- les politiques sociales spatialisées ;
- les politiques du logement ;
- le développement des infrastructures, notamment de transport et de communication ;
- la disponibilité des ressources en eau et leur gestion intégrée afin d'assurer leur durabilité ;
- la préservation et la mise en valeur de l'environnement comme on la conçoit par exemple dans la Gestion intégrée des zones côtières ;
- La participation des habitants ;
- idéologiquement, dans une visée philosophique : l'éducation.

### 4 - Planification urbaine :

Contrairement au terme aménagement, le terme planification est assez réducteur; il désigne principalement les politiques d'aménagement au niveau territorial et urbain et sous entend l'existence d'une politique et des instruments de cette politique (plans d'urbanisme).

C'est le terme qui convient pour caractériser l'urbanisme bureaucratique et réglementaire, encore largement pratiqué de nos jours, fondé sur le respect de règles de droit et d'instruments réglementaires et de programmation, et qui produit une abondante documentation (plans et règlements) pour la gestion de croissance urbaine.<sup>18</sup>

« La planification urbaine recouvre pour une large part ce qui est appelé le droit de l'urbanisme. Le droit n'est qu'un outil et il englobe d'autres droits comme celui de la domanialité, de l'environnement, des collectivités territoriales... La planification urbaine dépasse largement son cadre juridique. Même si elle a été rendu obligatoire, elle repose d'abord sur une intentionnalité qui devrait se fonder sur un diagnostic des forces et des

<sup>16</sup> [www.rachatducredit.com/definition-amenagement-urbain](http://www.rachatducredit.com/definition-amenagement-urbain)

<sup>17</sup> [www.wikipedia.org/wiki/Aménagement\\_du\\_territoire](http://www.wikipedia.org/wiki/Aménagement_du_territoire)

<sup>18</sup> Pr MAZOUZ Saïd, « URBANISME (design urbain) cour n°2 » ; département d'architecture université de Biskra, 2010-2011.

faiblesses d'un territoire, un inventaire des atouts, des moyens et les contraintes, dans un contexte qui le dépasse largement : pays (au sens géographique du terme), communauté de communes, aire urbaine, département, région, État... La planification urbaine induit un choix parmi les possibles offerts ; c'est un choix politique au sens étymologique du terme. »<sup>19</sup>

« Le but de la planification urbaine est de coordonner le développement et la création des villes, dans le respect du cadre de vie des habitants actuels ou futurs, ainsi que de l'équilibre nécessaire entre des populations, des activités et des équipements (espaces publics, espaces verts, réseaux d'eau potable, d'assainissement, éclairage public, électricité, gaz, réseaux de communication). La planification urbaine traduit la volonté des hommes d'organiser leur espace en fonction d'un projet déterminé et aussi de contingences diverses : climatiques, économiques, politiques, sociales, culturelles voire religieuses. »<sup>20</sup>

## 5 - Programmation urbaine :

« La programmation urbaine et architecturale a pour objet l'élaboration préalable de programmes définissant le contenu d'un projet qui, en architecture, signifie principalement l'utilisation d'une construction par ses occupants et, en urbanisme, les composantes de la ville : population-habitat, emplois-activités, services collectifs-équipements, transports-circulation, et leurs exigences de fonctionnement. La programmation est devenue indispensable depuis l'expérience des villes nouvelles, tant dans la conception urbaine que dans la conception architecturale, afin que le cadre défini par l'architecte urbaniste corresponde aux objectifs quantitatifs et qualitatifs du projet et cela en appliquant les méthodes pratiques de programmation urbaine et les techniques employées dans la conception des composantes urbaines. »<sup>21</sup>

« La programmation urbaine consiste à définir les composantes d'un projet urbain, les caractéristiques de la population et des activités que l'on souhaite voir se pratiquer dans les lieux en projet, soit pour Programmes-Urbains, les conditions et les moyens de la mise en œuvre d'une mixité fonctionnelle et d'une diversité sociale : le nombre, la typologie et le produit logement, la possibilité ou non d'implanter un équipement et lequel, le développement ou l'amélioration d'une offre commerciale, l'implantation d'activités et de services, la réflexion sur les déplacements et la circulation, la définition de la place, du contenu et du rôle des espaces publics ...

Ces composantes du projet sont déterminées à partir d'une analyse fine et attentive des besoins et des usages lors d'entretiens avec les acteurs de la ville, rencontres avec ses habitants, observations aléatoires, déambulations dans ses quartiers et prise de contact avec la vie quotidienne, analyse du contexte et des documents d'urbanisme.

La programmation urbaine est également une démarche prospective. Cette mise en perspective à plus long terme, une capacité à anticiper, s'appuie sur l'analyse de l'évolution sociodémographique et économique et la prise en compte des projets en cours ou projetés sur un territoire plus vaste. La synthèse des multiples dimensions qui font la ville – à appréhender finement - doit faire émerger un projet global, partagé ».<sup>22</sup>

La programmation urbaine est enfin une stratégie qui intervient à des différents niveaux, les acteurs de cette programmation sont les :

<sup>19</sup> [www.dictionnaire.sensagent.com/planification+urbaine/fr](http://www.dictionnaire.sensagent.com/planification+urbaine/fr)

<sup>20</sup> Idem.

<sup>21</sup> Jacques Lécureuil « *La Programmation urbaine* », édition : Le Moniteur (1 novembre 2001).

<sup>22</sup> <http://programmes-urbains.fr> Définition du Programmes-Urbains qui est un bureau d'études d'urbanisme spécialisé en programmation urbaine et aide au montage et à la mise en œuvre de projets urbains.

- **Professionnels** : Architectes, Urbanistes, Paysagistes, Ingénieurs...
- **Usagers** : Habitants, Commerçants, Employés, Associations, Comités...
- **Décideurs** : Direction d'habitat et d'urbanisme, de transport...
- **Gestionnaires** : APC, OPGI, Protection civile...
- **Investisseurs** : Banques, Promoteurs (Publics/Privés)...

## 6- L'urbanisation croissante du monde :

L'urbanisation est l'action d'urbanisme, c'est-à-dire de favoriser, de promouvoir le développement des villes par la transformation de l'espace rural en espace urbain. C'est aussi l'action de se doter de structure et de formes urbaines, d'espace bâti ; la notion d'urbanisation s'applique à un ensemble d'opérations visant à construire de nouvelles structures urbaines : conservation, rénovation, réhabilitation, restauration, restructuration, requalification, réutilisation, réorganisation, régénération, revitalisation, reconstruction, reconvertissements.

« Le terme "urbanisation" désigne aussi le phénomène historique de transformation de la société qui se manifeste par une concentration croissante de la population dans des agglomérations urbaines. L'urbanisation se mesure par le nombre d'habitants dans les villes par rapport à l'ensemble de la population, la densité de population, l'extension territoriale des villes et ses conséquences sur le mode de vie. »<sup>23</sup>

« L'urbanisation est un processus universel, qui a modifié et modifie encore la répartition spatiale de la population dans toutes les régions du globe, et cela de façon semble-t-il irréversible. Bien que l'apparition des villes remonte à plusieurs milliers d'années, ce n'est que depuis environ deux siècles que le fait urbain a pris une ampleur telle qu'il devient le mode d'habitat dominant pour la population. »<sup>24</sup>

« La répartition de la croissance des populations urbaines entre les villes et l'évolution des hiérarchies urbaines sont elles-mêmes relativement prévisibles, à moyen terme, si l'on tient compte des connaissances acquises quant à la dynamique des systèmes de villes. La difficulté la plus grande semble de prévoir l'avenir du processus lorsque les populations sont à peu près totalement urbanisées. »<sup>25</sup>

On peut déterminer l'urbanisation en quatre points :

- 1) L'augmentation rapide du nombre d'habitant par migration vers les villes existantes.
- 2) La concentration spatiale dans les plus grandes unités urbaines.
- 3) La création des nouvelles villes.
- 4) L'augmentation du taux d'urbanisation.

« La rapidité de mouvement des populations qui s'éloignent des campagnes a été telle qu'elle n'a pas permis à la ville de s'y adapter et donc de pouvoir prendre en charge convenablement ces nouvelles populations. Les immeubles ont été construits trop rapidement, comme les industries accueillant ces nouveaux travailleurs, etc. C'est dans ce contexte que le problème urbain s'est posé. C'est donc l'urbanisation progressive du monde qui a conduit à l'apparition de villes gigantesques, dans lesquelles les problèmes sociaux se sont accrues. »<sup>26</sup>

## 7- Les problèmes urbains de la ville :

<sup>23</sup> <http://www.toupie.org/Dictionnaire/Urbanisation.htm>

<sup>24</sup> Denise Pumain, Thierry Paquot, Richard Kleinschmager ; Extraits du Dictionnaire La Ville et l'Urbain, (Ed.2006) 320p.

<sup>25</sup> Graziella Caselli, Jacques Vallin, Guillaume Wunsch « Démographie : analyse et synthèse: Tome 4, Les déterminants de la migration », p122.

<sup>26</sup> <http://www.lemondopolitique.fr/culture/probleme-urbain.html>

Quand on parle de problème de ville, il s'agit à l'heure actuelle de tous ces problèmes relatifs à la qualité de la vie de la majorité de la population urbaine. Cette question est absolument centrale dans les sociétés contemporaines.<sup>27</sup>

L'exode rural a commencé au début du 20<sup>ème</sup> siècle, par conséquent 50% de la population mondiale vit en ville. Cette urbanisation a de nombreuses conséquences néfastes pour l'homme et la nature.

« Sachant que les villes sont un moteur du progrès économique et social général des nations et qu'au fil de l'évolution de la société, l'urbanisation a permis d'améliorer la qualité de la vie d'une grande partie de la population en facilitant l'accès à l'éducation, aux services sociaux et aux soins de santé pour tous, en particulier les enfants, ainsi que la participation à la vie culturelle, politique et religieuse, convaincue que le potentiel de progrès des zones urbaines ne pourra être valorisé pleinement que si l'on trouve des solutions durables aux graves problèmes dus à la concentration de la population et aux activités propres aux villes et aux grandes villes, dont les plus importants sont :

- 1- La pénurie de logements et le caractère inadéquat d'une partie de ceux qui sont disponibles;
- 2- La pollution de l'environnement à l'intérieur et autour des zones urbaines;
- 3- Le manque ou l'insuffisance des ressources en eau ou des installations de traitement de l'eau;
- 4- La détérioration du fonds de bâtiments et du patrimoine architectural;
- 5- L'insuffisance des infrastructures;
- 6- Le taux élevé de chômage;
- 7- L'insuffisance des services sociaux de base, en particulier en ce qui concerne les enfants et les personnes âgées, et de l'accès à l'éducation et aux soins de santé pour tous, notamment les enfants;
- 8- La congestion de la circulation urbaine;
- 9- Les problèmes liés au vieillissement de la population;
- 10- L'insécurité alimentaire;
- 11- L'insuffisance des ressources financières dont disposent les autorités locales pour faire face à leurs obligations; »<sup>28</sup>
- 12- Les espaces verts (qui constituent des terres agricoles et naturelles précieuses) sont remplacés par des zones d'habitat à faible densité et des commerces ;
- 13- Les villes proposent des sites vierges pour attirer plus facilement les activités commerciales car les coûts d'implantation sont moins élevés ce qui fait diminuer les terrains de la banlieue.
- 14- La biodiversité n'est pas intégrée dans le tissu urbain ;
- 15- Les centres villes ne sont pas des lieux de vie attrayants, faute de quoi, malgré les arguments en faveur des villes denses, les citoyens continueront de fuir vers les banlieues et campagnes avoisinantes ;
- 16- L'utilisation de la voiture augmente quand la densité de la population diminue – dépendance excessive à la voiture particulière ;
- 17- L'augmentation des déplacements, donc de la consommation d'énergie et des émissions de à effet de serre ;
- 18- L'augmentation de la consommation d'énergie : bâtiment 46%, transport 24%. Ainsi les émissions de CO<sub>2</sub> : transports 28%, bâtiment 25%, avec une tendance nettement à la hausse.

La nature de cette croissance urbaine démesurée et de ces bouleversements politico-économiques provoquent un certain nombre de tensions au sein de l'espace urbain: impact sur

<sup>27</sup> WINGENGA, W. E, *Cours de Sociologie urbaine approfondie*, L1 sociologie, inédit, Unikin, Kinshasa, 2000.

<sup>28</sup> La 101<sup>ème</sup> Conférence interparlementaire, Bruxelles, 15 avril 1999.

l'environnement dû à la concentration urbaine notamment les problèmes aigus de consommation des ressources rares (eau, énergie, sol) et la production de nuisances (pollution de l'air, déchets, bruits); impact social et économique sur les populations tels que l'inégalité sociale, l'exclusion (quartiers périphériques marginalisés).

La ville n'arrive plus donc à assurer son rôle de lieu de cohésion sociale. Étant appelées à concentrer la plus grande partie de la population mondiale et des activités économiques, les villes doivent trouver des réponses aux défis environnementaux, sociaux et économiques auxquelles font face à ce titre, elles doivent être un terrain privilégié pour l'application des principes du développement durable.

« Les choix en matière d'aménagement du territoire doivent protéger l'identité d'une ville, son patrimoine culturel, son plan historique, ses espaces verts et sa biodiversité : de mauvais choix ont abouti à des agglomérations jugées peu attractives et des schémas urbains non durables. »<sup>29</sup>

Les villes nécessitent une véritable prise en charge et une gouvernance urbaine capable de gérer les problèmes urbains.

### III- La gouvernance et à la gestion urbaine :

#### 1-La notion de la gouvernance :

« La gouvernance est un terme réapparu sur deux étapes :

- **La première étape** était dans les années **80** par la remise en cause du rôle de l'état et l'émergence d'une conception fonctionnelle de la gouvernance liée à la logique dite : le management public.
- **la deuxième étape** est celle des années **1990**, où émerge une réflexion plus profonde sur le rôle de l'Etat régulateur, en réaction à la vision, jugée techniciste.

La gouvernance signifiant alors "*l'art et la manière de gouverner*"<sup>30</sup>, ce terme est appliqué dans plusieurs champs tel que: Les finances, l'environnement, le commerce, la santé, les normes sanitaires et sociales, la lutte contre le crime et la défense des droits de l'homme. »<sup>31</sup>

Le principe de référence des modalités de la gouvernance c'est celui de la transparence, son application au niveau régional connaît une progression par contre la gouvernance internationale restent à inventer.

#### 1.1-Définitions :

La notion de gouvernance regroupe plusieurs concepts et définitions appliqués à des échelles territoriales différentes. On distingue :

La définition de Pascal Lamy: «*C'est un ensemble de transactions par lesquelles des règles collectives sont élaborées, décidées, légitimées, mises en œuvre et contrôlées*». <sup>32</sup>

Elle se définit selon Bagnosco et le Galès (1997) comme « *un processus de coordination d'acteurs, de groupes sociaux, d'institutions, pour atteindre des buts propres discutés et*

<sup>29</sup> Séminaire : « *Qu'est ce que l'urbanisme durable?* » Munster, Maison du Parc, 17 et 18 mai 2005.

<sup>30</sup> <http://gouvernance.over-blog.com>

<sup>31</sup> Mémoire de magister M<sup>elle</sup> LATRECHE Chafia « *La planification urbaine : entre théorie, pratiques et réalité. Cas de Constantine* », Constantine 2008. p. 69.

<sup>32</sup> Intervention de Pascale Lamy, président de l'OMC au Club Actes et Paroles, 2000 in <http://www.geoscopie.com/acteurs/a515.gov.html>

définis collectivement dans des environnements fragmentés et incertains »<sup>33</sup>. Elle évoque « les nouvelles formes interactives de gouvernement dans lesquelles les acteurs privés, les différentes organisations publiques, les groupes ou communautés de citoyens, ou d'autres types d'acteurs, prennent part à la formulation de la politique »<sup>34</sup>. Dans son rapport daté de 1995, la commission sur la gouvernance mondiale<sup>35</sup> définit ce concept comme « la somme des différentes façons dont les individus et les institutions, publics et privés, gèrent leurs affaires communes. C'est un processus continu de coopération et d'accommodement entre des intérêts divers et conflictuels. Elle inclut les institutions officielles et les régimes dotés de pouvoirs exécutoires tout aussi bien que les arrangements informels sur lesquels les peuples et les institutions sont tombés d'accord »<sup>36</sup>.

On peut entendre par gouvernance « les formes de conduite de l'organisation humaine visant plus spécifiquement à réguler les relations de pouvoir et de coordination qui ne sont pas habituellement régulées par le marché » ou par le droit<sup>37</sup>.

Selon la Banque Mondiale,<sup>38</sup> «c'est l'art de gouverner pour obtenir un développement économique, social et institutionnel soutenu». Les autres banques de développement régional usent de pratiques comparables. "La gouvernance" concerne:

- La gestion du secteur public; réforme de la fonction publique, des entreprises publiques et des finances;
- La responsabilité par la décentralisation et par des "évaluations de responsabilité financière", par la participation des bénéficiaires dans les projets;
- La transparence des budgets et marchés publics, la formation de journalistes;
- Le cadre légal (propriété, droit des sociétés, concurrence, droit bancaire, code des investissements, organismes régulateurs);

Le PNUD<sup>39</sup> définit la gouvernance comme «l'exercice de l'autorité politique, économique et administrative dans le cadre de la gestion des affaires d'un pays à tous les niveaux».

La gouvernance comprend les mécanismes, les processus, les relations et les institutions complexes au moyen desquels les citoyens et les groupes articulent leurs intérêts, exercent leurs droits et assument leurs obligations et auxquels ils s'adressent pour régler leurs différents problèmes.

Les droits de l'homme définissent l'art de gouverner en fonction des impératifs économiques, en tenant compte de valeurs telles que la lutte contre la pauvreté, le respect de l'environnement et même la démocratie.

Les concepts de gouvernance sont appliqués à l'analyse de la gestion des rapports entre **institutions** et entre **différents acteurs**: élus et fonctionnaires, autres paliers de gouvernement, milieux d'affaires, organismes communautaires, syndicats.

<sup>33</sup> Bagnasco A et Le Galès P., *Les villes européennes comme société et comme acteur*, in Villes en Europe, Ed. La Découverte, 1997, p.38.

<sup>34</sup> Marcou G, Rangeon F, Thiebault J-L, *Les relations contractuelles entre collectivités publiques*, in Le gouvernement des villes. Territoire et pouvoir, Ed. Descartes et Cie, 1997, p.140.

<sup>35</sup> La "Commission on Global Governance" a été créée en 1992 à l'instigation de Willy Brandt. Elle regroupait une vingtaine de dirigeants ayant joué un rôle au sein des Nations Unies et de l'Union Européenne.

<sup>36</sup> Smouts M-C, *Du bon usage de la gouvernance en relations internationales*, in La gouvernance. In Revue internationale des sciences sociales, n°155, Mars 1998, p. 88.

<sup>37</sup> Benko (G.), Lipietz (A.), *Les régions qui gagnent*, P.U, F., 1992.

<sup>38</sup> Gouvernance, «The world Bank's expérience » publications de la banque mondiale, 1994, in agora.org.

<sup>39</sup> PNUD: Programme des Nations Unies pour le Développement.

## 1.2-La bonne gouvernance :

« De son importance, la communauté internationale reconnaît qu'il est impossible d'atteindre les objectifs de développement du millénaire sans une bonne gouvernance qui est devenu l'une des conditions à instaurer pour un développement sûr, équitable et durable. Dans cette optique la bonne gouvernance est devenu un impératif universel par l'exigence de profondes réformes institutionnelles pour garantir la croissance et le développement des pays. »<sup>40</sup>

La bonne gouvernance a de nombreuses caractéristiques, notamment **la participation populaire, la transparence, la responsabilité et l'efficacité**; elle favorise la primauté du droit. La gouvernance comprend l'Etat, en englobant le secteur privé et la société civile.

Ces trois composantes sont essentielles pour le développement humain durable :

- **L'Etat** crée un environnement politique et juridique favorable,
- **Le secteur privé** crée des emplois et produit des revenus,
- **La société civile** facilite l'interaction politique et sociale incitant les groupes à participer aux activités économiques, sociales et politiques.

Chacune de ces composantes ayant des atouts et des points faibles, l'appui du **PNUD** en faveur de la bonne gouvernance a surtout pour objectif de promouvoir des interactions constructives entre ces trois acteurs.

La principale tâche du **PNUD** est d'aider les gouvernements à améliorer leurs performances sur le terrain de la gouvernance tout en contribuant au développement de processus participatifs et à l'enrichissement de l'information. Les interventions du **PNUD** à cet égard concernent quatre dimensions de la gouvernance à savoir:

- La dimension économique,
- La dimension administrative et judiciaire,
- La dimension locale,
- La dimension information/ communication.

« C'est une nouvelle échelle de gestion, de transversalité, de coordination, de médiation territoriale... tous ces termes renvoient à un renouvellement des modes de gouvernement. En plus elle recouvre la capacité du gouvernement à gérer efficacement ses ressources, à mettre en œuvre des politiques pertinentes, le respect des citoyens et de l'État pour les institutions, ainsi que l'existence d'un contrôle démocratique sur les agents chargés de l'autorité et un décentrement de la prise de décision, avec une multiplication des lieux et des acteurs impliqués dans cette décision et la mise en place de nouveaux modes de régulation plus souples, fondés sur la concertation et le partenariat entre différents acteurs.

La bonne gouvernance aide aussi à renforcer la démocratie et les droits de l'homme, à promouvoir la prospérité économique et la cohésion sociale, à réduire la pauvreté, à soutenir la protection de l'environnement et l'utilisation durable de ressources naturelles, et à renforcer la confiance publique dans l'action et l'administration de l'état. »<sup>41</sup>

« L'Etat de droit est au cœur de la Bonne gouvernance. Il s'agit de mettre en place "un système de règles qui soient réellement appliquées et d'institutions qui fonctionnent vraiment et assurent une application appropriée de ces règles". Pour cela, il est nécessaire de normaliser la vie publique, c'est-à-dire que les dirigeants politiques soient désormais responsables de leurs actes devant les citoyens, et donc que soit engagée la lutte contre la corruption. La bonne administration publique implique certes plus d'efficacité mais aussi plus de morale. La gouvernance est en fait fondée sur un ensemble de règles de morale publique.

<sup>40</sup> Mémoire de magister, M<sup>elle</sup> LATRECHE Chafia « *La planification urbaine : entre théorie, pratiques et réalité. Cas de Constantine* », Constantine, 2008. p.70.

<sup>41</sup> IDEM. p.70.

Elle ne se limite donc pas à définir le rôle de l'Etat par rapport au marché mais traite également de l'éthique du gouvernement. »<sup>42</sup>

## 2-La gouvernance urbaine :

Outre, la gouvernance mondiale et la bonne gouvernance, un certain nombre d'auteurs travaillant sur la problématique des villes ont opté pour une vision territoriale de la gouvernance.

« Le gouvernement des villes évoque un mode d'action publique centralisé et autoritaire, fondé sur le mécanisme de la représentation et sur la suprématie de l'intérêt public sur les intérêts privés. La gouvernance urbaine renvoie au contraire à une forme négociée de l'action publique fondée sur une plus large répartition du pouvoir et sur une coopération entre acteurs publics et privés. »<sup>43</sup>

La gouvernance urbaine c'est « *le processus de mobilisation et de coordination d'acteurs, de groupes et d'institutions cherchant à réaliser des projets urbains afin d'aménager et de développer durablement les territoires urbains* »<sup>44</sup>.

La « *gouvernance urbaine* » désigne, selon P. Le Galès, « *d'une part la capacité à intégrer, à donner forme aux intérêts locaux, aux organisations, groupes sociaux, d'autre part la capacité à les représenter à l'extérieur, à développer des stratégies plus ou moins unifiées en relation avec le marché, l'Etat, les autres villes et autres niveaux de gouvernement* »<sup>45</sup>.

L'expression "gouvernance urbaine" évoque l'idée d'une gestion locale souple, stratégique et négociée, basée sur une approche pluri-rationnelle combinant des logiques publiques et privées, et prenant en compte l'évolution des demandes des citoyens. Parler de gouvernance plutôt que de gouvernement, c'est « *ne pas se cantonner à une analyse en termes politico-administratifs* »<sup>46</sup>. La gouvernance urbaine marque en effet l'interaction non seulement entre l'administration et la politique, mais aussi entre la "société urbaine" et les autres collectivités.<sup>47</sup>

« La gouvernance urbaine permet en effet de rendre compte du développement sur le plan local du partenariat public-privé, du déclin des pouvoirs institutionnels et de l'importance croissante de l'enjeu de la coordination de politiques. Elle contribue à l'analyse des conditions de possibilité de l'action publique dans une société urbaine de plus en plus différenciée, où les effets pervers des politiques se multiplient. »<sup>48</sup>

La gouvernance urbaine exprime ainsi l'idée d'une complexification du gouvernement des villes. Celles-ci sont devenues de plus en plus difficiles à gouverner en raison de la dispersion des acteurs, d'un retrait partiel de l'Etat et du renforcement de la ségrégation sociale.

Avec la gouvernance urbaine, on entre « *dans l'ère de l'action publique flexible, dans laquelle les termes à retenir sont ceux de négociation, partenariat, projet, compromis* »<sup>49</sup>.

<sup>42</sup> Mémoire de doctorat en géographie –aménagement, Etienne BADIANE «*Développement urbain et dynamiques des acteurs locaux : le cas de Kaolack au Sénégal*», Toulouse, Mai 2004.p.100.

<sup>43</sup> RANGEON François « *Le gouvernement local* » ; l'Université de Picardie Jules Verne. p167.

<sup>44</sup> <http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/gouvernance-urbaine/>

<sup>45</sup> Le Galès (P.), « *Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine* », R.F.S.P. n°1, 1995, p. 90.

<sup>46</sup> Idem, p.62.

<sup>47</sup> Borraz (O.), « *Le gouvernement des villes. Une analyse comparée dans deux villes suisses et deux villes françaises, thèse* » I.E.P. Paris, 1994.

<sup>48</sup> Idem RANGEON (F.).

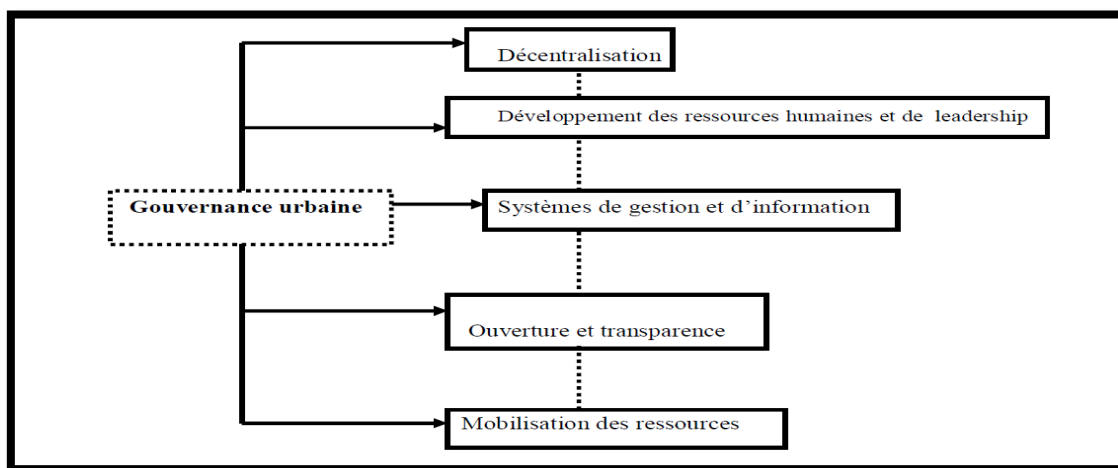
<sup>49</sup> Idem. Borraz (O.).

Cette notion de gouvernance est entrée dans les problématiques de l'aménagement du territoire, et en particulier des politiques de la ville. Les difficultés des politiques urbaines classiques et les enjeux actuels résultant de la multiplicité des acteurs : pouvoirs publics locaux, pouvoirs économiques, société civile..., rendent l'importance de son application par l'établissement des règles, qui influent sur l'exercice des pouvoirs et des différentes formes de partenariats, qui sont nécessaires pour une bonne gouvernance urbaine.

La gouvernance urbaine proprement dite, adopte des modalités d'action et de prise de décision plus partenariales, plus interactives et plus flexibles, et la recherche d'indicateurs de bon fonctionnement de la ville.

### 3-Conditions de la bonne gouvernance urbaine :

Pour limiter la mauvaise gouvernance urbaine, les villes doivent opter pour deux principes; la transparence et la concurrence, cela nécessite une combinaison de démocratie électorale, de participation des citoyens et d'approches rationnelles de la décision basée sur des indicateurs et des évaluations.



**Figure n°01 : Principes de la bonne gouvernance urbaine<sup>50</sup>**

« Le développement durable fait référence aux méthodes permettant d'impliquer l'ensemble des parties prenantes; ces institutions qui combinent démocratie participative et électorale, ainsi que les outils d'évaluation des politiques et la transparence du processus de décision relèvent d'un contexte général qualifié de bonne gouvernance, cette démarche est tout simplement celle de la participation.

Dans ce sens, le premier pas sera constitué par une déclaration internationale sur la bonne gouvernance urbaine, pour compléter la charte mondiale de l'autonomie locale. L'un des nouveaux outils ayant déjà été testés est une série d'indicateurs permettant d'assurer le suivi de la prise de décision participative, ces indicateurs placent la question du genre au centre du débat; chaque indicateur propose des moyens de mesurer la participation des femmes comme celle des hommes; le but est de mettre en place des structures gouvernementales qui associent et incluent les citoyens et leurs organisations.

En outre, l'information et l'accès du public à l'information sont ainsi une composante importante permettant de mettre en œuvre la gouvernance. »<sup>51</sup>

<sup>50</sup> [www.gouvernance.org](http://www.gouvernance.org)

<sup>51</sup> [www.agora.org](http://www.agora.org).

## 4-La gestion urbaine<sup>52</sup> :

### 4.1-Définition :

Traditionnellement, la gestion urbaine englobe activités (dévalorisées) d'exploitation, maintenance, entretien des réseaux, aménagements et espaces urbains, services urbains et services techniques Ville.

La gestion urbaine consiste dans le management et l'organisation du fonctionnement de services à l'usage des habitants, des entreprises résidentes et de ceux qui fréquentent périodiquement ou épisodiquement un territoire.

Elle relève tout autant de l'action politique menée par les autorités publiques que du fonctionnement des services.

On parle de gestion urbaine territorialisée en relation avec un territoire de projet exigeant une adaptation spécifique des services urbains, à l'attention des habitants concernés.

Le fait de rapprocher spatialement et fonctionnellement le service de l'utilisateur (gestion de proximité) est une modalité - parmi d'autres - de cette adaptation.

### 4.2-Les enjeux de la gestion urbaine :

Il s'agit d'abord de faire en sorte que les habitants disposent de services urbains de bonne qualité et voient en pratique leurs conditions de vie améliorées.

Mais il faut aussi tenir compte des spécificités sociales, économiques et spatiales du territoire et de ses habitants afin d'apporter au territoire considéré des services adaptés.

Enfin, il faut prendre en compte le fait que l'organisation de la gestion urbaine participe à l'organisation de la vie sociale toute entière et contribue à forger une image identitaire d'une ville voir d'un quartier et de ses habitants.

## IV- Le développement durable

### 1- Les prémices du développement durable (prise de conscience de la nécessité de protéger l'environnement) :

Tout est interrompu par la deuxième guerre mondiale et tout recommence par la suite dans un contexte extrêmement nouveau : l'explosion démographique (entre **1950** et **2000**, la population mondiale va doubler), les innovations techniques et la croissance économique. Cela va provoquer un phénomène que l'humanité n'avait jamais connu auparavant : un impact massif des activités humaines sur la biodiversité.

Dans les années **1970**, Ignacy Sachs, ...parle de l'écodéveloppement, il voyait, dans ses *Les premiers essais entourant la définition d'« écodéveloppement »*, le développement comme un tout qui intégrait les dimensions du monde connu de la société. « *Le développement est un tout. dimensions culturelles, sociales, économiques, institutionnelles, politiques et écologiques doivent être traitées dans leurs inter-relations par une politique intégrée* ». <sup>53</sup>

En **1972 (5 au 16 juin)** : une conférence des Nations Unies sur l'environnement humain à Stockholm expose notamment l'éco-développement, les interactions entre écologie et économie, le développement des pays du Sud et du Nord. Il sera rétrospectivement qualifié de

<sup>52</sup> David Gabriel ; « *Villes et Quartiers* » - G.I.E. entre la C.D.C. et l'Union Nationale H.L.M.

<sup>53</sup> Sachs, Ignacy. 1981. *Initiation à l'Écodéveloppement*. Toulouse: éditions Privart, collection regard. P 139.

premier Sommet de la Terre. C'est un échec relatif, avec aucun compromis clair<sup>54</sup>, mais la problématique semble dès lors posée : l'environnement apparaît comme un patrimoine mondial essentiel à transmettre aux générations futures.<sup>55</sup>

C'est à cette conférence que sont adoptés, au niveau international, les principes de base du développement durable : c'est à l'homme qu'incombe la responsabilité de la protection et de l'amélioration de l'environnement pour les générations présentes et futures ; la sauvegarde des ressources naturelles de la Terre doit faire l'objet d'une programmation et d'une gestion appropriées et vigilantes, tandis que la capacité de la Terre à produire des ressources vitales renouvelables doit être conservée et améliorée. La mise en œuvre et l'application de ces principes sont confiées au Programme des Nations unies pour l'environnement (**PNUE**), créé à cette occasion.

En **1980** l'expression sustainable Development apparaît pour la première fois dans une conférence internationale qui était organisée par l'**UICN**, le **WWF** et le **PNUD**.

En **1983**, l'Assemblée générale des Nations unies décide d'instituer une commission mondiale sur l'environnement et le développement (également appelée Commission Brundtland, du nom de sa présidente Madame Gro Harlem Brundtland) chargée de trouver une solution au problème de la satisfaction des besoins primaires d'une population mondiale en accroissement constant.

En **1987**, cette commission rend un rapport intitulé « Notre avenir à tous », plus connu sous l'appellation de « Rapport Brundtland », qui fournit une définition du développement durable : « *un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs* ».

Cette définition sous-entend qu'un environnement dégradé et appauvri de ses ressources n'est pas capable de garantir un développement économiquement viable et socialement acceptable. La protection de l'environnement n'est donc plus considérée comme un obstacle au développement, mais au contraire comme une condition nécessaire à un développement durable.

En **1992**, se tient à Rio de Janeiro (Brésil) la Conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement (**Cnued**), plus généralement appelée Sommet de la Terre ou encore Conférence de Rio, qui réunit les représentants de **172** pays (dont **120** chefs d'État), diverses organisations gouvernementales et quelque **2400** représentants d'organisations non gouvernementales (**ONG**). L'objectif de la conférence de Rio est de définir des stratégies efficaces pour concilier les exigences des pays en voie de développement et celles des pays industrialisés. Outre une série de conventions sur des questions environnementales spécifiques (changement climatique, biodiversité et protection des forêts), la conférence de Rio établit une « Charte de la Terre », dans laquelle sont énoncées des directives pour la mise en place de politiques économiques plus équilibrées. Cette charte s'accompagne d'un programme d'actions, baptisé Agenda **21** (ou Action 21), qui doit servir de référence pour comprendre et identifier les initiatives qu'il est nécessaire d'entreprendre pour un développement durable au **XXI<sup>e</sup>** siècle. Le succès de la Conférence de Rio est toutefois compromis par le refus de certains gouvernements de respecter les échéances et les objectifs proposés par l'Assemblée générale des Nations unies (notamment la réduction des émissions des gaz à effet de serre), de souscrire à certaines conventions importantes (telles que celle sur la biodiversité) et d'aboutir à un accord pour la mise en place d'un plan d'action

<sup>54</sup> Aurélien Boutaud, *Le développement durable : penser le changement ou changer le pansement ?*, École Supérieure des Mines de Saint-Étienne (thèse de Science et Génie de l'environnement), Saint-Étienne, 2005,

<sup>55</sup> [www.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9veloppement\\_durable](http://www.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9veloppement_durable)

contraignant (notamment pour la protection du patrimoine forestier mondial). La conférence de Rio permet néanmoins de sensibiliser la société civile et les autorités politiques aux questions environnementales.<sup>56</sup>

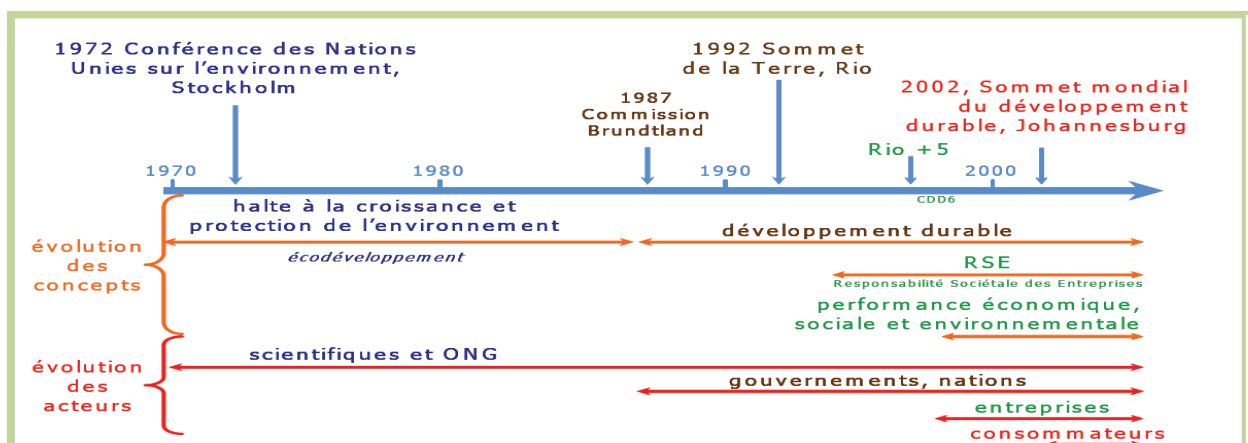
La notion de développement durable exprime une prise de conscience des risques environnementaux, mais c'est aussi un projet de société qui cherche à concilier des critères écologiques, économiques et sociaux. Son application exige le respect des grands principes du droit environnemental : - précaution ; - prévention ; - correction à la source ; - pollueur payeur ; - emploi des meilleurs techniques disponibles.

Le rapport Brundtland, en **1987**, puis la Conférence de Rio, en **1992**, constituent des dates repères pour situer la diffusion du concept de développement durable dans l'opinion publique et auprès des chefs d'Etat. Il s'agit d'un processus de développement qui vise à concilier l'économique, le social et l'écologie, et établit un cercle vertueux entre ces trois domaines. Au cours des années **1990**, la Communauté européenne et les villes d'Europe commencent à s'intéresser à la question dans le cadre de conférences (Aalborg **1994**, Lisbonne **1995**) et certaines s'engagent dans des agendas **21**.

En **1997**, cinq ans après la conférence de Rio, la communauté internationale se réunit de nouveau à l'occasion de la troisième Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, qui se tient à Kyoto (Japon) en décembre **1997**. Alors que la conférence de Rio a fixé des critères généraux, auxquels les différents États sont invités, mais non contraints, à se conformer, celle de Kyoto définit un protocole avec des objectifs précis et contraignants, qui témoignent d'une véritable prise de conscience de la nécessité de mettre en œuvre un modèle de développement durable. Ce protocole engage les pays industrialisés et les pays en transition (les pays d'Europe de l'Est) à réduire, à l'horizon **2008-2012** les émissions des principaux gaz à effet de serre. Mais les objectifs fixés par le protocole de Kyoto soulèvent de nombreux problèmes, que les conférences sur le réchauffement global qui se tiennent à Buenos Aires (Argentine) en **1998** ne parviennent pas à résoudre.

En **2002**, le Sommet de Johannesburg pour le développement durable dont il fut une prise d'une position sur la préservation des ressources naturelles et de la biodiversité.

Les grands moments de développement durable se résument comme suit :



**Figure 02 : Dates clés et processus de développement du développement durable**<sup>57</sup>

<sup>56</sup> Encyclopédie encarta 2006.

<sup>57</sup> Brodhag .C « Développement durable et énergie », Journées X-ENS-UPS Physique, Ecole Polytechnique, 14 mai 2004.

## 2- La notion du développement durable :

### 2.1- Définition du développement durable :

Le concept du développement durable est né de deux constats :

- 1) La fraction entre le Nord et le Sud et la recherche d'un développement humain.
- 2) La crise écologique et l'urgence de sauvegarder l'environnement.

La célèbre définition du développement durable donnée par Harlem Gro Brundtland, alors premier ministre de Norvège, en **1987** : « *le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Deux concepts sont inhérents à cette notion: le concept de besoin, et plus particulièrement des besoins essentiels des plus démunis, à qui il convient d'accorder la plus grande priorité, et l'idée des limitations que l'état de nos techniques et de notre organisation sociale impose sur la capacité de l'environnement à répondre aux besoins actuels et à venir.* »

Le concept se fonde sur la mise en œuvre d'une utilisation et d'une gestion rationnelles des ressources (naturelles, humaines et économiques), visant à satisfaire de manière appropriée les besoins fondamentaux de l'humanité.

En **1991**, la nouvelle Stratégie mondiale de la conservation de la nature publiée par l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN), le Fonds Mondial pour la Nature (WWF) et le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE)<sup>58</sup> définit de sa part le développement durable comme: « *Le fait d'améliorer les conditions d'existence des communautés humaines, tout en restant dans les limites de la capacité de charge des écosystèmes* ».<sup>59</sup>

La déclaration de Rio **1992** précise que le développement durable est centré sur le droit des êtres humains à une vie saine et productive en harmonie avec la nature, et que le droit au développement doit être réalisé de façon à satisfaire équitablement les besoins relatifs au développement et à l'environnement des générations présentes et futures.

Principalement, on peut considérer ce concept du développement durable comme cette notion qui tente à relier le développement et le respect de la nature, et c'est grâce au Rapport Brundtland, que ; « *le concept est devenu le cri de ralliement de tous ceux qui s'intéressent au développement économique et à la protection de l'environnement, c.-à-d. à l'harmonisation de l'économie et de l'écologie... C'est un peu comme si madame Brundtland et son équipe de commissaires avaient réussi à trouver une formule magique capable de réconcilier les militants de l'écologie et les tiers-mondistes d'une part, avec les bureaucrates gouvernementaux et les entrepreneurs développementalistes de l'autre.* »<sup>60</sup>

Comme le souligne René Passet, « *le développement durable ne constitue pas une théorie mais un objectif* ». C'est une démarche qui vise au progrès social et à la qualité de vie dans le respect des générations futures et des contraintes économiques.

L'objectif d'une politique de développement durable est donc de favoriser la mise en place d'un mode de production et de développement compatible avec le long terme et centré sur l'homme.

En France le développement durable est défini dans la circulaire du **11 Mai 1999** sur l'évaluation des politiques publiques : le développement durable « *ne se réduit pas à la protection de l'environnement ou à la conduite écologique des chantiers. Le développement*

<sup>58</sup> UICN/PNUE/WWF, 1980. Stratégie mondiale de la conservation : la conservation des ressources vivantes au service du développement durable, Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources, Programme des Nations Unies pour l'environnement et Fonds mondial pour la nature, Gland, Suisse.

<sup>59</sup> UICN/PNUE/WWF, 1991 : « *Sauver la planète. Stratégie pour l'avenir de la vie* » Gland, Suisse, 250 p.

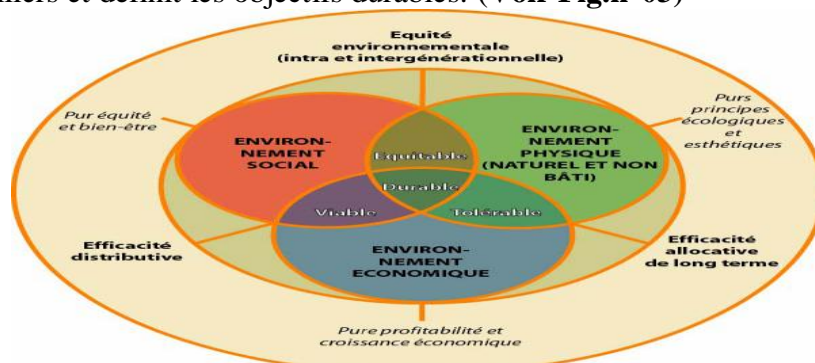
<sup>60</sup> Vaillancourt, J-G, 1994 : « *Penser et concrétiser le développement durable* » Eco-décision n°15, p 24.

*durable, c'est d'abord une conception patrimoniale ou responsable du monde dans lequel nous vivons. De ce fait, les politiques publiques doivent déterminer les conditions d'utilisation, de préservation, de partage et de transmission de ce patrimoine collectif, dans des conditions qui permettent la nécessaire satisfaction de nos besoins d'aujourd'hui sans compromettre celle des générations futures... Le développement durable est un mode de croissance qui garantit, à la fois et à long terme, le progrès économique, social et environnemental de la société. »*

Le développement durable constitue alors un modèle de développement qui respecte les principaux équilibres naturels de la planète (la conservation et l'amélioration de la nature), et répond aux besoins fondamentaux des populations sans détruire les écosystèmes, et crée des solidarités entre tous les territoires à l'échelle mondiale.

Plusieurs autres définitions agissantes et opérationnelles du développement durable ont été proposées depuis, néanmoins aucune parmi ces définitions ne peut être cohérente et ne peut satisfaire concurremment les besoins constitutionnels de tous les individus, des entreprises, des organisations qui cherchent à mettre ce concept en œuvre.

Trois piliers sont ainsi au cœur du développement durable : l'efficacité économique, l'équité sociale, et l'efficace environnementale. Le développement durable s'intéresse aux interactions entre ces trois piliers et définit les objectifs durables. (Voir Fig.n°03)



**Figure 03 : Nouveaux objectifs pour le développement durable<sup>61</sup>**

Ce schéma traditionnel est parfois complété avec un quatrième pilier: la démocratie participative ou gouvernance, celle-ci pouvant aussi être un thème commun aux trois piliers. D'autres encore ajoutent comme quatrième pilier la culture (et l'éducation).



**Figure 04 : Les cinq dimensions du Développement Durable selon Sachs<sup>62</sup>**

<sup>61</sup> D'après R.Camagni. L'introduction de critères « développement durable » lors de l'élaboration de plans d'aménagement partie 1 : guide pratique, mai 2007.

Toutefois, quelque soit la nature des définitions utilisées voire la manière de les mettre en application, l'intégration entière et absolue des dimensions sociales, économiques et environnementales du développement demeure interminablement le fondement principal pour aboutir à un développement qui est viable et durable.

## 2.2- Les objectifs du développement durable :

Le développement durable est aujourd'hui le moteur d'un grand nombre de décisions aussi bien dans notre pays qu'à l'étranger. Il concerne tous les acteurs de la société, encouragés à dialoguer et à travailler autour de projets arrangeant l'économique, le social et l'environnemental, le court et le long terme, le local et le global (*Penser globalement et Agir localement*).

Le développement durable s'articule autour de trois objectifs fondamentaux :

- 1) **Maintenir l'intégrité de l'environnement** pour assurer la santé et la sécurité des communautés humaines et préserver les écosystèmes qui entretiennent la vie;
- 2) **Assurer l'équité sociale** pour permettre le plein épanouissement de toutes les femmes et de tous les hommes, l'essor des communautés et le respect de la diversité;
- 3) **Viser l'efficacité économique** pour créer une économie innovante et prospère, écologiquement et socialement responsable.

## 2.3-Les principes du développement durable :

Lors de la conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement à Rio de Janeiro (en Juin 1992), les représentants des **170** pays participants (y compris l'Algérie) au Sommet de la Terre, ont préconisés **27** principes qui ont pour but d'orienter les politiques, les actions, les lois et les règlements afin d'aboutir aux trois objectifs fondamentaux du développement durable ; (Maintenir l'intégrité de l'environnement, l'amélioration de l'équité sociale et de l'efficacité économique) .

Ces principes ont été également définis de diverses façons que se soit par des organisations nationales ou internationales, Parmi ces principes nous notons particulièrement :

- 1) « La satisfaction des besoins essentiels des communautés humaines et l'amélioration du niveau de vie général (Les êtres humains ont droit à une vie saine et productive, c'est pourquoi il est nécessaire de créer les conditions permettant de satisfaire les besoins essentiels des communautés humaines et d'améliorer leur niveau de vie général, il s'agit donc d'entreprendre des actions afin de limiter, d'un côté, les pressions démographiques sur l'environnement et le développement) ;
- 2) L'intégration des aspects environnementaux, économiques et sociaux dans la prise de décision et la comptabilité nationale ;
- 3) L'application universelle du principe pollueur / utilisateur payeur ;
- 4) Le développement de mesures législatives efficaces en matière d'environnement et concernant la responsabilisation des pollueurs et l'indemnisation des victimes ;
- 5) L'accessibilité pour tous à l'information et à la prise de décision (la meilleure façon de traiter les problèmes soulevés de l'environnement est de faire participer tous les citoyens concernés et avoir la possibilité de participer aux processus de prise de décision, pour cela les autorités doivent donc faciliter et encourager la sensibilisation et la participation du public en mettant les informations à sa disposition) ;

<sup>62</sup> Sachs Ignacy « Transitions Strategies for the 21st Century », in Nature and Resources. Vol 28, n°3, p.04-17, 1992.  
Sachs Ignacy « L'Écodéveloppement », Editions Syros, 1993.

- 6) La protection de l'environnement par la prévention (ce principe vise à réduire ou à éliminer les rejets de substances éventuellement nocives et à encourager des produits et des procédés moins polluants) ;
- 7) La modification des comportements, des modes de production et des habitudes de consommation vers des approches plus respectueuses de l'environnement (ce principe tend à encourager des modes de consommation et de production d'une manière à réduire l'atteinte à l'environnement et de répondre aux besoins de chaque génération. Il favorise également des technologies plus respectueuses de l'environnement, ainsi que le meilleur usage des ressources et leur valorisation : réemploi, recyclage,... etc.) ;
- 8) Le partenariat mondial (tous les gouvernements doivent coopérer afin de maintenir l'équilibre et l'intégrité des écosystèmes. Ils doivent pour cela respecter les instruments du droit international relatifs à la protection de l'environnement). »<sup>63</sup>

Le développement durable peut également se définir à travers une série de grands principes qui constituent sa charte:

- « **La gestion intégrée** : gestion globale qui tient compte de toutes les relations et interactions existant entre les systèmes. Elle se traduit par l'adoption d'une démarche transversale (plutôt que sectorielle), multi-partenariale et interdisciplinaire ;
- **La gouvernance** : elle implique des approches rationnelles de la décision, basées sur des indicateurs et des évaluations ;
- **Le long terme** : réflexion sur des actions et projets sur une échéance supérieure à 4 ans ;
- **La précaution** : maintien d'un certain nombre d'options possibles ouvertes lorsque subsiste un doute ou une incertitude ;
- **La prévention** : choix des solutions limitant au minimum les impacts, afin de réduire les actions correctives après la mise en œuvre des projets ;
- **La responsabilité** : engagement global et universel qui renvoie à la responsabilité individuelle et locale. Elle débouche sur le principe de pollueur-payeur qui stipule que les responsables des pollutions et nuisances sont ceux qui assument les coûts ;
- **La subsidiarité** : principe de travail à l'échelon de décision le mieux approprié pour agir efficacement en faveur de l'intérêt général ;
- **La solidarité** : notion de reconnaissance d'intérêts communs entre personnes, entreprises, États, etc., impliquant pour les uns l'obligation morale de ne pas desservir les autres et de leur porter assistance. »<sup>64</sup>

## 2.4- Les conditions nécessaires au développement durable :

Le résultat d'une production et d'une consommation sans cesse accrue comportent évidemment une détérioration importante et des fois visibles à l'œil nu, des constituants inévitables de l'environnement et de l'écosystème. C'est pourquoi, il apparaît clairement douteux que les technologies exploitées présentement puissent, à elles seules, diminuer complètement les effets écologiques néfastes générés d'une consommation exaltée de biens et de ressources.

A cet égard, l'aboutissement à un développement durable prévoit et envisage que certaines conditions soient révisées, parmi lesquelles, nous retiendrons les principales.

Celles ci sont :

- 1) la conservation de l'équilibre général et de la valeur du patrimoine naturel ;

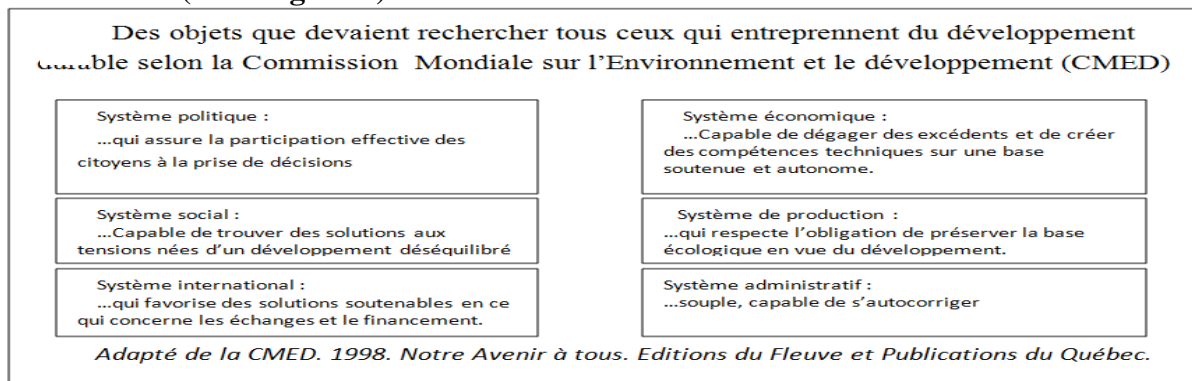
<sup>63</sup> CNUED, La déclaration de Rio sur l'environnement et le développement, 1992.

KEATING, M., Sommet de la Terre 1992 : « *Un programme d'action publié par le Centre pour notre avenir à tous* ». 1993.

<sup>64</sup> Encyclopédie encarta 2006.

- 2) une distribution et une utilisation équitables des ressources entre tous les pays et toutes les régions du monde ;
- 3) la diminution de la production de déchets (qui inclut la réutilisation et le recyclage des matériaux) ;
- 4) La rationalisation de la production et de la consommation d'énergie.
- 5) la prévention de l'épuisement des ressources naturelles ;
- 6) Le rythme d'utilisation des ressources naturelles renouvelables n'excède pas celui de leur régénération ;
- 7) Le rythme d'épuisement des ressources non renouvelables ne dépasse pas le rythme de développement de substituts renouvelables.

Selon la Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement (CMED) les conditions à remplir pour la poursuite et d'application du développement durable se résument comme suite : (Voir Fig.n°05)



**Figure 05 : Les conditions à remplir pour la poursuite du DD selon la CMED**<sup>65</sup>

Pendant, l'expérience de nos sociétés modernes, nous divulgue qu'elles éprouvent encore des difficultés étendues à révéler l'une ou l'autre de ces conditions, et leur respect concomitant est incontestablement plus problématique. Ceci, même si la dégradation actuelle de l'environnement ne menace pas directement l'existence de l'être vivant, elle peut par contre porter atteinte à moyen et à long terme à la qualité de vie des individus ainsi qu'à celles des générations futures.

## 2.5- Les enjeux du développement durable :

« Partant du constat que la prospérité des pays développés (souvent appelés le nord) est la principale cause de la pollution et la destruction de nombreux écosystèmes; et ce par l'utilisation intensive des ressources naturelles, il est à craindre que l'évolution des pays sous développés (souvent appelés le sud) se fasse en prônant les mêmes principes. »<sup>66</sup>

Cette hypothèse, fait du droit d'évoluer propre au sud, une sorte de menace pour le monde. Mais comme il n'est évidemment pas question d'empêcher la population des pays pauvres d'atteindre le niveau de confort des pays développés, l'idée du développement durable est de définir des schémas qui limiteraient l'impact du développement sur l'environnement.

Ainsi défini, le principe semble assez clair, mais en réalité le développement durable est plus difficile à mettre en place. Il soulève plusieurs questions dont la réponse n'est pas toujours disponible en pratique. Parmi ces questions on peut citer:

<sup>65</sup> Jérôme Vaillancour In, « Rapport de recherche Évolution conceptuelle et historique du développement durable », L'Atelier d'aménagement, d'urbanisme et d'environnement, Québec, Mai 1998 2<sup>ème</sup> édition. P07.

<sup>66</sup> Mémoire de magistère ; Hinda Bacha Nesrouche ; « Approche écologique une ville saine pour un développement durable - cas de la ville de Constantine » ; université Mentouri-Constantine. 2007.

- Si le développement durable constitue un moyen pour mieux gérer les ressources non renouvelables et maintenir la valeur du capital naturel: **Comment définir les besoins des générations futures?** -
- Dans le contexte du fossé grandissant entre pays riches et pays pauvres **comment peut-t-on estimer le développement à sa juste valeur?**
- Et surtout **comment Impliquer les pays du nord?**<sup>67</sup>

Si la réunion des **G8** en juin **2007** a suscité des protestations chez les altermondialistes, et les associations dites vertes, ce n'est pas par hasard. Les Etats Unis d'Amérique et la Chine refusent toujours de signer le protocole de KYOTO et d'adhérer au programme mondial de réduction de l'utilisation des ressources, alors que la consommation de l'Europe a considérablement diminué. Cette contradiction entre les théories et la loi des plus riches qui prime en réalité rend l'application du développement durable très difficile, voire impossible. La perception des liens entre l'environnement et le développement diffère entre le nord et le sud. Quand le sud considère que l'environnement doit être traité en liaison avec les problèmes du développement, le nord proclame que ces problèmes doivent être traités séparément. Prenant prétexte de l'incertitude de conclusions scientifiques qui concernent certaines pollutions, le nord refuse de payer ses dettes vis-à-vis du sud et du monde entier. Ces divergences d'idées rendent les négociations stériles. Le résultat est alarmant du fait que le nord continue à produire des pollutions et le sud essaie de survivre.<sup>68</sup>

### 3- Les Agendas 21 et l'Agenda 21 local :

#### 3.1-Définition de l'agenda 21 :

L'Agenda 21 est un programme d'actions, exposant les grands problèmes de l'environnement et de développement, à l'aube de ce **XXI<sup>e</sup>** siècle. Ce programme est l'un des pièces initiatrices découlées de la conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement « Sommet de la Terre » (Rio, juin **1992**), il constitue un véritable plan d'action mondial, suppose la mise en application des principes du développement durable, de participation, pollueur payeur, de précaution, de prévention, de responsabilité ....

Ce programme définit les principes qui permettraient de concilier les trois piliers du développement durable :

- 1) la protection de l'environnement.
- 2) l'efficacité économique.
- 3) l'équité sociale.

L'Agenda 21 :« *Programme d'actions destinées à traduire dans les faits les principes et visées du développement durable, défini à Rio lors du 2ème sommet de la Terre organisé sous l'égide des Nations - Unies. Les villes et autres collectivités territoriales notamment sont invitées par ce moyen à s'approprier et à pratiquer des politiques qui tendent à satisfaire les besoins des générations actuelles sans hypothéquer, pour le moins, la capacité des générations futures à satisfaire les leurs* ». <sup>69</sup>

#### 3.2- L'agenda 21 local:

L'agenda 21 aborde les problèmes urgents d'aujourd'hui et cherche aussi à préparer le monde aux tâches qui l'attendent au siècle prochain. Dans le cadre du chapitre **28** de l'agenda

<sup>67</sup> Dr Debache « Cours d'écologie de 1ère année PG 2006 » Constantine.

<sup>68</sup> M.Tabet-Aoul, « Développement durable et stratégie de l'environnement » OPU, 1998, p.22.

<sup>69</sup> <http://www.agora21.org/rio92/A21-htm>.

21, les autorités sont appelées à mettre en place un programme d'action 21 à leur échelle, intégrant les principes du développement durable à partir d'un mécanisme de consultation de la population. Ainsi naît l'agenda 21 local. Ce dernier avait quatre orientations principales :

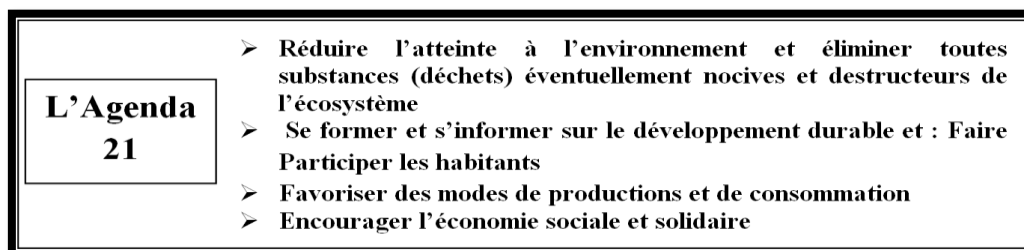
- 1) la protection de l'environnement.
- 2) l'équité sociale.
- 3) l'efficacité économique.
- 4) la gouvernance.<sup>70</sup>

Grâce à la conférence de Rio et spécialement l'agenda 21 local, le monde a connu un tournant dans son histoire. Pour la première fois les Etats (signataires) s'engagent à ce que leurs collectivités locales soient reconnues comme l'acteur essentiel du développement durable. En marge de la conférence il y a eu une rencontre qui aboutit elle aussi à la signature d'un engagement direct des villes en faveur du développement durable. De cette manière ce programme d'action a fait passer la problématique du développement durable du stade du débat au stade de la pratique.

#### A- Définition de l'agenda 21 local<sup>71</sup> :

« L'Agenda 21 local est un programme d'actions, définissant les objectifs et les moyens de mise en œuvre du développement durable du territoire. Il est élaboré par la mise en cohérence des objectifs de la collectivité et en concertation avec l'ensemble des acteurs socio-économiques... »<sup>72</sup>

L'Agenda 21 local est ainsi un programme d'actions, englobant tous les objectifs et les moyens préétablis pour une meilleure mise en œuvre du développement durable à l'échelle du territoire (pays, commune,...). Il est un processus qui se base sur un diagnostic, qui permet d'élaborer un programme, qui sera de sa part évaluer selon un ensemble d'indicateurs (**voir tableau 01 en annexe**), pour être restructuré éventuellement dans les étapes qui suivent.



**Figure 06: L'Agenda 21<sup>73</sup> en quelques thèmes**

Les agendas 21 locaux c'est un outil local de développement durable<sup>74</sup> considéré souvent comme outil de planification urbaine et vise à produire un programme local d'actions à long terme pour le développement durable, programme élaboré et mis en œuvre sur la base d'un processus qui mobilise tous les acteurs locaux parties prenantes et associe les habitants. A partir d'une réflexion collective sur le devenir du territoire, l'Agenda 21 local doit permettre l'adoption d'un projet sur le long terme partagé par tous, projet qui détermine les orientations présentes et futures des politiques de l'administration locale.

<sup>70</sup> Dr Debache « Cours d'écologie de 1ère année PG 2006 » Constantine.

<sup>71</sup> Mémoire de magister, REDJAL OMAR, « Vers un développement urbain durable...Phénomène de prolifération des déchets urbains et stratégie de préservation de l'écosystème - Exemple de Constantine », 2005.

<sup>72</sup> <http://www.Villes-en-France.org/urbanisme/agenda21-htm>.

<sup>73</sup> Organisation des Nations Unies (ONU) <http://www.un.org/esa/sustdev/indis/french/.htm>

<sup>74</sup> Dossier d'information pour Johannesburg/ Fiche 8 : Aménagement et villes / page 3. 2002.

Ce plan d'action, représente alors à la fois, le programme d'actions et la dynamique d'exécution, il est considéré comme l'outil privilégié pour la mise en œuvre du développement durable :

-Il est conçu à partir des caractéristiques et des réalités du territoire de chaque communauté locale afin de répondre à ces besoins et à ces objectifs,

-Il permet à la collectivité de concevoir un réseau d'acteurs, d'expertises et de savoirs diversifiés, il dépasse alors les simples relations élus/administrés ou opposants/partisans,

-Il contribue ainsi à la propagation de la culture du développement durable tant chez les responsables que chez les citoyens, en créant les meilleures conditions d'un dialogue entre les décideurs et les citoyens.

L'agenda 21 local est de la sorte une démarche par laquelle les collectivités locales et pouvoirs publics (élus et techniciens) œuvrent en partenariat avec tous les membres de la communauté (citoyens, associations, groupes divers, ONG...) pour tracer un plan d'actions concrètes tendant à réaliser un développement durable de leur territoire.

## 4- Développement urbain durable :

### 4.1- Le développement urbain :

Le développement urbain se traduit par la transformation de la structure urbaine et vise l'amélioration des conditions de vie des habitants en milieu urbain. Ce processus entre généralement dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire d'un pays et en est une des motivations.

Le développement urbain peut se définir comme suite<sup>75</sup> :

- c'est la ville à la campagne,
- c'est la croissance de la ville intra-muros et sur la périphérie,
- c'est le développement du logement,
- c'est la croissance de la population,
- c'est la consommation d'espace,
- c'est l'intégration dans un milieu donné (déjà construit ou non) de nouvelles structures, de nouveaux habitants,
- c'est l'empreinte spatiale de l'accroissement démographique, du développement des services et des activités économiques.

Pour répondre aux défis lancés par le développement urbain, il faut des compétences techniques : urbanistes, architectes, bureaux d'étude etc.

### 4.2- Les impacts du développement urbain<sup>76</sup> :

Le développement économique est social est une succession de découverte, de créations, d'innovation et de réalisations de biens physiques ou culturels qui, cumulées à travers les âges, constitue un patrimoine collectif important, à protéger et à léguer aux générations futures ; ces biens collectifs sont acquis souvent au prix d'égarements dans la manière de les produire sur les milieux naturels et où le préjudice causé est quelques fois plus important que le bénéfice qui en a résulté. Le développement urbain a plusieurs impacts sur la vie urbaine, les plus importants sont :

<sup>75</sup> Séminaire « Qu'est ce que l'urbanisme durable ? » Munster, Maison du Parc, France; 17 et 18 mai 2005.P19.

<sup>76</sup> Idem. P19-20.

1. Des conflits d'usage des sols, une consommation d'espace au détriment d'autres activités (agricole notamment).
2. La disparition des espaces agricoles.
3. Des consommations et des coûts énergétiques accrus (transport, chauffage de maisons individuelles...).
4. Des coûts environnementaux, donc du CO<sub>2</sub>.
5. L'augmentation de la mobilité quotidienne, un impact accru des transports.
6. Des coûts d'infrastructures et de services accrus (routes, réseaux divers...).
7. Une architecture laide et non intégrée au patrimoine existant.
8. Des impacts visuels forts, une transformation à long terme des paysages.
9. Une menace sur la qualité paysagère, la biodiversité, la qualité de l'eau.
10. Un mélange explosif de populations touchées par les problèmes économiques (emploi).
11. Un risque de ségrégation sociale accrue, de dilution du lien social...
12. Comme solution aux besoins, le développement urbain est une réponse chère, en termes de coûts énergétiques, de réseaux, de qualité des eaux etc.
13. C'est un impact sur les finances locales, notamment communales.
14. La revitalisation des campagnes et la rénovation du patrimoine, l'entretien des espaces ruraux et l'apport de capitaux (tourisme vert).
15. C'est une meilleure qualité de vie.

### 4.3- Le développement urbain durable (DUD):

Es-ce-que on pourra transporter la notion de développement durable à la ville ? La réponse est oui, puisque le **DUD** est la solution pour ses problèmes, vu que la ville subi d'importantes mutations depuis plusieurs décennies.

L'histoire récente de la recherche et de l'action dans le domaine du développement durable doit pouvoir convaincre les plus incrédules : la notion livre une nouvelle clé de lecture du territoire et de ses transformations ouvrant de larges avenues à la réflexion scientifique et à l'expérimentation sociale. Appelant le lien entre recherche et action, la notion peut s'appliquer aux différents niveaux d'analyse, du global au local.

« Appliquée à la ville, l'approche de la durabilité établit les fondements éthiques, les concepts opératoires et les politiques publiques permettant d'articuler le développement socio-économique et l'aménagement spatial des agglomérations avec une gestion prudente de l'environnement. »<sup>77</sup>

### 4.4- Les objectifs du développement urbain durable<sup>78</sup> :

#### A - L'accessibilité pour tous aux avantages de la ville :

Le **D.U.D** dans son optique d'équité sociale tend à réduire le sentiment d'exclusion de certaines populations défavorisées ou habitants de zones marginalisées.

#### B- Assurer la santé dans la ville :

Parmi les principaux fondements du **D.U.D**, on retrouve l'amélioration de l'environnement matériel et social dans lequel vivent les gens.

Les villes ont un rôle important à jouer dans la promotion de la santé et son soutien. Elles doivent assurer une qualité de vie suffisante et un environnement viable. Les pouvoirs publics

<sup>77</sup> Vues sur la ville « DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE » N°01, février 2002.

<sup>78</sup> Mémoire de magister ; MILOUS Ibtissem : « LA VILLE ET LE DEVELOPPEMENT DURABLE Identification et définition des indicateurs de la durabilité d'une ville -Cas de Constantine- » ; 2006, p. 46-50.

doivent mettre en œuvre des politiques de santé publique adaptées à la vie urbaine, ses contraintes et ses impératifs.

### **C- Valoriser le patrimoine :**

Le patrimoine constitue un facteur de stabilité sociale, un signe de reconnaissance et d'appartenance à un territoire.

Les pouvoirs publics et les citoyens ont un devoir de protection envers le patrimoine qui en plus d'assurer l'identité peut stimuler le développement économique des villes.

### **D- Assurer le développement économique de la ville :**

Compte tenu de leur évolution et de celle des attentes des populations, les villes doivent être considérées comme vecteur du développement économique, c'est à dire comme structure économique de production, de distribution, d'échange et de communication : le développement économique des villes est essentiel surtout s'il peut contribuer à améliorer le niveau de vie des habitants.

Les pouvoirs publics doivent soutenir et stimuler la création d'emplois notamment en faveur des jeunes à la recherche d'un premier emploi, d'aider les entreprises en créant dans les villes les conditions favorables au développement économique. Ceci dépend d'une infrastructure adéquate permettant et favorisant cette croissance : transport, télécommunication, services publics, équipements sociaux et collectifs. Les pouvoirs publics doivent donc identifier les lacunes en infrastructure et en tenir compte dans leurs plans de développement socioéconomiques.

### **E- Veiller à une gestion économique et rationnelle des ressources :**

Les ressources naturelles (eau, air, énergie, sol) remplissent des fonctions vitales, mais ces ressources sont difficilement voire même non renouvelables.

La croissance démesurée des villes, l'industrialisation et la croissance économique menacent de plus en plus les écosystèmes de l'environnement mondial et local et tendent à l'épuisement des ressources.

Le développement durable préconise le changement et le remplacement des modes de production et de consommation non viables.

Une gestion économe des ressources passe par la limitation de la consommation énergétique des villes. Les collectivités peuvent agir à travers la planification urbaine en favorisant la densification de leur agglomération, source d'économie d'énergie, en diminuant les distances entre les lieux d'habitation et de travail, en favorisant le travail à domicile ; ou encore à travers une politique des transports qui freinerait l'usage de l'automobile en faveur du transport en commun, des vélos, etc.

D'autres mesures sont encore envisageables : la récupération de la chaleur industrielle ou du biogaz des décharges, l'architecture bioclimatique, l'isolation des bâtiments, l'utilisation des énergies propres et renouvelables, etc.

D'autre part, la conception même des bâtiments et leur insertion dans leur environnement conditionne aussi la mise en œuvre d'un développement urbain durable : proximité des services urbains et des transports publics.

Les collectivités locales devront également être attentives à la qualité architecturale qu'on appelle haute qualité environnementale (**HQE**) en favorisant l'utilisation de matériaux qui assurent un confort hygrothermique, acoustique, visuel et olfactif, afin de minimiser les coûts en matière de chauffage et d'isolation.

#### **4.5- Les outils et moyens du développement urbain durable<sup>79</sup> :**

Les objectifs du **D.U.D.**, pour être atteints, nécessitent la mise au point d'instruments composites et combinés. Ces instruments permettront aux collectivités locales à orienter et évaluer le développement de leur ville et leur territoire vers la durabilité. Parmi ces moyens, on retrouve :

##### **A- La cohésion entre les différentes échelles du territoire :**

Le principe de développement durable renvoie à une démarche locale pour une action globale (penser globalement, agir localement). Il s'agit de prendre en compte toutes les relations existantes entre les systèmes ou entre les éléments d'un système qu'il s'agisse d'une ville, d'une collectivité locale, administration régionale, d'un écosystème ou de la biosphère, ceci pour comprendre le fonctionnement du système et donc agir sur lui.

##### **B- L'organisation du partenariat :**

Pour mieux asseoir la politique d'aménagement durable, il est indispensable que le programme d'action élaboré soit le résultat d'un accord entre les différents partenaires : collectivités locales, promoteurs, opérateurs des services publics (transport, eau, électricité, télécommunication), société civile, mouvements associatifs, syndicats, etc. La mobilisation active de ces partenaires est la garantie de l'efficacité des politiques à mener.

##### **C- L'articulation entre le court et le long terme :**

Il s'agit de prendre des mesures à effet immédiat mais aussi de déterminer des interventions à plus long terme. c'est à dire éviter d'inscrire et de penser l'action uniquement à échéance de quatre ou cinq ans mais d'élaborer une stratégie qui anticipe les évolutions auxquelles peuvent conduire les politiques et garantir l'adéquation entre cette stratégie et les actions de court terme.

L'analyse prospective constitue un outil qui permet de mieux gérer le présent et l'avenir. Bon nombre d'évolutions ne peuvent être anticipées, il est donc important de se montrer prudents et d'adopter la démarche du «principe de précaution » (conférence de Rio.1992). Cette démarche privilégie plus l'approche préventive que curative.

##### **D- Des observatoires de connaissance, de suivi et d'évaluation :**

Une connaissance détaillée des spécificités des territoires est préalable à toute prospective d'aménagement. Cette connaissance sera organisée par des observatoires qui auront pour tâche de revoler la complexité et la dynamique des territoires et leurs interactions. Ces observatoires seront également conçus comme des moyens d'évaluation des politiques urbaines. Des indicateurs seront conçus comme outil d'évaluation pour l'adaptation des documents d'aménagement aux réalités vécues.

##### **E- La citoyenneté :**

Le développement durable repose sur la mobilisation et la participation de tous les acteurs de la société civile au processus de décision. La satisfaction des besoins matériels, sociaux et affectifs ne peut être assurée et garantie sans un dialogue ouvert entre les gestionnaires publics et les citoyens.

La gestion d'une ville doit être menée de façon à garantir la prise en compte du point de vue des citoyens ; la concertation doit prendre le pas sur la simple information.

La participation des citoyens devra être assurée par l'élection libre et démocratique de leurs représentants, par la reconnaissance des associations.

Ce principe de citoyenneté repose également sur une responsabilisation des populations dans l'exercice de leurs droits mais aussi de leurs devoirs. Cette citoyenneté devra s'acquérir par la formation, des actions de sensibilisation du public aux problèmes de la ville.

<sup>79</sup> Séminaire présenté par Mr SAHNOIN .T, aux étudiants de la PG, option urbanisme, promotion 2003.

## Conclusion :

Dans ce chapitre nous avons abordé les concepts clef de cette recherche (la ville, l'urbanisme, la gouvernance urbaine et le développement durable) on a essayé de s'approcher de ces notions en touchant leurs définitions historiques enjeux principes...ect.

Les villes se sont développés au cours des siècles, ce développement pouvait être spontané ou réfléchi; dans ce second cas est intervenu l'urbanisme et l'urbaniste en tant que pratique de planification des territoires de la ville.

La définition de l'urbanisme est aussi complexe et insaisissable que la définition de la ville. Celle ci ne cesse d'évoluer, et le terme d'urbanisme s'y colle malgré lui, en fouillant dans l'ambiguïté de l'urbain. Jugeons plutôt par la débordante littérature en matière d'urbanisme, qui se diversifie de plus en plus.

Si l'urbanisme aujourd'hui est admis en tant que discipline primordiale dans la gestion des villes, la question serait: Qu'est ce qu'un urbaniste? Qui serait apte à intégrer tous les aspects de la ville pour en étudier le sort? Le politicien par ses prises de décisions? Le technicien par ses projections? Peut être même l'usager dans cette ère de la concertation? Qui va gérer la ville ?

La gestion urbaine est devenue un domaine de plus en plus complexe et sujet à des conditions sans cesse changeantes qui affronte toute une série d'enjeux sociaux, économiques, politiques et administratifs. Face aux problèmes croissants des villes et la mal gouvernance des Etats, la notion du développement durable est apparu comme solution avec ses principes et théories, et après avoir connu un certain succès et avoir fait l'objet d'un vaste débat, cette notion reste encore actuellement assez floue.

Le développement durable est un phénomène de société planétaire qui touche tous les secteurs d'activités : bâtiments, santé, enseignement, agriculture, commerce etc. L'enjeu majeur est la préservation de la qualité de vie des générations futures. Les objectifs sont à la fois : le bien-être des humains sur l'ensemble de la planète, une répartition plus équitable des richesses entre pays émergents et industrialisés, le respect du milieu naturel et des écosystèmes, la fin du gaspillage des matières premières, la réduction des gaz à effet de serre et la maîtrise des déchets. La réussite de ce défi demande la participation de chacun, quels que soient son âge, sa nationalité et son domaine d'activité. Dans le secteur de l'urbanisme, les solutions doivent s'appliquer de manière interactive à plusieurs échelles : l'aménagement du territoire, les opérations d'urbanisme, la construction des édifices et infrastructures des villes et la bonne gouvernance afin d'assurer un développement urbain durable.

On conclut que la ville sera, nous dit-on, le facteur majeur de développement à condition qu'elle soit bien gérée.

## **CHAPITRE 02**

« URBANISME, VILLES ET  
DEVELOPPEMENT DURABLE »

## Introduction :

Aujourd'hui l'objectif de l'aménagement urbain est de faire des espaces urbains tenant compte du développement durable.

Le Développement Durable est au cœur de nos préoccupations. La qualité de l'air, la culture, la santé ou bien encore la préservation de l'environnement, sont des thèmes qui nous concernent tous, et qui engagent l'avenir de nos enfants.

Les problématiques énergétiques et environnementales, la croissance démographique et l'évolution des rapports sociaux bousculent les conceptions des formes urbaines. Confrontés au défi du développement durable, les acteurs de la ville (urbanistes, architectes, chercheurs, responsables politiques, entreprises) sont amenés à repenser l'organisation et la construction des quartiers et des villes.

L'urbanisme durable est manière de faire les villes plus respectueuse de l'environnement et la nature pour une meilleur qualité de vie dans la ville en utilisant de nouveaux types de matériaux, des méthodes nouvelles de constructions, , des modes de déplacements doux...

Comment les pays du monde interprètent la notion du développement durable dans la réalité?

Dans ce chapitre nous tenterons de faire approche à la ville durable, en ce sens, il existe dans le monde plusieurs tentatives de construire des quartiers respectant les pôles de développement durable. Notre choix des quartiers sera porté sur différents exemples construits en France, Angleterre, Allemagne, Danemark et les Emirats unis. Cette variété va nous permettre de comprendre la manière d'adaptation de ces quartiers par rapport à leurs contextes, leurs origines et leurs méthodes d'évaluation et leurs conduites, ces éléments sont les éléments de base justifiant notre choix.

## I- L'urbanisme et la durabilité

### 1- La notion de durabilité :

« La durabilité désigne le maintien dans le temps de toutes les fonctions du sol, substrat ou de l'écosystème par une gestion appropriée. »<sup>1</sup>

« Le terme durabilité (ou soutenabilité) est un néologisme utilisé depuis les années **1990** pour désigner la configuration de la société humaine qui lui permette d'assurer sa pérennité. Cette organisation humaine repose sur le maintien d'un environnement vivable, sur le développement économique à l'échelle planétaire, et, selon les points de vue, sur une organisation sociale équitable. La période de transition vers la durabilité peut se faire par le développement durable. »<sup>2</sup>

La durabilité forte cette hypothèse est défendue par Herman Daly (1990). Selon lui, seuls les flux matériels de l'économie qui remplissent les trois conditions suivantes peuvent être considérés comme durables sur le plan matériel et énergétique:

- « Le rythme de consommation des ressources renouvelables ne doit pas excéder le rythme de régénération de ces mêmes ressources ;
- Le rythme de consommation des ressources non renouvelables ne doit pas excéder le rythme auquel des substituts renouvelables et durables peuvent être développés ;
- Le rythme d'émission de pollution ne doit pas excéder la capacité de l'environnement à absorber et assimiler cette pollution. »<sup>3</sup>

<sup>1</sup> [www.aquaportail.com/definition-5366-durabilite.html](http://www.aquaportail.com/definition-5366-durabilite.html)

<sup>2</sup> <https://fr.wikipedia.org/wiki/Durabilit%C3%A9>

<sup>3</sup> Herman Daly, « *Institutions for a Steady-State Economy* » Institutions pour une économie stable, dans *Steady State Economics*, Island Press, Washington DC, 1991.

Dans cette hypothèse, le stock de capital naturel ne doit pas baisser. Daly soutient que capital naturel et capital artificiel sont complémentaires et non substituables.

## 2- Vers un urbanisme durable :

« L'intégration des principes d'un développement durable et équitable dans notre vie quotidienne et professionnelle est une chance pour nous tous. La démarche environnementale met en valeur le patrimoine naturel et bâti ainsi que la richesse humaine, culturelle et économique d'une ville, d'une région ou d'un pays. Elle impose cependant un changement sensible de nos comportements, une remise en cause de pratiques routinières et une manière de concevoir notre cadre de vie. L'architecte Philippe Madec le précise avec justesse: « *Le développement durable porte non pas sur une évolution des habitudes, mais sur une révolution dans la manière de réfléchir puis d'agir.* »

Un des problèmes majeurs de la planète est l'augmentation de la population, multipliée par quatre en un siècle, et sa concentration dans des zones urbaines de plus en plus étendues. Ce phénomène exige une gestion plus sensible des sols et du patrimoine et la recherche de nouveaux modèles, surtout dans le secteur résidentiel. »<sup>4</sup>

## 3- Définition de l'urbanisme durable :

« Si toute démarche d'urbanisme, par définition, laisse une empreinte durable sur le territoire, la notion d'urbanisme durable représente tout à fait autre chose : c'est la vision d'un urbanisme, intégrant de manière conséquente une perspective de développement durable dans l'aménagement du territoire et l'aménagement urbain.

L'urbanisme durable n'est encore qu'un projet : si les expériences allant dans ce sens commencent à se multiplier à travers le monde, il n'en reste pas moins que les approches que nous rencontrons aujourd'hui autour de nous, en ville comme à la campagne, en sont encore extrêmement éloignées. Exactement aussi éloignées que notre modèle de développement actuel l'est encore d'un modèle de développement durable. »<sup>5</sup>

« Pour réaliser un développement durable du territoire, l'urbanisme doit prendre en compte les aspects relatifs au développement économique et social ainsi qu'à l'équilibre environnemental. En réalité, l'urbanisme durable pose comme hypothèse que la ville a certes besoin d'une croissance économique, mais que celle-ci doit être menée en respectant les critères du développement durable pour chacun de ses piliers : équité sociale, qualité environnementale, préservation des ressources et du patrimoine, ainsi que de la cohérence des territoires. »<sup>6</sup>

La durabilité dans l'urbanisme, s'appuie classiquement sur **4 piliers**:

« - **Le pilier économique** : il n'y a pas d'urbanisme durable sans prise en compte des coûts collectifs, des coûts de maintenance sur le long terme ;

- **Le pilier social** : il n'y a pas non plus d'urbanisme durable sans recherche de qualité de vie, de création de lien social ;

- **Le pilier environnemental** : l'urbanisme durable doit être éco-efficient (objectif «zéro déchet», matériaux performants, utilisation des énergies renouvelables...) ;

- **Le pilier culturel**: tout projet d'urbanisme durable doit inclure une valeur ajoutée culturelle.

<sup>4</sup> Dominique GAUZIN-MÜLLER « *Vers une architecture et un urbanisme durables et solidaires* » ; le développement durable, un défi pour l'architecture, un défi pour la ville ; actes du séminaire du 25 novembre 2006 ; Paris.

<sup>5</sup> Séminaire « *Qu'est ce que l'urbanisme durable ?* » Munster, Maison du Parc, France ; 17 et 18 mai 2005. p17.

<sup>6</sup> Le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), « *Urbanisme durable enjeux pratiques et outils d'intervention* » Québec.2012.

Cela se traduira obligatoirement par une réflexion sur la mobilité (voies vertes, déplacements réduits...), par une réflexion et une expérimentation sur l'énergie (chauffage, éclairage public...), par une prise en compte de la biodiversité («verdurisation» du bâti, travail sur la flore spontanée...), enfin l'urbanisme durable devra valoriser et accroître les espaces publics, travailler sur l'habitat groupé, éviter l'imperméabilisation des sols, s'adapter au relief... »<sup>7</sup>

« *Ma conviction est que l'urbanisme durable ne se fera pas uniquement à coup de normes (HQE ou autres), car l'urbanisme durable c'est avant tout un état d'esprit, une prise de conscience* »<sup>8</sup>.

Pour le mettre en œuvre il faut associer<sup>9</sup> :

- Une forte volonté politique,
- Des compétences techniques, afin que les élus n'aient plus peur des urbanistes, des paysagistes ou des architectes,
- Une participation active des acteurs de terrain.

Il n'y a pas de définition officielle de l'urbanisme durable « L'urbanisme durable est un processus par lequel tous les acteurs (élus, citoyens, **ONG**, universités, etc.) collaborent en vue d'intégrer des considérations fonctionnelles, environnementales et qualitatives afin de concevoir et de planifier un environnement bâti qui :

- Assure à la population des lieux de vie et de travail esthétiques, originaux, sûrs, sains et de haute qualité, propres à susciter un fort sentiment d'appartenance, de fierté, d'équité sociale, d'intégration et d'identité.
- Crée les conditions d'une économie dynamique, équilibrée, ouverte à tous et équitable qui promeut la régénération urbaine.
- Traite les terrains comme une ressource précieuse qui doit être utilisée de la façon la plus efficace possible, en réutilisant les terrains anciens et les immeubles vides présents dans l'agglomération de préférence à l'aménagement des terrains vierges à l'extérieur de la zone urbaine, évitant ainsi le mitage (villes denses, et, au niveau régional, décentralisation concentrée).
- Prend en considération la relation entre les villes et leur arrière pays et l'ensemble de la région en cause.
- Garantit l'implantation stratégique des nouveaux aménagements, leur accessibilité par les transports publics et leur respect de l'environnement naturel (biodiversité, santé, risque environnemental).
- Présente suffisamment de densité, d'intensité d'activité et d'utilisation pour que les services tels que les transports publics soient viables et efficaces tout en respectant un cadre de vie de qualité (intimité et espaces privés, effets néfastes minimaux).
- Promeut une utilisation mixte de l'espace afin de tirer le meilleur parti possible des bénéfices de la proximité et limiter ainsi au maximum les trajets entre domicile, magasins et lieu de travail.
- Possède une structure qui optimise la qualité écologique de la zone urbaine (biodiversité, microclimat et qualité de l'air).
- Comporte des infrastructures de qualité et bien planifiées, notamment des services de transports public, des rues, chemins pédestres et pistes cyclables promouvant l'accessibilité, en particulier pour les catégories défavorisées, et créent des conditions d'un niveau élevé d'activité sociale, culturelle et économique.

<sup>7</sup> Séminaire « Qu'est ce que l'urbanisme durable ? » Munster, Maison du Parc, France ; 17 et 18 mai 2005. P6.

<sup>8</sup> Idem. P6-7. « *Le mot d'accueil du Président du Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges* ».

<sup>9</sup> Idem. P7.

- Met en œuvre des approches modernes, économes en énergie, telles que le logement basse énergie, les transports sobres, le chauffage urbain et les systèmes de recyclage.
- Respecte et met en valeur le patrimoine et les communautés culturelles »<sup>10</sup>.

Dans l'urbanisme durable on distingue :

- **L'urbanisme réglementaire** : le droit de l'urbanisme face au droit de la construction, les textes réglementaires structurants tels que la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) régissant les documents tels que les Plans Locaux d'Urbanisme et d'autres documents structurants le territoire tels que le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), les lois régissant les Plans de Déplacements Urbains (PDU), les Plans Locaux de l'Habitat (PLH) ..., les textes de loi thématiques (sur l'eau, l'énergie, la gestion des risques, l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme...), le Code des Marchés Publics, etc.
- **L'urbanisme opérationnel** : les projets d'aménagement eux même.

L'urbanisme durable fait appel à un aménagement durable qui se caractérise par la mise en œuvre d'une démarche projet, laquelle doit être l'expression d'une volonté politique et doit se caractériser par une nouvelle façon de penser et d'agir qui se manifeste par :

1/ une approche « systémique » :

- raisonnant en cycle : cycle de l'eau, cycle de l'énergie et cycle des matériaux
- raisonnant en écosystème : gestion des déchets, gestion des flux ;
- et centrée sur la cohérence économique, ce qui a aussi à voir avec la faisabilité économique des projets.

2/ une démarche qui associe le sensible (architecture) et l'ingénierie technique et économique (performance et évaluation) ;

3/ la prise en compte du long terme : économie de ressources naturelles, investissements évités (réseaux), prévention et lutte contre le changement climatique ;

4/ une nouvelle gouvernance :

- la participation des différents acteurs et particulièrement des habitants citoyens ;
- des partenariats multiples (public-privé, entreprises-clients, etc.) et de nouvelles règles de marché (partenariat public-privé, dialogue compétitif, etc.) ;
- une nouvelle culture urbaine, pluridisciplinaire et transversale.

#### 4- Les défis de l'urbanisme durable :

1/ **Lutter contre le réchauffement climatique** :

- Maîtriser les déplacements individuels motorisés et diversifier l'offre de mobilité.
- Envisager des modes de production d'énergie renouvelable.
- Faciliter l'utilisation d'énergie renouvelable.

2/ **Préserver les espaces naturels, les continuités écologiques et les espaces agricoles.**

3/ **Production de logements tout en limitant l'étalement urbain : lutter contre l'artificialisation des sols :**

- Facteur de dépendance à l'automobile et aux multi-équipements.
- Imperméabilisation des sols :
  - Accroissement des risques d'inondation.
  - Accroissements des risques de pollution des rivières et des nappes avec le lessivage brutal des sols pollués.
- Le mitage du paysage.
- Cout pour la collectivité : allongement et multiplication des réseaux assainissement, EDF, collecte des déchets, ramassage scolaire.

<sup>10</sup> Séminaire « Qu'est ce que l'urbanisme durable ? » Munster, Maison du Parc, France; 17 et 18 mai 2005.P51.

### 5- Les objectifs de l'urbanisme durable :

Chaque expérience pour un urbanisme durable répond à l'un des huit objectifs importants de développement durable que nous avons voulu mettre en évidence<sup>11</sup> :

- 1) Concilier agriculture et urbanisme ;
- 2) Préserver la biodiversité et les milieux naturels dans les documents d'urbanisme ;
- 3) Prendre en compte les enjeux d'effet de serre dans les politiques urbaines ;
- 4) Gérer les ressources et l'espace de façon économe ;
- 5) Prendre en compte le paysage dans les documents d'urbanisme ;
- 6) Favoriser la mixité des usages ;
- 7) Mieux penser les déplacements et les transports ;
- 8) Adapter la gouvernance territoriale en offrant une ingénierie conséquente et de bon niveau.

### 6- Les moyens de l'urbanisme durable :

L'urbanisme durable se fait à travers une planification de qualité qui fait appel à deux moyens pour sa concrétisation :

#### 1/ Promouvoir la ville compacte :

- Favoriser la compacité de la ville pour limiter l'étalement urbain.
- Proposer un habitat diversifié.
  - favorisant une diversité sociale.
  - diversité fonctionnelle (intégration d'activité dans les quartiers résidentiels).
  - diversité générationnelle => réinventons les formes urbaines.
- Recycler les friches commerciales et industrielles.

#### 2/ Articuler développement et mobilité :

- Penser la ville des courtes distances rapprochant logements, commerces, loisirs, emplois..
- Déplacer les investissements routiers vers les circulations douces, les transports en commun, les transports à la demande.
- Renforcer l'efficacité des TC en renforçant le tissu urbain de proximité.<sup>12</sup>

### 7- Les outils de l'urbanisme durable<sup>13</sup> :

On fait appel à des outils de planification régionale et locale afin d'assurer l'application les objectifs de l'urbanisme durable suivantes :

- 1) Développement de la forme urbaine.
- 2) Préservation de l'environnement et des ressources.
- 3) Qualité de l'habitat.
- 4) Déplacements et réseaux de transport.
- 5) Occupation dynamique du territoire.
- 6) Protection des éléments d'intérêt patrimonial, naturel et bâti.

Les outils de la planification utilisés pour la matérialisation d'un urbanisme durable sont :

#### Les outils de la planification régionale :

- Schéma d'aménagement
- Politiques
- Règlement de contrôle intérimaire (RCI)

<sup>11</sup> « Urbanisme et développement durable : huit territoires témoignent » Mairie-Conseils ; Caisse des Dépôts ; Septembre 2009 ; P5.

<sup>12</sup> Sandrine Chamouton : Agir pour un urbanisme durable « L'urbanisme durable : de quoi parle-t-on ? » Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature ; France ; 30 octobre 2012.

<sup>13</sup> Nathalie Martin, urbaniste et directrice Études Urbaines « L'urbanisme durable : Quelques pistes de changement »

**Les outils de la planification locale :**

- Plan d'urbanisme
- Politiques
- Programme particulier d'urbanisme (PPU)
- Programmes
- Plans directeurs
- Planification stratégique

**Dispositions réglementaires :**

- Zonage
- Lotissement
- Construction
- Usages conditionnels
- Autres

**8- Les enjeux de l'urbanisme durable :**

Il existe huit enjeux de l'urbanisme durable selon des études européennes :

« **Enjeu 1** - Limiter l'étalement urbain et conforter la centralité des centres ;

**Enjeu 2** - Préserver les terres agricoles et les unités d'exploitation et insérer les projets dans l'environnement ;

**Enjeu 3** - Favoriser la mixité sociale ;

**Enjeu 4** - Économiser, rationaliser les réseaux et les déplacements ;

**Enjeu 5** - Proposer une offre d'accueil de qualité et cohérente au territoire pour les infrastructures économiques et touristiques ;

**Enjeu 6** - Préserver les milieux naturels et valoriser l'identité paysagère et patrimoniale des territoires ;

**Enjeu 7** - Prendre en compte les risques naturels ;

**Enjeu 8** - Encourager l'utilisation des énergies renouvelables et les économies d'énergie.»<sup>14</sup>

**9- Propositions pour un urbanisme durable et une architecture responsable<sup>15</sup> :**

1. Etablir un état des lieux du développement durable dans la commune.
2. Identifier et hiérarchiser les enjeux.
3. Définir les orientations pour la commune à long terme.
4. Maîtriser l'étalement urbain et la consommation d'espace.
5. Favoriser la réhabilitation et la reconversion.
6. Constituer des réserves foncières.
7. Envisager des formes innovantes de promotion immobilière.
8. Privilégier l'enrichissement culturel du territoire et l'innovation architecturale.
9. Réussir les mixités sociales, générationnelles et fonctionnelles.
10. Construire le projet à partir des questions de mobilité et d'accessibilité.
11. Assurer la cohérence avec les territoires proches et leurs projets.
12. Anticiper l'évolution future des projets.
13. Séquencer le projet et lui donner du temps.
14. Promouvoir des espaces naturels et préserver la biodiversité.
15. Valoriser les ressources locales.

<sup>14</sup> Guide de recommandations « Vers un urbanisme durable en Ariège »; p7.

<sup>15</sup> Ordre des architectes ; « Maires et architectes 18 propositions pour un urbanisme durable et une architecture responsable »; France. Octobre 2010.

16. Fixer des prescriptions de développement durable.
17. Appréhender les projets en termes de performance globale pour la collectivité.
18. Pratiquer la concertation tout au long du projet.

## II- Ville et le développement durable

### 1- La ville durable :

A quoi ressemblera la ville de demain ? Comment la pensée, la construire et la gérer? Le plan Ville Durable, qui s'inscrit dans la continuité des engagements environnemental, propose 4 actions pour répondre à ces enjeux : concevoir la ville à l'échelle des quartiers, des villes, des transports collectifs tout en préservant la biodiversité urbaine.

#### 1.1- Définition de la ville durable :

« Ville durable est une expression qui désigne une ville ou une unité urbaine respectant les principes du développement durable et de l'urbanisme écologique, qui cherche à prendre en compte conjointement les enjeux sociaux, économiques, environnementaux et culturels de l'urbanisme pour et avec les habitants. Par exemple au travers d'une architecture **HQE**, en facilitant les modes de travail et de transport sobres, en développant l'efficacité du point de vue de la consommation d'énergies et des ressources naturelles et renouvelables. »<sup>16</sup>

Ce concept est soutenu par l'ONU et l'Europe qui ont via le **PNUE** et le Comité des Régions d'Europe en **2012** dans le cadre (Rio + 20) signé un accord de partenariat pour des villes et des régions durables.<sup>17</sup>

« La ville durable c'est une agglomération dont le fonctionnement social et biophysique, les projets et l'évolution, s'inscrivent dans les perspectives ouvertes par le développement durable. C'est donc une ville :

- dont les habitants disposent des moyens d'agir pour qu'elle soit organisée et fonctionne dans des conditions politiques, institutionnelles, sociales et culturelles satisfaisantes pour eux et équitables pour tous ;
- dont le fonctionnement et la dynamique satisfont à des objectifs de sécurité des conditions biologiques de vie, de qualité des milieux et de limitation des consommations de ressources;
- qui ne compromet ni le renouvellement des ressources naturelles alentour, ni le fonctionnement, les relations et la dynamique des écosystèmes micro régionaux englobants , ni les grands équilibres régionaux et planétaires indispensables au développement durable des autres communautés;
- et qui s'attache à préserver les capacités de vie et les potentialités de choix des générations futures. »<sup>18</sup>

On peut considérer alors une ville durable comme celle qui est capable de résoudre et d'enrayer, de façon libre et autonome, les problèmes qu'elle conçoit sans les transmettre aux générations futures. Pour pouvoir assurer cette durabilité à l'échelle des villes, le plan d'action dit Action 21, qui a été adopté lors de la Conférence de Rio (**1992**), constitue un document de référence pouvant inspirer les pays dans la mise en œuvre du développement durable.

<sup>16</sup> « La ville durable: repenser l'espace urbain pour mieux vivre ensemble -14 Décembre 2010 » in [www.groupepos.org/actus/1454/](http://www.groupepos.org/actus/1454/)

<sup>17</sup> Mémoire d'entente signé le 22 juin (dernier jour du Sommet) annonçant une nouvelle phase de coopération et plaçant la notion de villes durables au cœur de la stratégie mondiale de développement durable *Committee of the Regions at the Rio+20 United Nations Conference on Sustainable Development*, 20/06/2012-22/06/2012 Rio de Janeiro, Brazil.

<sup>18</sup> Le rapport de la Commission Française du Développement Durable CFDD, 1996

## 1.2- Principes de la ville durable :

« Concevoir une ville durable nécessite de concilier des paramètres – et des exigences - pouvant parfois entrer en contradiction : le court terme et le long terme, le local et le global, l'innovation et la gestion de l'existant. »<sup>19</sup>

Il existe néanmoins de grands textes fondateurs et des engagements nationaux (**Voir annexe 02**), qui posent les principes de base de la Ville durable.

« Le concept de ville durable n'étant pas précisément défini, et ne disposant pas -à ce jour - de principes, indicateurs et critères clairement mesurables »<sup>20</sup>, et sachant que la ville durable vise une haute qualité de vie pour tous et partout en appliquant les principes du développement durable et se référant aux agendas 21, les principes de la ville durable peuvent se résumer comme suite<sup>21</sup> :

- 1) Assurer la sécurité et la qualité de vie.
- 2) Pérennité de son patrimoine culturel
- 3) Ne pas compromettre les grands équilibres régionaux et mondiaux.
- 4) Préservation des possibilités de choix des générations futures.
- 5) Adaptation permanente et souci d'innovation.
- 6) Protection des ressources naturelles environnantes.
- 7) Participation des habitants, moyen d'agir.
- 8) Éco-quartiers; éco-cités; transports collectifs; nature en ville.

## 1.3- Défis de la ville durable :

Les défis auxquels les décennies à venir devront s'attaquer pour que l'aménagement du territoire, le développement des villes et des campagnes permettent aux établissements humains d'être viables sont de plusieurs ordres<sup>22</sup>:

- 1) Défi de la gouvernance urbaine et de la gestion urbaine : l'insuffisance de partenariats établis.
- 2) Défi de l'insuffisance des ressources humaines et financières.
- 3) Défi d'un logement pour tous et de la participation des populations démunies aux processus de décision.
- 4) Défis de l'aménagement urbain durable : forme et planification urbaine (ville compacte).
- 5) Défi d'une mobilité durable.
- 6) Défi de l'écogestion des ressources naturelles, de l'énergie et des déchets.
- 7) Le défi de la durabilité socio-économique.
- 8) Le défi de la solidarité Nord-Sud.

## 1.4- L'échelle du quartier et son importance :

D'après Charlot-Valdieu (2001)<sup>23</sup>, *"l'échelle du quartier s'avère pertinente dans une approche de développement durable : à l'heure où l'on ne maîtrise pas encore toutes les dimensions du développement durable à l'échelle d'une ville, le quartier, plus homogène, permet d'expérimenter des mesures appropriées au territoire et à ses spécificités"*. Afin de maîtriser le développement durable dans une petite échelle et de réduire la quantité de

<sup>19</sup> <http://www.bioenergie-promotion.fr/10537/france-lancement-du-second-appel-doffre-ecoquartiers/> Jan.2011.

<sup>20</sup> [www.ecomed21.org/.../RVD\\_Agadir\\_Restitution\\_finale\\_Behmassi.pdf](http://www.ecomed21.org/.../RVD_Agadir_Restitution_finale_Behmassi.pdf)

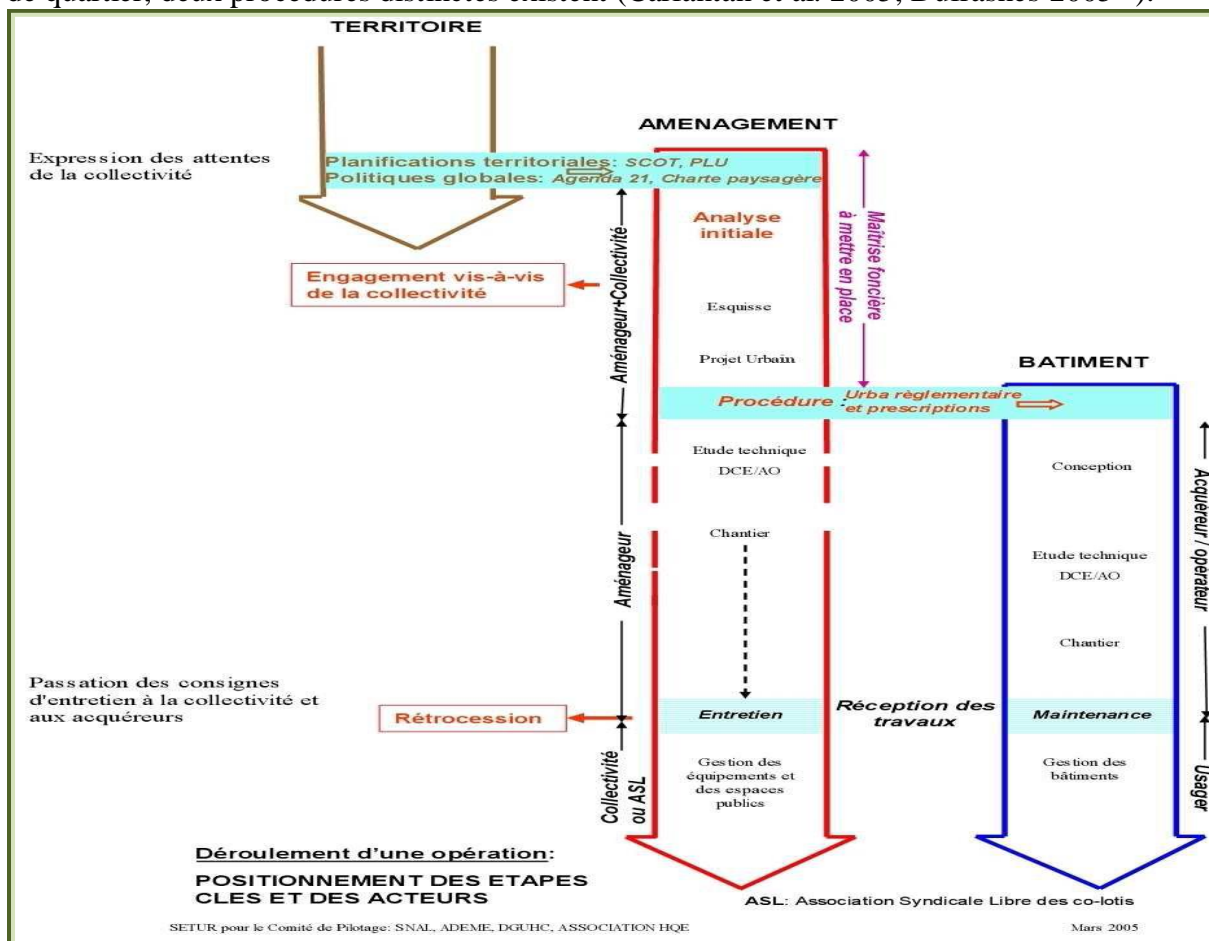
<sup>21</sup> « Le développement durable, dossier n°12: urbanisme et villes durables », ouvrage collectif sous la direction de Gabriel; Ed Ellipses 2008.

<sup>22</sup> Dossier d'information pour Johannesburg/ Fiche 8 : Aménagement et villes / page 3-5

<sup>23</sup> Charlot-Valdieu C. et Outrequin P. « Pour un développement durable des quartiers - méthode d'analyse d'opérations de renouvellement urbain dans des quartiers de logements sociaux » ; Sophia Antipolis, CSTB, juin 2001, p8.

données nécessaires à la détermination des indicateurs de développement durable, le quartier, constitue un ensemble de vie cohérent regroupant dans une zone géographique délimitée toutes les données qu'on peut trouver dans la ville, commençant par l'habitat comme un facteur primordial, de même, des réseaux de transports, des espaces verts, des lieux publics, des commerces, du tertiaire, des équipements socioculturels, sportifs, etc. Pour le volet environnemental, le quartier correspond ainsi mieux au niveau de résolution de nombreux problèmes tels que la collecte des déchets ou la limitation des nuisances (olfactives, acoustiques), et grâce à sa dimension, et en matière de gouvernance, il offre une plus grande facilité de concertation entre un plus grand nombre d'acteurs : les autorités, les associations, les habitants et les entreprises et pour assurer une vraie mixité sociale, une offre suffisante et maîtrisée en matière d'habitat collectif s'impose.

Le quartier apparaît donc comme une échelle pertinente et judicieuse de mise en place d'une démarche de développement durable. Il se définit comme une "division administrative de la ville ou partie ayant sa physionomie propre et une certaine unité"<sup>24</sup>. A partir de l'interprétation de l'unité, on peut considérer le quartier comme une échelle de vie cohérente où l'on travaille, vit et dispose de commerces et de services. Dans les projets d'aménagement de quartier, deux procédures distinctes existent (Carfantan et al. 2005; Dufrasnes 2005<sup>25</sup>).



**Figure 07 : Description du déroulement d'une opération type**  
 Source : (Carfantan et al. 2005)<sup>26</sup>

<sup>24</sup> Dictionnaire « Le Petit Robert » 1996.

<sup>25</sup> Dufrasnes E. « Management Environnemental - Aménagement Durable des Quartiers », réunion interne au projet ADEQUA, Nantes. 2005.

<sup>26</sup> Carfantan G., Vignes-Rubio C. et Bonnet K. « Méthodologie pour une démarche de qualité environnementale sur les opérations d'aménagement dans une perspective de développement durable ». Chartres-de-Bretagne, SETUR, mars 2005, 109 p.

## 2- L'Eco-quartier brique de la ville durable

### 2.1- Définition d'éco-quartier :

Le terme est de plus en plus utilisé aujourd'hui bien qu'aucune définition officielle n'existe à ce jour.

Nous considérons ici la définition d'un éco-quartier au sens strict, c'est à dire un quartier conçu ou renouvelé selon des principes d'urbanisme et de construction anticipant spécifiquement les impacts environnementaux afin de les limiter au maximum aussi en favorisant le développement économique, la qualité de vie, la mixité et l'intégration sociale..

Son développement repose sur des outils techniques et l'utilisation de nouvelles technologies « vertes » et la qualité environnementale des bâtiments (le plus souvent uniquement des bâtiments neufs).<sup>27</sup>

« Un **éco-quartier** est un quartier urbain à caractéristiques écologiques modernes. Cette sorte d'urbanisme est constituée sur un objectif de maîtrise sur la zone définie dans la ville des ressources nécessaires à la population et aux activités de production économiques ainsi que la maîtrise des déchets qu'ils produisent. Il est prévu une fourniture locale de l'énergie. Il est prévu d'absorber les déchets générés sur leur aire de production, compte tenu des techniques et des circuits courts de recyclage et de distribution connus respectant les réglementations en vigueur. C'est une unité d'aménagement qui produit accessoirement une unité culturelle. Cette caractéristique de maîtrise dépend généralement d'une implication des habitants. »<sup>28</sup>

Aussi avec l'apparition d'une approche qui considère la ville en tant qu'écosystème, « le quartier durable se définit comme un système complexe caractérisé par des processus d'échanges et d'évolutions continues, les déchets, les substances nutritives ou les matériaux sont autant de flux à entretenir, restaurer, et mieux valoriser, dans une perspective d'économie en boucle et de recyclage »<sup>29</sup>. En outre, la notion du quartier durable réside dans celle de développement durable puisque, la conception d'un éco-quartier a pour objectif de proposer des logements pour tous dans un cadre de vie de qualité, tout en limitant son empreinte écologique. Ce quartier doit s'inscrire dans « la fidélité au développement durable, à l'articulation de ses trois dimensions –économique, sociale et environnementale- dans le cadre d'une réelle concertation avec les habitants »<sup>30</sup>.

L'urbanisme fait face au défi du développement durable du point de vue: énergie; eau; déplacements; déchets; bruits...

Donc pour faire un éco-quartier ou un quartier durable programmé et réalisé à l'occasion d'une requalification ou d'une rénovation d'un quartier existant il faut prendre en compte les points suivants: l'environnement; énergie; transport; nouvelles méthodes de constructions; nouveaux matériaux; eau et déchets, bien être social et la participation des habitants.

Alors l'urbaniste doit évaluer ses choix conceptuels pour :

1. Limiter la pollution atmosphérique des transports;
2. Limiter l'émission de bruit;
3. Favoriser l'utilisation rationnelle des l'énergie;
4. Favoriser l'utilisation optimisée de l'espace;
5. Favoriser la sécurité des déplacements.

<sup>27</sup> BOUALI Karima, CHEMAMI Abbes « *L'éco-quartier, une brique de la ville durable* », exposé 1ère année magister GTU, Oum-El-Bouaghi, 2011/2012.

<sup>28</sup> <http://histographiedotorg.files.wordpress.com/2014/09/3egc1-tache-complex-2015-p1-eco-quartier.pdf>

<sup>29</sup> Les cahiers de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'ÎLE DE France, « *les grands projets urbains en Europe* », 2007, N° 46. p182.

<sup>30</sup> ANTOINE LOUBIERE, « *éco- région cherche quartiers durables* », in Urbanisme, mai- juin n° 348. P 63.

## 2.2- Les types d'éco-quartier<sup>31</sup> :

Un éco-quartier doit se poser en modèle, en précurseur. Il est à la « bonne » échelle pour réinventer la ville. Il est l'occasion de structurer les filières, d'organiser la concertation. Il n'est pas seulement un objet mais bien le produit d'une démarche. Pour faire un éco-quartier on a trois opérations d'intervention:

- 1) Une **extension** ou bien une nouvelle conception sur un site vierge : continuité immédiate avec le tissu urbain existant ;
- 2) Une **réhabilitation** d'une friche urbaine ou industrielle;
- 3) Une **rénovation** urbaine : Sites dans le tissu urbain existant.

Il existe trois types d'éco-quartiers:

- 1) **Les proto-quartiers:** « initier par un noyau dur de militants qui se structurent pour devenir promoteurs ou pour faire eux-mêmes la construction ». C'est le cas d'une partie du quartier Vauban à Fribourg en Allemagne; constituée principalement de bâtiments réhabilités.
- 2) **Les quartiers prototypes:** que l'on pourrait qualifier de techno-quartiers tel que Hammarby à Stockholm; plus chers à mettre en œuvre et plutôt réservés à des populations aisées; mais extrêmement performants sur le plan environnemental et qui servent de vitrines.
- 3) **Les quartiers types:** plus reproductibles.

## 2.3- Les caractéristiques de l'éco-quartier :

Les éco-quartiers ou quartiers durables doivent être issu de compromis entre tous les acteurs concernés, les futurs habitants, les riverains, les acteurs économiques. Ils sont caractérisés par :

- 1) Une gestion durable de l'eau ;
- 2) Un traitement optimum des déchets ;
- 3) Une biodiversité urbaine ;
- 4) L'utilisation de modes de transports « doux » (tramway, vélo...) ;
- 5) La production locale d'énergies renouvelables ;
- 6) Un recours à l'éco-construction et en particulier l'utilisation d'éco-matériaux ;
- 7) Des formes urbaines denses ;
- 8) Une mixité sociale et fonctionnelle.

L'éco-quartier est un levier vers la ville durable, même si contraint par le fonctionnement même de la ville.

## III- Les éco-quartiers à travers le monde

Le premier souci d'un quartier durable est d'assurer la mixité sociale<sup>32</sup> et le respect de l'environnement.

Aussi, vivre en éco-quartier pour seule cause de cohérence politique, bonne conscience familiale, n'est pas suffisant. Un éco-quartier se doit désormais d'être un laboratoire expérimental, un lieu où s'invente la vie de nos villes et quartiers à venir, où l'engagement des citoyens et de la collectivité est une absolue nécessité.<sup>33</sup>

<sup>31</sup> C.Charlot-Valdieu, P.Outrequin; « *L'urbanisme durable; concevoir un éco-quartier* », Ed Le moniteur, France 2009.

<sup>32</sup> GAMILLE BIERENS DE HAAN, « *entre éco-quartier et projets d'architectes : les écoquartiers* », in Urbanisme mai juin 2007, p44.

<sup>33</sup> Idem.

Depuis une vingtaine d'années, des éco-quartiers s'installent partout dans le monde et s'édifient surtout en Europe principalement (Royaume-Uni, Allemagne, Danemark, Suède, Finlande, France...) en donnant un second souffle à l'éco-construction, ils diffèrent en général par leur taille (quelques milliers de logements et d'emplois), par leur multifonctionnalité, et un de leurs objectifs : offrir une forte qualité de vie en milieu assez dense pour freiner l'étalement urbain.

Ces quartiers s'installent souvent sur des friches ou prolongent parfois l'urbanisation dense en périphérie. De ce point de vue, le principe de choix des 5 exemples étudiés est de prouver qu'on peut réaliser des villes durables à partir de différentes opérations " rénovation urbaine, reconstruction d'une ville détruite, planification d'une nouvelle ville, extension sur un site vierge, réhabilitation d'une friche industrielle".

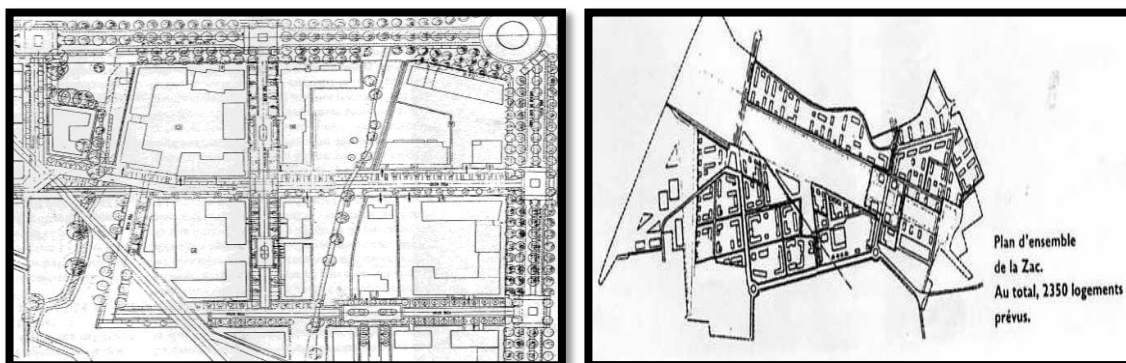
Malgré ces différentes façons de faire la ville durable seulement certains pays ont réellement pris en compte les questions de développement durable.

### 1- France : la résidence Salvatierra :

En 1995, sur 51 Agendas 21 avaient été déposés au ministère de l'aménagement du territoire et de l'Environnement. Ces projets politiques locaux doivent répondre aux objectifs d'équité sociale, d'efficacité économique et d'amélioration de l'environnement<sup>34</sup>. Dans ce cadre, on peut citer deux opérations importantes faites par les orientations de l'agenda 21 de Dunkerque, qui s'est concrétisé par la réalisation de deux programmes<sup>35</sup> d'immeubles **HQE**.

Souvent, un projet pilote joue le rôle de moteur. Forte de la résidence Salvatierra, réalisée dans le cadre du programme européen Thermie, la ville de Rennes<sup>36</sup> a lancé en 2001 la nouvelle tranche de la **ZAC** Beauregard, pour laquelle l'intégration de mesures destinées à protéger l'environnement est imposée aux promoteurs et aux architectes<sup>37</sup>.

**-La résidence Salvatierra : Contexte et site :** L'opération s'inscrit dans le cadre paysager de la ZAC Beauregard. Cette résidence (avec ces quarante logements) associe économies d'énergie, technologies de pointe et mise en œuvre de matériaux naturels, pour un habitat collectif sain et chaleureux. Elle s'appuie sur une logique environnementale pragmatique et efficace, dont l'objectif principal est la qualité de vie des usagers<sup>38</sup>.



**Figure 08 et Figure 09 : Plan de détail des aménagements paysagers d'un des secteurs de la ZAC Beauregard : les allées bocagères traversent le site. À droite, Plan d'ensemble de la ZAC. 2350 logements prévus. Source : D, GAUZIN-Müller**

<sup>34</sup> D. GAUZIN-Müller, « l'architecture écologique », Ed LE MONITEUR, Paris. 2001, p38.

<sup>35</sup> Construction de 10 logements sociaux dans deux immeubles neufs, et la réhabilitation de 104 logements à Grande-Synthe.

<sup>36</sup> La ville de Rennes entreprend un projet urbain comportant de nombreux principes de développement durable, notamment la protection des espaces verts, le développement des transports collectifs, des concepts de déplacement favorisant piétons, cyclistes et transports en commun, une gestion plus écologique de l'eau et de l'énergie,

<sup>37</sup> Op. cit, D. GAUZIN-Müller, p43.

<sup>38</sup> Idem, P164.



**Photo 01: Façades de la résidence Salvatierra, ZAC de Beauregard, Rennes**

*Source :* Conseil national de l'Ordre des architectes (2007)<sup>39</sup>

### Caractéristiques et objectifs :

- **Sur l'axe social :** Une mixité sociale et fonctionnelle est développée dans ce quartier. Un grand soin est porté à l'intégration de logements sociaux dans la ville. Les habitants sont associés à cette opération et sont invités à participer à une gestion économe de leur logement,
- **Sur l'axe environnemental :** la construction de cette typologie des bâtiments fait partie d'une démarche écologique.

La gestion de l'eau et des déchets est également un point fort de la politique menée par Rennes<sup>40</sup>.

La résidence Salvatierra est le seul projet français du programme européen Cepheus, consacré à la réalisation de logements répondant au label Habitat passif. Avec quarante logements de deux à six pièces, Salvatierra est la plus grande opération du programme Cepheus. Implantation, forme, orientation des pièces et choix des matériaux ont permis d'optimiser les apports solaires gratuits pour le chauffage et l'éclairage<sup>41</sup>.

Et pour éviter des cages d'escalier sombres, les entrées privatisées des logements sont desservies au nord par des coursives extérieures, face à un jardin en cœur d'îlot.

Cette résidence se distingue des autres réalisations du programme Cepheus par la volonté de mettre en œuvre des matériaux naturels, sains, renouvelables et recyclables.

-**Sur l'axe économique :** bien qu'une construction répondant au label Habitat passif entraîne un surcoût de sept à dix pour cent du tarif traditionnel lors de l'investissement de départ, mais toutefois l'habitation consommant nettement moins d'énergie, l'investisseur rentre dans ses frais au bout d'une trentaine d'année maximum et devient gagnant. (Si le surcoût du bâtiment s'élève à environ **8 %**, les coûts d'énergie seront diminués de **75 %** pour les habitants).<sup>42</sup>

## **2- Grande-Bretagne : Beddington - BedZed<sup>43</sup> :**

En **2000**, a été créé un quartier « écologique » en Angleterre, près de Sutton, dans la banlieue sud de Londres<sup>44</sup>. Un quartier qui fait partout référence en matière d'éco-village : chez les professionnels... qui se mobilisent pour un habitat urbain plus écologique<sup>45</sup>. **BedZed** est le premier et le plus grand des projets britanniques neutres en carbone.

<sup>39</sup> Conseil national de l'Ordre des architectes ; « Développement durable et architecture responsable : engagements et retours d'expériences » ; Paris ; Novembre 2007. p29; 28.

<sup>40</sup> Toujours dans cette optique, la ville a élaboré une Charte de l'environnement, validée en 2000 par le ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire, qui a pour but de renforcer les atouts environnementaux de la ville et d'en corriger les faiblesses.

<sup>41</sup> Op. cit, D. GAUZIN-Müller, p163.

<sup>42</sup> Conseil national de l'Ordre des architectes ; « Développement durable et architecture responsable : engagements et retours d'expériences » ; Paris ; Novembre 2007. P29.

<sup>43</sup> Beddington Zero fossil Energy Development.

<sup>44</sup> [www.igapura.org](http://www.igapura.org)

<sup>45</sup> Op ; cit, GAMILLE BIERENS DE HAAN. p41.

Inauguré en 2002, le **BedZed** est un ensemble de 8 immeubles, plus de 80 logements et bureaux sur 2 500 m<sup>2</sup> de surface<sup>46</sup>. **Bedzed** est un site pionnier situé à 20 minutes de Londres pour démontrer concrètement qu'il est possible de vivre de manière durable sans sacrifier au confort de la vie moderne.

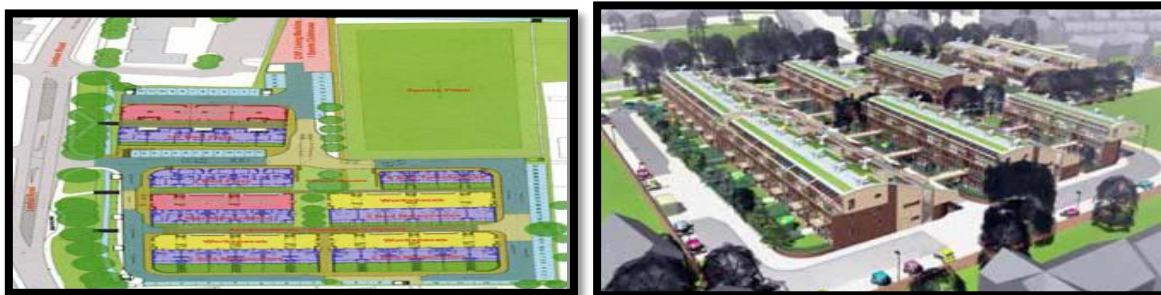
Initialement, le site de **BedZED** est choisi avant tout parce qu'il présente plusieurs avantages stratégiques<sup>47</sup> :

- « Il est situé dans une des banlieues de Londres les plus actives en matière de développement durable (Agenda 21 local de Sutton).
- Il dispose, à proximité, des plus grands espaces verts du sud de Londres.
- Il est relié au réseau existant des transports publics (proximité de la gare de Hackbridge, arrêt sur la nouvelle ligne de tramway entre Wimbledon et Craydon), ce qui permet de réduire l'utilisation des voitures particulières. »

Dès lors, la planification de la construction du quartier est lancée en 1999 par les principaux partenaires du projet **BedZED** : la Fondation Peabody, le cabinet d'architectes Bill Dunster et le cabinet de conseil en environnement Bioregional.

Puis, tout s'enchaîne à un rythme soutenu. Les travaux de **BedZED** démarrent en 2001. Début 2002, la première tranche de construction est déjà terminée. Entre mars et novembre 2002, les premiers résidents occupent les lieux<sup>48</sup>.

Le quartier **BedZed** est composé de 82 appartements résidentiels aux statuts divers – 34 à la vente, 23 en propriété partagée, 10 pour des travailleurs « essentiels » et 15 logements sociaux à loyer modéré - ainsi que 1600 m<sup>2</sup> d'espaces de travail, et des équipements éducatifs et sportifs.



**Figure 10 : Le quartier Bedzed situation et perspective<sup>49</sup>**

### Caractéristiques et objectifs :

Le souhait des concepteurs de **BedZED** était de construire un quartier qui offre une haute qualité de vie avec les avantages que procure un milieu urbain. En même temps, il s'agissait de limiter l'utilisation de ressources rares et d'utiliser le plus possible des matériaux locaux ; cela dans le but de soutenir l'économie régionale et de réduire les transports.

**BedZED** présente un modèle d'habitation qui limite les dommages à l'environnement. Le projet préfigure l'habitation urbaine du futur ; il s'agit d'éviter une trop large utilisation des terres agricoles et des espaces naturels. La volonté était de prendre en compte des aspects économiques et sociaux en proposant à la fois l'accès à la propriété pour des personnes aisées et la location pour des familles disposant de revenus modestes<sup>50</sup>. Il est vrai qu'à **BedZed** les concepteurs ont su prouver qu'il est possible de construire en milieu urbain en respectant les valeurs écologiques sans faire exploser les budgets, et d'obtenir une qualité de vie de haut niveau<sup>51</sup>. On constate :

<sup>46</sup> Conseil national de l'Ordre des architectes ; « Développement durable et architecture responsable : engagements et retours d'expériences » ; Paris ; Novembre 2007. p34.

<sup>47</sup> « Quartiers durables- Guide d'expériences européennes » ARENE Ile-de-France - IMBE- Avril 2005.p20.

<sup>48</sup> Idem.

<sup>49</sup> Idem. p20-22-25.

<sup>50</sup> [www.igapura.org](http://www.igapura.org)

<sup>51</sup> Op ; cit, GAMILLE BIERENS DE HAAN, p41.

**-Sur l'axe économique** : la rationalisation de la production énergétique permet à **BedZed** d'atteindre **50%** de réduction de l'énergie consacrée aux transports, **60%** de réduction de l'énergie domestique comparée à la moyenne des ménages britanniques, **90%** de réduction de la consommation d'énergie de chauffage, recours aux énergies renouvelables, **30%** de réduction de la consommation d'eau, réduction de la masse des déchets et encouragement au recyclage<sup>52</sup>. Elle avoisine **100 litres** par jour et par habitant, contre la moyenne au Royaume-Uni de **150 litres**<sup>53</sup>.

**-Sur l'axe social** : Offrir aux résidents une haute qualité de vie sans sacrifier les avantages que procure le milieu urbain<sup>54</sup>. Dans ce quartier la mixité est autant sociale que structurelle. **50%** des logements sont attribués à des familles à bas revenus, avec des jardins privatifs et un terrain de jeu commun<sup>55</sup>.

**-Sur l'axe environnemental** : La conception des logements est pensée en termes d'efficacité énergétique et de qualité de vie : isolation renforcée, ensoleillement maximum, terrasses et jardins, système de ventilation avec récupération de la chaleur..., auxquels s'ajoute le recours aux énergies renouvelables et à l'optimisation des ressources naturelles : récupération des eaux de pluie pour les toilettes, énergie électrique et thermique fournie par la biomasse, chaleur récupérée et panneaux photovoltaïques sur les façades<sup>56</sup>. Les déplacements sont réduits, puisque des espaces de travail complètent les logements, ainsi que des commerces de proximité et un système de livraison de produits frais régionaux<sup>57</sup>.

L'empreinte écologique de **BedZED** est deux fois moindre que celle d'un quartier traditionnel. **BedZED** apporte une réponse aux problèmes rencontrés par les planificateurs et les responsables politiques. Ce projet va d'ailleurs servir de modèle pour développer un vaste programme, sur dix ans, de construction de logements au Royaume Uni<sup>58</sup>.

### 3- Allemagne : Vauban (Fribourg-en-Brigau) :

Fribourg-en-Brigau, située au pied de la Forêt noire -au sud-ouest de l'Allemagne- dans le land de Bade-Wurtemberg, a été détruite à **90%** en **1945**, puis reconstruite<sup>59</sup> ; en prônant un urbanisme durable dès les années **1970**.

Fribourg est un important centre industriel, de commerce et touristique. Reconnue "capitale écologique" de l'Allemagne, sa réputation s'est forgée autour de son engagement environnemental : sa politique de transport urbain et d'environnement global en fait une référence.

Le quartier Vauban s'est développé au sud de Freiburg, à **3 km** du centre ville, sur les **38 ha** du site d'anciennes casernes de l'armée française, avec pour objectif d'y loger plus de **5000** habitants et d'y créer **600** emplois.

La planification du quartier a démarré en **1993** et la phase de réalisation a débuté en **1997**. Dès le début, tous les problèmes (mobilité, énergie, logement, aspects sociaux, etc.) ont été discutés dans des groupes de travail ouverts aux habitants.

Les habitants sont aussi ouverts à d'autres politiques indirectement liées au processus de construction, comme par exemple le partage des voitures et l'usage des transports publics<sup>60</sup>.

<sup>52</sup> <http://www.energie-cites.eu/Ou-est-ce-qu-un-quartier-durable>

<sup>53</sup> Op ; cit, GAMILLE BIERENS DE HAAN, p42.

<sup>54</sup> « Quartiers durables- Guide d'expériences européennes » ARENE Ile-de-France - IMBE- Avril 2005.p21.

<sup>55</sup> Op ; cit, GAMILLE BIERENS DE HAAN, p42.

<sup>56</sup> Cette électricité produite permet même de recharger à 100% les véhicules électriques mis à disposition des habitants.

<sup>57</sup> Op. cit, GAMILLE BIERENS DE HAAN, p42.

<sup>58</sup> [www.igapura.org](http://www.igapura.org)

<sup>59</sup> « Quartiers durables- Guide d'expériences européennes » ARENE Ile-de-France - IMBE- Avril 2005.p68.

<sup>60</sup> [www.rieselfeld.freiburg.de](http://www.rieselfeld.freiburg.de)

Le projet du renouvellement de la caserne Vauban, est conçu selon le modèle de « cité-jardin », synthèse entre la vie en ville et celle à la campagne<sup>61</sup>.

Dans ce quartier, le public fait partie des membres des groupes de travail constitués afin de discuter les directives et les principes d'aménagement de leur quartier ; tous les problèmes (mobilité, énergie, logement, aspects sociaux, etc.) ont été traités dans ces groupes de travail ouverts aux habitants.



**Photo 02 : Le quartier Vauban**

*Source :* Quartiers durables- Guide d'expériences européennes (2005)<sup>62</sup>

### Caractéristiques et objectifs :

Le principal objectif du projet est de mettre en place un quartier urbain de façon coopérative et participative, en conformité avec un certain nombre d'exigences écologiques, sociales, économiques et culturelles, un quartier des courts trajets<sup>63</sup>, caractérisé par :

**-Sur l'axe économique :** équilibre des zones d'habitat et de travail, commerces de première nécessité au centre du quartier, division du terrain en petits lots et allocation préférentielle à des constructeurs privés ainsi qu'à des projets coopératifs.

**-Sur l'axe social :** équilibre des groupes sociaux, intégration des nouveaux propriétaires d'immeubles, école primaire et jardins d'enfants, centres de quartier pour les interactions sociales, événements culturels, etc.

**-Sur l'axe environnemental :** tous bâtiments pourvus au moins de systèmes améliorés de basse consommation énergétique, usage extensif de matériaux de construction écologiques et d'énergie solaire, perméabilisations des sols, espaces publics verts dessinés en collaboration avec les habitants, conservation des vieux arbres.

D'un point de vue écologique, Vauban s'illustre par son objectif 0 voiture qui s'est traduit par une explosion de l'utilisation des vélos, l'utilisation croissante des transports en communs, et l'essor de l'auto-partage (seuls 25% des habitants ont un emplacement parking privatif). Par ailleurs, toutes les maisons ont été conçues pour ne pas dépasser une consommation de chauffage de 65kWh/m<sup>2</sup>/an, et 150 logements sont au niveau «Passive-house».

Le surcoût des mesures environnementales prises en compte pour la conception du quartier est évalué entre 3 et 5% maximum<sup>64</sup>.

**-Gouvernance :** La gouvernance est assurée par trois acteurs principaux: Le Groupe de Projet Vauban ; La Commission du Conseil municipal et, Le Forum Vauban - association approuvée par la Ville dès le début 1995 comme coordinatrice principale de la participation citoyenne. Le succès du quartier est incontestablement lié à leur engagement.

<sup>61</sup> Comité 21 – Angenius « Les quartiers durables » le 20 avril 2007. P13.

<sup>62</sup> « Quartiers durables- Guide d'expériences européennes » ARENE Ile-de-France - IMBE- Avril 2005.p68; 70; 79; 82.

<sup>63</sup> Les véhicules privés sont garés dans un parking municipal situé à la périphérie de la zone résidentielle, la circulation dans le quartier n'étant autorisée qu'à l'occasion d'opérations de prise en charge ou de livraison. La vitesse est limitée à 30 km/h sur la voie principale ; dans les ruelles, cette limite tombe à la vitesse piétonnière de 5km/h. Les commerces et services sont accessibles à pied ou en vélo.

<sup>64</sup> Comité 21 – Angenius « Les quartiers durables » le 20 avril 2007. P13.

**Résultats / Réalisations<sup>65</sup> :**

**1/Energie:** Tous les nouveaux bâtiments consomment **65 kWh/m<sup>2</sup>/année**, un réseau de chauffage à distance pour l'ensemble du quartier et des unités de cogénération, fonctionnant soit aux granulés de bois (**80%**) soit au gaz (**20%**), un usage actif de l'énergie solaire (**2500 m<sup>2</sup>** de panneaux photovoltaïques et **500m<sup>2</sup>** de panneaux solaires thermiques) font de Vauban l'un des plus grands quartiers solaires européens.

**2/Transport:** Priorité est donnée aux transports publics, aux piétons et aux cyclistes ; accès facile aux transports publics pour les habitants ; limitation de vitesse généralisée à **30 km/h** ; plusieurs «rues-à-jouer» où les enfants ont la priorité.

**3/Eau:** Collecte séparée des eaux claires et leur recyclage complet après bio-épuration, préservant ainsi la végétation de tourbières et marécages typiquement autochtone.

**4/Social:** La vie sociale et culturelle du quartier a été traitée. Les équipements sociaux comprennent une école secondaire et son gymnase, une école primaire, un jardin d'enfants, trois crèches, un terrain de sport pour tout petits, deux Jardins Robinson, un club de sport privé, un centre de quartier pour les jeunes, une médiathèque pour enfants et adolescents, une église, etc. Les habitants publient leur propre journal de quartier.

Les points remarquables dans ce quartier peuvent se résumer comme suite<sup>66</sup> :

- La participation et la mobilisation citoyennes ;
- La maîtrise des coûts ;
- La diffusion des bonnes pratiques à l'ensemble de la ville.

**4- Danemark : Vesterbro (Copenhague) :**

Le quartier de Vesterbro (Pont de l'Ouest) a été construit entre **1850 et 1920**, tout près du centre-ville. Le standard des logements était assez bas : pas de chauffage central ni d'eau chaude (**64%**), pas de toilettes (**11%**) ni de salle de bains (**71%**). Le quartier regroupait une forte concentration de personnes « socio culturellement vulnérables ». La plupart des habitants ne disposaient que de bas revenus et le taux de chômage atteignait **20%**.

En **1990**, la municipalité de Copenhague a décidé de rénover Vesterbro en tenant compte de la protection de l'environnement, dans le cadre d'un programme majeur de rénovation urbaine qui allait durer entre **6 et 10 ans**. Le quartier est principalement une zone résidentielle comprenant **23** immeubles de **5 à 6 étages (4000 appartements)** pour **6500 habitants**, ainsi que des espaces publics, des bureaux, des bars et des entreprises<sup>67</sup>.



**Photo 03 : Le quartier Vesterbro situation et perspectives**

**Source :** Quartiers durables- Guide d'expériences européennes (2005)<sup>68</sup>

<sup>65</sup> [www.rieselfeld.freiburg.de](http://www.rieselfeld.freiburg.de)

<sup>66</sup> Comité 21 – Angenius « Les quartiers durables » le 20 avril 2007. P13.

<sup>67</sup> [www.miljoe.kk.dk](http://www.miljoe.kk.dk) et [www.akf.dk/udgivelser/en/98/byforny](http://www.akf.dk/udgivelser/en/98/byforny)

<sup>68</sup> «Quartiers durables- Guide d'expériences européennes» ARENE Ile-de-France -IMBE- Avril 2005. p52; 55; 56; 58.

**Caractéristiques et objectifs :**

En **1991**, le Plan d'actions de rénovation urbaine, décliné en dix grands principes, est adopté par la ville. Les dix thèmes sont<sup>69</sup> :

- 1) Système de chauffage urbain ;
- 2) Énergie solaire passive ;
- 3) Économies d'eau ;
- 4) Économies d'électricité ;
- 5) Murs végétalisés et plantes grimpantes (amélioration de l'isolation, de la qualité de l'air et de la récupération des eaux pluviales) ;
- 6) Gestion des déchets (tri sélectif) ;
- 7) Pollution des sols ;
- 8) Centre d'information écologique ;
- 9) Mobilité ;
- 10) Zones vertes.

Les buts et objectifs du projet de Vesterbro sont<sup>70</sup> :

**-Sur l'axe économique :** Réduire le taux de chômage dans le quartier en offrant des formations et des nouvelles qualifications pour la population afin que les personnes soient plus rentables sur le plan économique.

**-Sur l'axe social :** Rééquilibrage de la composition sociale du quartier de Vesterbro et Implication des habitants dans le processus de rénovation urbaine.

**-Sur l'axe environnemental :** Conduite d'une opération de rénovation dans le respect des critères du développement durable ; la réhabilitation des unités d'habitation à des standards complètement modernes. L'installation dans tous les immeubles de dispositifs permettant de minimiser la consommation des ressources (p.ex. réduction de la consommation d'eau à **100 l./personne/an** à l'horizon **2010** ; récupération de l'eau de pluie ; réduction de **60%** de la production de déchets). Ainsi le développement, dans le cadre de Copenhague, d'un projet de rénovation urbaine exemplaire tant par sa dimension que par ses implications environnementales.

**Résultats / Réalisations<sup>71</sup> :**

Dès la première étape du projet de rénovation, les émissions de **CO<sub>2</sub>** ont baissé de **14%** dans le quartier de Vesterbro (**2500 tonnes** par année).

**1/Énergie:** Recours aux énergies renouvelables par l'installation de panneaux solaires, de systèmes de ventilation de haute qualité, et d'une bonne isolation; amélioration de l'efficacité de la consommation d'énergie dans les immeubles.

**2/Eau et épuration :** **14%** d'économie en termes d'eau chaude, malgré l'installation de salles de bain et de toilettes dans les immeubles ; tous les sanitaires ont été équipés de dispositifs d'économie d'eau et les eaux de pluie ont été récupérées pour l'alimentation des toilettes.

**3/Transports:** Pistes cyclables, plusieurs places de parking pour les vélos. La plupart des habitants de Vesterbro circulent à vélo ou se rendent à pied au travail, dans les commerces, ou à l'école, etc.

**4/Économie:** Création de nouveaux emplois pour permettre à des personnes au chômage d'accéder à des formations et à de nouvelles qualifications. Les travailleurs non-qualifiés ont été employés sur les chantiers de démolition et autres travaux similaires sur le quartier de Vesterbro.

**5/Social:** Mise en place d'espaces publics dans les immeubles ainsi que de jardins partagés; plusieurs établissements publics ou commerciaux. Au centre de l'ensemble, une nouvelle place bordée de cafés, Hamletorvet. Ce quartier est devenu un point d'attraction touristique pour voir les dernières tendances.

<sup>69</sup> « Quartiers durables- Guide d'expériences européennes » ARENE Ile-de-France - IMBE- Avril 2005.p54.

<sup>70</sup> [www.miljoe.kk.dk](http://www.miljoe.kk.dk) et [www.akf.dk/udgivelseser/en/98/byformy](http://www.akf.dk/udgivelseser/en/98/byformy)

<sup>71</sup> Idem.

L'implication des habitants dans la planification et les opérations de rénovation ont été cruciales dans le bon déroulement du programme de rénovation du quartier de Vesterbro. Le Centre de Rénovation urbaine publie un magazine trimestriel sur la rénovation urbaine. Ce magazine est distribué gratuitement à tous les habitants.

### 5- Émirats unis : Masdar city (Abu Dhabi) <sup>72</sup>:

**Masdar** est une future ville nouvelle et l'éco-cité du futur d'Abou Dhabi, dans les Émirats arabes unis. Le projet Masdar a été annoncé en avril **2006** par le cheikh Mohammed Bin Zayed Al Nahyan<sup>73</sup>. Elle est en construction depuis février **2008** ; il devrait être finalisé en une dizaine d'années et ne verrait le jour qu'en **2020**<sup>74</sup>.

Cette ville sera située à proximité de l'aéroport international de l'émirat d'Abou Dabi et pourra accueillir en **2018** jusqu'à **50 000**.

Une approche bioclimatique a impliqué que la ville soit conçue de manière compacte et en partie souterraine. Les ruelles seront étroites donc fraîches. Le plan général est de type traditionnel, carré et entourée de murs destinés à la protéger des vents chauds du désert.

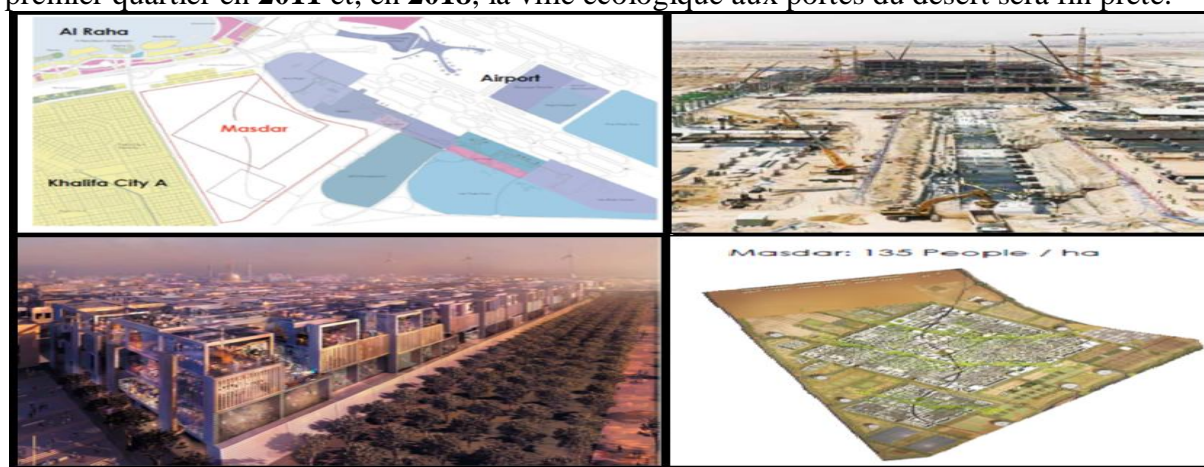
Masdar « source » en arabe est une ville qui n'utilise pas d'énergies fossiles et ne produit ni oxyde de carbone, ni déchets: Une utopie bientôt réalité.

Masdar veut démontrer qu'un standard de vie élevé est aussi possible avec l'énergie propre et faire d'Abu Dhabi un pionnier des énergies renouvelables. La ville a ainsi prévu d'accueillir une Haute école pour les sciences de l'environnement, construite en collaboration avec le Massachusetts Institute of Technology.

Le « *Masdar Institute of Science & Technology* » sera la première Haute école du monde orientée exclusivement sur la recherche en durabilité. En marge de cet institut, Masdar compte attirer des entreprises du monde entier, actives dans les Clean Tech & Services. Abu Dhabi s'est déjà distinguée par sa nomination comme ville d'accueil du « World Future Energy Summit », l'une des plus grandes conférences mondiales en matière d'énergies renouvelables.

Le projet visionnaire de Masdar a suscité un vif intérêt dans le monde entier. Entre autres parce que le célèbre architecte britannique, Sir Norman Foster, est responsable de sa planification générale.

La construction de Masdar est en route; l'université MIST a ouvert ses portes fin **2009**, le premier quartier en **2011** et, en **2018**, la ville écologique aux portes du désert sera fin prête.



**Photo 04 : Masdar city situation et perspectives**

Source : Rolf Jecker <sup>75</sup>

<sup>72</sup> Le Swiss Village à Masdar, Le « *business hub écologique* » du futur pour les entreprises suisses, Rolf Jecker, p4.

<sup>73</sup> [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)

<sup>74</sup> « Retard pour la ville écolo des Emirats » sur lavieimmo.com, 28 janvier 2010.

<sup>75</sup> Rolf Jecker, Le Swiss Village à Masdar, Le « *business hub écologique* » du futur pour les entreprises suisses.

**Caractéristiques et objectifs :**

La participation des citoyens et le choix d'une approche intégrée tant au niveau de la planification que de la mise en œuvre sont des éléments cruciaux dans la conception de Masdar.

Le développement d'une politique énergétique verte est l'une des principales caractéristiques mises en place par l'éco-ville du futur pour réduire les différents impacts environnementaux, économiques et sociaux liés à l'énergie.

Elle comporte un plan de gestion du cycle de l'eau : utilisation de l'eau de pluie, traitement des eaux usées, réduction des consommations d'eau et infiltration efficace des eaux claires.

La ville dispose d'un plan de gestion intégré des déchets, c'est-à-dire d'un système de tri, doublé d'incitations à réduire la production et à recycler, minimisation des déchets.

**-Mixité fonctionnelle :** Masdar intègre idéalement des zones d'habitat et des espaces de travail, des équipements et des services culturels et de loisirs, des centres et services commerciaux, des lieux de prise en charge de la petite enfance et des maisons de retraite, etc.

Les buts et objectifs du projet de Masdar sont :

***-Sur l'axe économique :*** Masdar pourra accueillir **1 500** entreprises et **90 000** travailleurs en **2020**, et sera également le siège d'une université spécialisée dans les énergies renouvelables.

***-Sur l'axe social :*** Il est crucial d'inclure les aspects sociaux du développement durable dès la création d'un éco-quartier : implication des habitants et participation au processus de décision, à la planification et à la mise en œuvre ; information régulière et communication généralisée à tous les habitants ; espaces publics verts ; accès à des activités sportives et de loisirs pour tous, quel que soit le groupe social.

***-Sur l'axe environnemental :*** Pas d'oxyde de carbone, pas de voitures, pas de déchets : Masdar est conçue dès le départ en tant que ville écologique dépendant uniquement des énergies renouvelables. Parmi elles, **80%** d'énergie solaire, le reste étant fourni par des installations éoliennes et le recyclage des déchets.

Des infrastructures et constructions ultramodernes qui diminuent de **70%** la consommation d'énergie et d'eau. En ce qui concerne la circulation, le territoire urbain de Masdar sera accessible au moyen de véhicules électriques et sera relié au réseau de transports publics par un train urbain.

**-Critiques : Masdar City, une utopie verte au pays de l'or noir**

Certains sceptiques pensent que la ville ne sera rien de plus qu'un symbole pour Abu Dhabi et qu'il ne s'agisse au final que du développement de quartiers luxueux pour les privilégiés<sup>76</sup>. Nicolai Ouroussoff qualifie Masdar de la « gated community ultime », « *la cristallisation d'un phénomène global de plus : la division grandissante du monde en enclaves de technologie et de ghettos informels où des questions comme la durabilité n'ont que peu de pertinence* »<sup>77</sup>.

<sup>76</sup> *Work starts on Gulf 'green city'*, BBC News (10 February 2008).

<sup>77</sup> Ouroussoff, Nicholai : *In Arabian Desert, a Sustainable City Rises*, The New York Times (25 September 2010).

## Conclusion :

Depuis longtemps déjà, des savants et penseurs dans des différents domaines de la recherche tentaient et tentent d'alerter les habitants quant aux dangers que la planète –et par conséquent les générations à venir- rencontreraient ou allaient connaître dans un proche avenir, de par les « méfaits » du progrès technologique et industriel sur l'environnement et la qualité de vie de l'humanité.

Les éco-quartiers sont les premières réalisations d'un rêve de ville durable de plus en plus diffusé et réapproprié. Ils offrent un premier éclairage sur ce que ces villes durables *pourraient être tout en alertant sur les risques et les limites qu'elles portent en elles*<sup>78</sup>.

Avec les quartiers durables, les citoyens et des urbanistes tentent de proposer une habitation écologique proche de la nature dans un environnement offrant toutes les facilités et les aménités de la vie urbaine. Ils sont une tentative de réalisation de la « ville rêvée », respectueuse de l'environnement, polluant moins, utilisant un minimum de ressources naturelles, accueillant et favorable au développement économique. Ils sont aussi appréciés pour leur cadre de vie : verdure, espaces de jeux sécurisés, voies piétonnières et cyclables occupent l'essentiel des espaces publics.

Les éco-quartiers proposent des améliorations incontestables pour la préservation de l'environnement et pour le confort de vie des citoyens. Ceux-ci réalisent ainsi une partie de leurs rêves... mais pas tous. Le quartier est trop petit pour résoudre l'ensemble des problèmes environnementaux. Par exemple, les cycles de l'eau et la qualité de l'air ne peuvent être maîtrisés qu'à des échelles plus larges. De même, l'utilisation du vélo et du tramway pour réduire les gaz à effet de serre est compensée par des déplacements en voiture hors du quartier, notamment pour les loisirs.

On conclut que l'éco-quartier est en mouvement. Il représente aujourd'hui la ville idéale et rêvée, dont nous avons les plans et qui reste à construire cette réussite n'est cependant que partielle : il reste à passer de l'échelle du quartier à celle de la ville car l'urbanisme durable est devenu un impératif pour la ville contemporaine... et il faut recruter des indicateurs du développement durable pour évaluer le degré de la durabilité de cette ville.

---

<sup>78</sup> « Le rêve du quartier durable » ; Villes rêvées villes durables? ; Exposition du 23 octobre 2009 au 7 mars 2010 ; Paris.

## **CHAPITRE 03**

« EVALUATION DE LA DURABILITE  
URBAINE »

## Introduction :

Dans ce chapitre nous aborderons la notion des indicateurs de développement urbain durable et les différentes méthodes d'évaluation de la durabilité dans les villes.

Comment peut-on mesurer l'état de progression d'un pays vers la durabilité ?

Après avoir vu des exemples d'éco-quartiers et leurs objectifs sur terrain ; on va étudier les différentes manières d'évaluation de leur efficacité en matière de durabilité à savoir les indicateurs du **D.U.D**, les méthodes d'évaluation, outils et logiciels, les programmes et enfin les grilles d'évaluation.

## I- Les indicateurs de développement urbain durable <sup>1</sup>

La question de l'évaluation du développement par le biais des indicateurs du développement durable constitue des démarches normatives standards capable d'ouvrir les perspectives d'appropriation du processus par les diverses disciplines sans pour autant considéré le développement durable lors de l'analyse des territoires (villes par exemples) comme une approche technique, mais au contraire le considéré comme une approche systémique concernant tous les aspects de la ville.<sup>2</sup>

On doit savoir que les indicateurs et leurs rôles en matière de développement durable urbain sont la base de la qualification de durabilité des villes ou quartiers. Il existe une demande d'indicateurs de développement durable à laquelle les planificateurs tentent de répondre en proposant des variantes. En ce sens, on va entamer maintenant avec plus de précision les objectifs d'utilisation de ces dernières pour mieux connaître les indicateurs qui dépendent de notre objectif (évaluation de la ville durable).

### 1- Définition et rôle de l'indicateur :

Le **D.U.D** requiert à cet effet l'élaboration d'instruments spécifiques qu'on nomme des indicateurs. Il s'agit d'un ensemble de statistiques de données et de paramètres observables dans le temps qui, combinés, quantifient et qualifient une information ou un phénomène, et peuvent ainsi refléter une situation particulière. Dans l'agenda **21**, dans son chapitre **40**, les indicateurs sont définis comme suit : « *il faut (...) élaborer des indicateurs du développement durable afin qu'ils constituent une base utile pour la prise de décision à tous les niveaux et contribuent à la durabilité autorégulatrice des systèmes intégrés de l'environnement et de développement* »<sup>3</sup>.

Les indicateurs sont, par définition : « *des valeurs calculées à partir de paramètres, donnant des indications sur ou décrivant l'état d'un phénomène, de l'environnement ou d'une zone géographique, et ayant une portée supérieure aux informations directement liées à la valeur d'un paramètre.* »<sup>4</sup>, ils sont donc des mesures (ou des ensembles de mesures associées) dont on suit l'évolution ou que l'on compare à des valeurs de référence (objectifs politiques, valeur limite, valeur guide). Ils doivent présenter une information quantifiée et de

<sup>1</sup> Mémoire de magister ; DAHMANI Krime : « *Vers la planification des quartiers d'habitat social collectif durables en Algérie* » ; EPAU 2010, p 57-74.

<sup>2</sup> Mémoire de magister ; MILOUS Ibtissem : « *La ville et le développement durable Identification et définition des indicateurs de la durabilité d'une ville -Cas de Constantine-* » Mémoire de magister; Université Mentouri Constantine ; 2006.

<sup>3</sup> (Agenda 21), cité par : Institut Bruxellois de gestion de l'environnement (IBGE), '*indicateurs pour un développement durable urbain*', Dossier documentaire N °1, Oct.2002, p20.

<sup>4</sup> Ministère de l'Aménagement du Territoire de l'Urbanisme, et de l'Environnement, Maroc : « *Indicateurs de performance environnementale* » Rabat, Septembre 1998, p5.

façon simple. En un autre terme un indicateur, est une information «une variable» systémique et succincte déduite à partir d'un ensemble de données pour rendre compte d'une question et d'une préoccupation précise.

Afin d'assurer leur pertinence, les indicateurs doivent être conçus en fonction de la cible (public et décideurs), ils doivent aussi permettre d'évaluer les progrès réalisés dans le cadre d'une politique et surtout être synthétiques.

De plus, afin de pouvoir tirer profit de l'utilisation des indicateurs, celle-ci doit obéir à un certain nombre de règle : La première est que l'indicateur doit être suivi de façon récurrente dans le temps. Ce suivi doit être effectué selon l'échelle temporelle d'évolution des phénomènes ; « la définition du périmètre d'observation sur lequel l'indicateur doit être établi est indispensable à la mise en évidence du lien entre un indicateur et le phénomène qu'il vise à appréhender<sup>5</sup> ».

Les indicateurs servent en effet à<sup>6</sup> :

- Qualifier l'information : les indicateurs sont souvent utilisés pour donner une évaluation quantitative d'une situation ou d'un processus complexe.
- Simplifier l'information : les indicateurs ont aussi pour rôle de simplifier et synthétiser certaines données statistiques de base difficiles à interpréter par un non-expert.
- Améliorer la communication : l'information véhiculée par les indicateurs de durabilité s'adresse à plusieurs types d'acteurs, à savoir : les experts, les décideurs, les gestionnaires et le public. Cette diversité des utilisateurs appelle idéalement à concevoir des indicateurs qui permettent de communiquer sur les questions communes auxquelles ils se rapportent.

Le rôle des indicateurs est important en effet les systèmes d'indicateurs ont pour objet de :

- **Lancer une discussion** entre les acteurs sociaux concernant les objectifs et l'orientation d'un développement durable,
- **Mesurer** le niveau de durabilité et l'évolution dans le temps et de mettre en évidence les actions nécessaires,
- **Inform** la population et les décideurs politiques de l'avancement du développement durable et de rendre possible le dépistage précoce de problèmes potentiels,
- **Permettre des comparaisons** et motiver, par l'émulation qui en résulte, à prendre des mesures supplémentaires pour atteindre les objectifs.

L'évaluation des politiques publiques locales en matière de développement durable se réfère à une sphère technique (chargée de fournir les chiffres, les indicateurs) et les politiques locales (chargée de prendre les décisions), c'est une conciliation entre le savant et le politique (Max WEBER)<sup>7</sup>, cette capacité de l'évaluation est capable de rendre le concept du **DUD** longtemps considéré comme «mou» et théorique, un concept «rigide» et concret, applicable dans un certain nombre de ville.

En outre, ces indicateurs doivent être qualitatifs, et certains parmi eux doivent être développés en valeurs monétaire de manière à estimer les effets de non durabilité et leur mesure ne doit être ni trop onéreuse ni compliquée. Nous pouvons également noter qu'à l'heure actuelle, la plupart des indicateurs du développement durable ne tiennent pas compte des contextes locaux (comme la ville), que se soit au niveau des concepts, dans les méthodes de calcul ou dans les normes considérées.

L'estimation du progrès vers le développement durable, se base sur un nombre limité des indicateurs ou une combinaison d'indicateurs qui peuvent fournir un signal plus clair du progrès.

<sup>5</sup> CERTU, « Méthode d'analyse transversale pour l'observation des mutations urbaines », LY 2001, p 109.

<sup>6</sup> Hecq W., Bauler T., De Villers J., Bogaert S., « évaluation et application d'indicateurs de développement durable pour la Belgique, Working paper », contrat de recherche n° HL/dd/017, CESE, Université de Bruxelles, ECOLAS, p 3-4.

<sup>7</sup> M. WEBER, in [www.agora21.org](http://www.agora21.org)

## 2- Enjeux théoriques inhérents à la mesure de la durabilité :

Une des étapes incontournables pour donner un caractère concret au concept de durabilité est celui de la mesure. Et dès la publication de l'Agenda 21, les indicateurs de développement durable apparaissent comme indispensables parmi ces outils de mesure (Hardi , 1997).

Si l'élaboration d'un système d'indicateurs de développement durable a fait l'objet d'une réflexion poussée de la part de nombreux experts, son appropriation publique n'a pas réellement eu lieu. Même si des raisons administratives peuvent être évoquées, cela peut s'expliquer par les difficultés théoriques sous-jacentes à la construction d'indicateurs de mesure de la durabilité qui résident principalement dans la nature intrinsèquement ambivalente des outils de mesure de la durabilité.

Les indicateurs de développement durable doivent à la fois « renseigner, de manière objective et dans une perspective multidimensionnelle, sur la nature des tendances structurantes du développement mais aussi fixer des seuils écologiques, économiques et sociaux au-delà desquels le développement n'est plus jugé durable, ils apparaissent alors comme des signaux d'alertes qui appellent à des mesures de correction des trajectoires de la part des institutions compétentes »<sup>8</sup>.

Les indicateurs ont une double nature objective/subjective, ils sont des « objets hybrides à la fois révélateur des dynamiques objectives qui travaillent une société à un moment donné de son histoire et l'expression du regard subjectif que celle-ci leur porte. Si l'indicateur est bien le reflet des dynamiques à l'interface société-environnement, il institue également la manière dont celles ci seront perçues. »<sup>9</sup>.

Cette ambivalence renvoie au concept de durabilité qui peut être considéré comme un fait et une norme<sup>10</sup>. En tant que fait, le concept de durabilité renvoie à la notion de préservation des sociétés humaines dans le temps et l'espace, en tant que norme il renvoie à un jugement qui se fonde sur un système de valeurs. Deux logiques attachées aux indicateurs de développement durable sont représentées : d'un côté une démarche évaluative qui s'attache à comprendre et rendre intelligible des phénomènes complexes, de l'autre une démarche normative qui vise à juger la qualité d'un développement.

## 3- Les indicateurs du développement durable :

### 3.1- Structure du système d'indicateurs du développement durable :

La structure provisoire du système d'indicateurs du développement durable se compose de trois volets (**Voir tableau n°01**) :

- Les indicateurs économiques,
- Les indicateurs sociaux,
- Les indicateurs environnementaux.

<sup>8</sup> <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00097918/document>

<sup>9</sup> LEVARLET F, « *Les indicateurs de développement durable* », Collection Etudes et Travaux n°24.1999. Orléans: IFEN, P16, 130p.

<sup>10</sup> Zuideau B., Laganier R., Villalba B. , « *Le développement durable face au territoire: éléments pour une recherche pluridisciplinaire* », 2002. Article introductif de la revue Développement Durable & Territoires (revue en ligne). Disponible sur [http://www.revue-ddt.org/dossier001/D001\\_index.htm](http://www.revue-ddt.org/dossier001/D001_index.htm) en juin 2005.

<b>Economie</b> (Indicateurs économiques)	<b>Société</b> (Indicateurs sociaux)	<b>Environnement</b> (Indicateurs environnementaux)
Compétitivité économique. Emplois. Entreprises. Energie. Démographie. Finances publics.	Equité/ égalité. Education. Santé. Habitat et cadre de vie. Satisfaction de la vie sociale. Fonctionnement de l'administration. Participation de la population.	Paysage et biodiversité. Air. Eau. Sol. Déchets. Transports. Bruit.

**Tableau 01 : La structure provisoire du système d'indicateurs du développement durable**

*Source* : NICOLAS BABEY et CHRISTOPHE CLIVAZ <sup>11</sup>

### 3.2- Objectifs des indicateurs du développement durable :

L'organisation des Nations-Unies (ONU) a établi une liste de **134** indicateurs à savoir les indicateurs sociaux, environnementaux, économiques et institutionnels. Ces indicateurs constituent le guide pratique pour l'estimation du progrès vers le **DD**, ils ont été effectués à l'aide de différentes instances internationales (PNUE, PNUD, OCDE, OMS, Banque Mondiale, etc.)

La quantification de ces indicateurs est une tâche de longue haleine et n'est pas encore finalisée (sauf pour certains domaines), (**Voir fig.n°11**) pour qu'on puisse prétendre à des résultats concluants.

Ces indicateurs sont présentés selon les quatre grandes catégories suivantes :

- Indicateurs sociaux.
- Indicateurs économiques.
- Indicateurs environnementaux.
- Indicateurs institutionnels.

#### ❖ **Indicateurs sociaux :**

Les objectifs de l'étude sociale sont les suivants :

- La mise en valeur des ressources sociales et culturelles locales dans son aspect qualitatif et quantitatif.
- L'amélioration du cadre de vie en réponse à une demande sociale.
- La recherche d'un meilleur équilibre entre activités économiques et sociales entre territoire, non contradictoires avec la soutenabilité du développement à une dimension plus large.

#### ❖ **Indicateurs économiques :**

Les critères d'intérêt économiques ont les objectifs suivants :

- Renforcement des potentiels d'emploi (emploi rapporté à l'investissement public).
- Opération propice à la pérennité des entreprises.
- Etude et analyse des coûts économiques en étudiant les coûts financiers (directs et indirects) de l'impact environnemental, social et territorial avec la mise en place d'outils d'évaluation.

#### ❖ **Indicateurs environnementaux :**

Les critères d'intérêt environnementaux ont les objectifs suivants :

- Maîtrise des consommations d'énergie.
- Economie des ressources ; mise en valeur des ressources naturelles (eau, air, paysage).

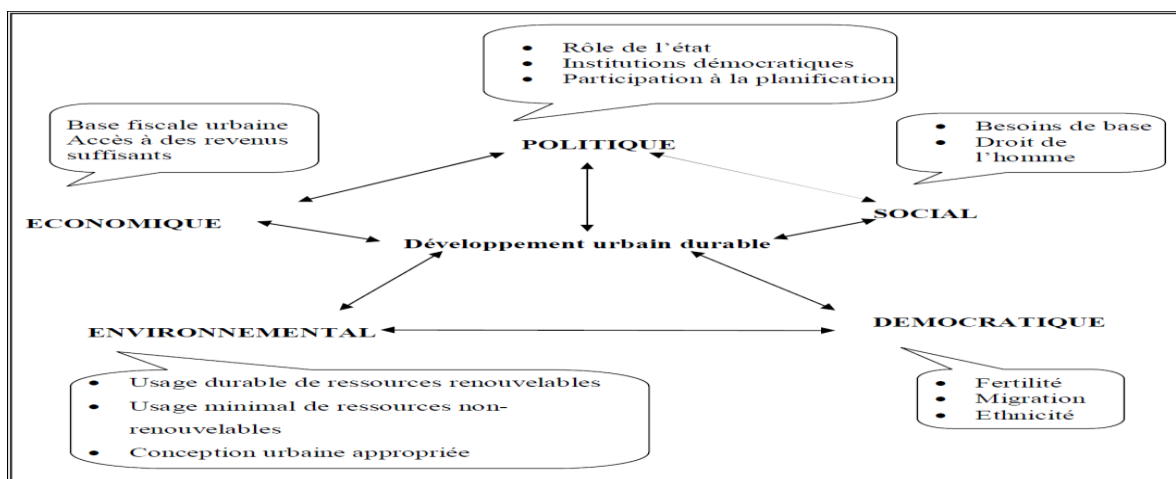
<sup>11</sup> NICOLAS BABEY et CHRISTOPHE CLIVAZ ; « La définition d'indicateurs du développement durable : d'un problème « Technique » À une remise en cause des logiques politicoadministratives – Le Cas De La Ville Du Locle (SUISSE) ».

- Réduction des déchets et impacts.
- Orientation du principe de précaution vers l'identification des problèmes et l'anticipation des crises.
- Prise en compte des réseaux d'infrastructure et de mode de transport au regard des perspectives énergétiques.
- Valorisation de la biodiversité des espèces animales et végétales.

#### ❖ Indicateurs institutionnels :

Les critères d'intérêt institutionnels ont les objectifs suivants :

- Instaurer une approche multidisciplinaire.
- Développement d'une approche contractuelle entre les différents acteurs privés et institutionnels (partenariat entreprises, collectivités territoriales et associations agréées).
- Participation du public à l'élaboration des décisions en amont de la définition des projets (concernant les équipements), regards des associations, des élus, les différents groupes.
- Mise à disposition des informations permettant d'évaluer les décisions publiques.  
A cela il faut ajouter des objectifs d'ordre temporels à savoir:
- Prise en compte du caractère réversible, adaptable et non préjudiciable de l'opération pour les générations futures.
- Création, conservation, développement dans le long terme d'un patrimoine.



**Figure 11: Composantes du développement urbain durable d'après DRAKAHIS – SMITH, D (1995)**

*Source :* Séminaire national en architecture, Biskra les 10 et 11 Novembre 1997.

### 3.3- Pourquoi mettre en place un système d'indicateurs du développement durable?

Des indicateurs du **DD** devront être élaborés pour fournir des bases solides à la prise de décision à tous les niveaux.<sup>12</sup>

« Les collectivités publiques ont besoin d'indicateurs pertinents pour savoir si elles sont sur la voie du développement durable (**DD**). Ces indicateurs sont nécessaires pour évaluer, aux différentes échelles territoriales, quelle a été l'évolution de la durabilité dans le passé et pour prévoir son évolution future. C'est seulement sur la base d'indicateurs que peuvent être prises des mesures pour améliorer ou maintenir la durabilité (Schuber 1998 : 410). Les

<sup>12</sup> <http://www.un.org/esa/sustdev/documents/agenda21/french/action40.htm>

indicateurs permettent également la comparaison entre différentes collectivités publiques, pour autant que les indicateurs retenus soient identiques. Sur la base d'une telle comparaison, ces dernières disposent d'indications quant à leur degré d'avancement relatif en direction du DD. Or, on constate aujourd'hui que les données à disposition des acteurs politico-administratifs sont souvent insuffisantes ou/et inadéquates et que ceux-ci doivent fréquemment prendre des décisions sans avoir les informations appropriées. Dans ce contexte, les indicateurs, en tant qu'instruments d'évaluation, contribuent à identifier les faiblesses potentielles de l'action publique et à signaler dans quels domaines il est nécessaire d'apporter des modifications »<sup>13</sup>. « L'indicateur décode une multitude d'informations afin de guider la décision politique et la concertation. Sa vocation finale est de transmettre une information ou un signal (souvent issu de l'expertise) afin de devenir un outil d'aide à la décision politique (identification des points problématiques, formulation de priorités, formulation et mise en œuvre de la décision, suivi et évaluation des impacts des décisions). »<sup>14</sup>

« La définition d'indicateurs doit non seulement servir d'aide à la décision et permettre un suivi du DD, mais aussi sensibiliser les décideurs politico-administratifs, les acteurs de la société civile et la population aux exigences de ce dernier. Ce qui implique que les indicateurs, en tant qu'instrument de communication, doivent impérativement être adaptés au niveau de connaissance et aux attentes des différents publics cibles que constituent les citoyens, les décideurs et les experts. »<sup>15</sup>

« Il faut insister en outre sur le fait qu'un système d'indicateurs ne constitue pas une fin en soi, mais un moyen pour mieux piloter l'action publique. Dans ce sens, il est primordial de veiller à ce qu'un tel système, aussi sophistiqué soit-il, ne fonctionne pas pour lui-même, mais contribue à améliorer les résultats des actions menées par les autorités publiques. Un système d'indicateurs du DD ne s'élabore donc pas uniquement selon des critères scientifiques, mais également selon des critères politiques. Il constitue un compromis entre pertinence scientifique et besoins des décideurs.»<sup>16</sup>

### 3.4- Les indicateurs environnementaux du développement durable :

L'objectif global du développement durable est d'offrir une meilleure vie, tout en considérant l'écologie, l'économie, le spatial et le culturel.

Afin d'aboutir à cet objectif, et pour évaluer les progrès réalisés dans le cadre de la mise en œuvre du développement durable et de mesurer le degré d'efficacité de son programme d'action, nous avons besoin d'indicateurs de développement humain (indicateurs socio-économiques...) et de durabilité écologique (indicateurs environnementaux).

Pour mieux comprendre la notion des indicateurs on va donner comme exemple un aperçu général sur les indicateurs de durabilité écologique.

Le concept des indicateurs environnementaux s'articule autour de trois axes:

- 1) La pression exercée sur l'environnement ou l'impact.
- 2) L'état de l'environnement.
- 3) La réponse institutionnelle et réglementaire.

<sup>13</sup> NICOLAS BABEY et CHRISTOPHE CLIVAZ ; « La définition d'indicateurs du développement durable : d'un problème « Technique » À une remise en cause des logiques politicoadministratives – Le Cas De La Ville Du Locle (SUISSE) ».

<sup>14</sup> BLANCHET C., NOVEMBER A., « Indicateurs de développement durable appliqués à l'aménagement du territoire » ; Conseil économique et social (CES), Genève.1998; P17.

<sup>15</sup> Idem P.21.

<sup>16</sup> HARDI P., BARG S.; « Measuring sustainable development : review of current practice », Industry Canada, Ottawa, Occasional Paper Number 17;1997. P09.

En général nous pouvons distinguer quatre familles d'indicateurs :

- 1- Pollution du milieu.
- 2- Consommation des ressources.
- 3- Impact sur les écosystèmes.
- 4- Impact sur la santé et le bien être humain.

Il faut quand même noter qu'il y a deux types d'indicateurs :

- 1) Les indicateurs de pression qui permettent l'évaluation des politiques et la comparaison des performances entre pays.
- 2) Les indicateurs d'états et de réponses qui s'appliquent quant à eux aux pays en voie de développement en permettant l'identification de politiques environnementales.

Cependant, « la définition d'un corps central d'indicateurs de développement durable, internationalement admis, n'a pas été encore possible vu les différences d'approches et d'intérêt. Il convient quand même de définir à l'échelle nationale un ensemble de critères qui pourraient permettre d'évaluer l'état de l'environnement, et donc l'identification des objectifs à court, moyen et long terme ».<sup>17</sup>

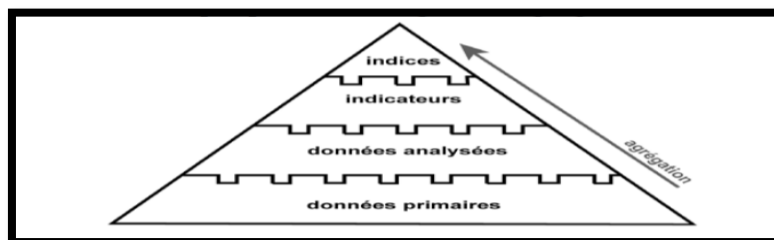
A partir de là, les indicateurs environnementaux et de développement durable constituent, en effet, une approche systématique vers la détermination et la communication des performances des politiques environnementales inscrites dans le cadre du développement durable, car en ville, la gestion de l'environnement dépasse largement sa conception habituelle (classique), et influence nettement les autres paramètres politiques.

#### 4- Structuration des indicateurs pour développement durable urbain :

En 1977, la revue Urbanisme (n°160) publie « *l'écologie contre l'urbanisme ?* » d'Hevré Mathieu. Avec humeur, il explique que « *la ville serait devenue 'invivable', alors il faudrait 'l'adapter' à l'automobile, à la vie moderne, puis à l'échelle humaine... ; il faut l'aérer, la dédensifier, la protéger, la réhabiliter, etc.* »<sup>18</sup>. Toutes ces solutions s'appuient sur des concepts aussi vagues que superficiels qui sont la base d'une mise en scène des dits indicateurs.

Pour établir des indicateurs du développement durable urbain il faut établir les étapes suivantes (Voir fig.n°12):

- 1- Collecter des données primaires ;
- 2- Analyser ces données ;
- 3- Etablir des indicateurs ;
- 4- Faire ressortir des indices depuis les indicateurs.



**Figure 12 : Le triangle de l'agrégation**

**Source :** Zaccàï, Bauler ; Indicateurs pour un développement durable<sup>19</sup>

<sup>17</sup> N.Bouarroudj Zertal, « Etat de l'environnement urbain et prémisses de développement urbain durable en Algérie » Constantine, 2001, p.33-34.

<sup>18</sup> Thierry Paquot, « éco-urbanisme », in urbanisme, mai- juin 2006, n°348, P 69.

<sup>19</sup> Zaccàï, Bauler ; « Indicateurs pour un développement durable » in : Dictionnaire du Développement Durable belge. Institut pour un Développement Durable – SSTC.

La mise en place d'une série d'indicateurs pour le développement durable requiert un processus clair articulé autour des étapes suivantes :<sup>20</sup>

- Définir les caractéristiques de la durabilité à mesurer ;
- Préciser les utilisateurs cibles et le but de l'indicateur ;
- Choisir un cadre pour les indicateurs (buts, enjeux, secteurs...) ;
- Déterminer et évaluer les indicateurs possibles selon des critères de sélection, des essais pilotes des consultations publiques pour être en mesure à la fin de choisir un ensemble défini d'indicateurs et le passer régulièrement en revue.

## 5- Les différents modèles d'indicateurs :

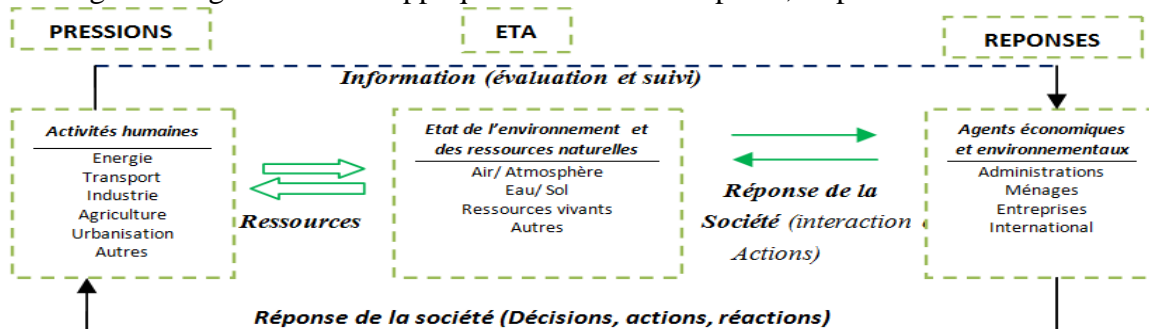
La mise en pratique du concept de développement durable implique de nombreux choix politiques et scientifiques basés sur des modèles de développement, dont la fonctionnalité d'un modèle repose sur un certain nombre d'indicateurs directement liés aux réflexions scientifiques et politiques ciblées. Ainsi, l'utilisation d'un modèle offre différents avantages tels que montrer les liens entre les indicateurs, justifier ou guider le choix des indicateurs. Les modèles d'analyse couramment employés sont:

### 5.1- Le modèle PER (PSR) :

Les documents présentant les systèmes d'indicateurs de développement durable font fréquemment référence au modèle dit " **PSR** " (*Pressure-State-Response*). Le modèle **PER** "Pression Etat Réponse", traduction de l'anglais "Pressure State Response"<sup>21</sup>, a été finalisée par l'**OCDE**, motivée par le besoin de définir des indicateurs reflétant les liens entre les causes et les effets. Cette approche repose sur la notion de causalité : les activités humaines exercent des *pressions* sur l'environnement, qui modifie l'*état* de l'environnement et la communauté *répond* à ces changements en adaptant sa politique environnementale.

Il est recommandé de classer les indicateurs (principalement environnementaux) en trois catégories : les indicateurs représentatifs des pressions exercées sur l'environnement, les indicateurs représentatifs des changements induits dans l'état de l'environnement, les indicateurs représentatifs des réponses apportées par les politiques publiques.<sup>22</sup>

Cette grille est généralement appliquée de manière souple et, se présente comme suit :



**Figure 13: Schéma représentatif du modèle PSR**

*Source :* OCDE, 1996, corps central pour l'examen des performances environnementales

<sup>20</sup> England et Coll., 2001, cité par Podszufinski, M, Sc. C., « *Les indicateurs potentiels de développement durable ; Région de l'Outaouais* », conseil régional en environnement et en développement durable de l'Outaouais (CREDDO), 2001, [http://www.creddo.ca/pd/pd\\_trans\\_indic.htm](http://www.creddo.ca/pd/pd_trans_indic.htm)

<sup>21</sup> Presentation de Livestock Environment and Development Initiative, LEAD, initiée par la FAO : " *The PSR framework merely states that human activities exert pressures (such as pollution emissions or land use changes) on the environment, which can induce changes in the state of the environment (for example, changes in ambient pollutant levels, habitat diversity, water flows, etc.). Society then responds to changes in pressures or state with environmental and economic policies and programs intended to prevent, reduce or mitigate pressures and/or environmental damage* "

<sup>22</sup> Bernard PERRET, « *Indicateurs sociaux, état des lieux et perspectives* », Rapport au Conseil de l'Emploi, des Revenus et de la Cohésion Sociale (CERC), janvier 2002 ; p 12.

Le modèle **PER**, développé à l'origine pour évaluer des aspects environnementaux, est maintenant utilisé de manière plus exhaustive. Il se base sur les chaînes de relations de cause à effet d'impacts environnementaux, sociaux et économiques ; chaque chaîne de cause à effet est étudiée de manière distincte et correspond à un problème spécifique.

## 5.2- Le modèle FPEIR (DPSIR) :

L'Agence Européenne de l'Environnement (**AEE**) utilise le modèle **DPSIR**<sup>23</sup> qui est une adaptation du modèle **PSR**: **FPEIR** en français, les *forces motrices* sociales et économiques exercent une *pression* sur l'environnement et, par conséquent, l'*état* de l'environnement change. Cela a un *impact* sur la santé humaine, l'écosystème et les ressources, et risque d'entraîner une *réponse* de la société.

Le cadre méthodologique **DPSIR**, développé à partir du domaine environnemental, permet l'évaluation du **DD** en suivant une logique de causalités : des forces directrices (driving forces) dessinent le cadre économique et social d'une société (p.ex. intensité énergétique) qui exercent des pressions (p.ex. émissions de **CO<sub>2</sub>**) sur les différents compartiments environnementaux et sociaux. Ces pressions influencent l'état (state) des compartiments environnementaux (p.ex. concentration de **CO<sub>2</sub>** dans l'atmosphère) ou sociaux. Ces changements d'états induisent des impacts (p.ex. variations de récoltes agricoles) qui génèrent une série de réponses (légales, fiscales, économiques,...) de la part de la société. Ces décisions infléchissent à leur tour le système en amont.

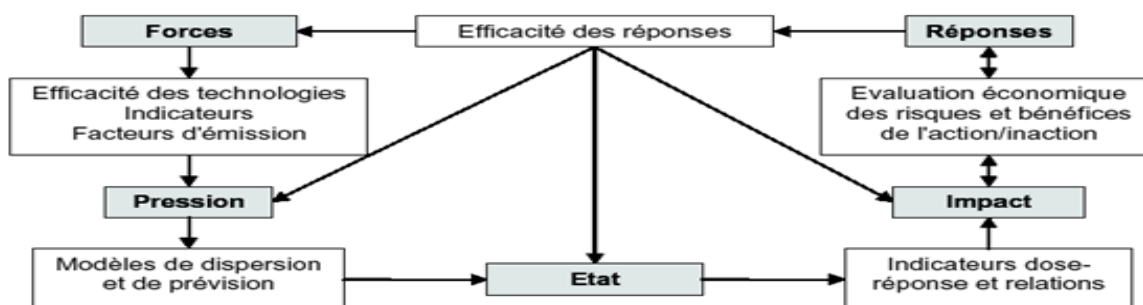


Figure 14 : Schéma représentatif du Modèle DPSIR

Source : Charlot-Valdieu C. et Outrequin P. (2002)<sup>24</sup>

Le modèle offre une vision d'ensemble de chaque problématique considérée. Il est possible d'y placer l'ensemble des indicateurs liés à la problématique étudiée, ce qui permet de les classer logiquement, d'en vérifier la pertinence et la cohérence entre les bulles.

D'après un rapport de l'**AEE** (Smeets et Wetering 1999) cité par (Charlot-Valdieu et Outrequin (2004)<sup>25</sup>, les indicateurs peuvent être classés en quatre groupes :

**-Les indicateurs descriptifs :** Les *indicateurs de forces motrices* décrivent le développement social, économique et démographique de nos sociétés et leurs implications dans les changements de style de vie, de schéma de consommation ou de production ; les *indicateurs de pression* ont été présentés précédemment ; les *indicateurs d'état* ont été présentés précédemment ; les *indicateurs d'impact* décrivent les effets ultimes causés par les changements ; les *indicateurs de réponse* ont été présentés précédemment.

<sup>23</sup> DPSIR: Driving force – Pressure – State – Impact – Response. Le sigle DPSIR signifie (initiales des termes en anglais), force motrice (D), pression (P), état (S), impact (I) et réponse (R).

<sup>24</sup> Charlot-Valdieu C. et Outrequin P. 2002.

<sup>25</sup> Charlot-Valdieu C. et Outrequin P. La démarche HQE<sup>2</sup>R de conduite de projet urbain intégrant le développement durable, The European Commission Community Research, octobre 2004, 36 p.

**-Les indicateurs de performance :** mesurent l'écart entre les conditions actuelles et l'objectif à atteindre.

**-Les indicateurs d'efficacité :** fournissent un aperçu de l'efficacité des produits et des processus en termes de ressources utilisées, d'émissions dégagées et de déchets générés par unité de produit.

**-Les indicateurs de bien-être total :** visent à décrire de manière globale le développement durable.

## 6- Critère de choix et de sélection des indicateurs :

Dans le rapport au Conseil de l'Emploi, des Revenus et de la Cohésion Sociale (CERC), janvier 2002 élaboré par Bernard PERRET, sur « Indicateurs sociaux, état des lieux et perspectives », on trouve qu'un système d'indicateur n'est pas un simple rassemblement de données. Il en résulte un certain nombre de conséquences :

1) Tout d'abord, chaque indicateur individuel doit pouvoir se justifier en référence à une analyse des phénomènes complexes qu'il est censé résumer<sup>26</sup>.

2) Dans le même ordre d'idées, les indicateurs doivent avoir des qualités "expressives", c'est à dire posséder un fort pouvoir de représentation et d'évocation de la réalité.

3) Compte tenu de leur finalité (attirer l'attention des décideurs et de l'opinion sur les faits et tendances les plus importants, dans le but d'influencer les politiques), les indicateurs les plus utiles sont relatifs à des grandeurs dont les variations peuvent être affectées d'une valeur (positive ou négative) univoque. On parlera à ce propos de "clarté normative"<sup>27</sup>.

4) D'un point de vue pratique, il est souhaitable de justifier le choix des indicateurs par leurs *fonctionnalités*. Ils sont en effet plus ou moins adaptés aux trois types d'usages suivants: comparaisons internationales ou interrégionales, comparaisons inter-temporelles, suivi et évaluation de l'action publique/ qualité et performances des services publics.

5) Enfin, les indicateurs doivent être regroupés en catégories et sous catégories dans un cadre structuré facilitant une bonne intelligibilité de l'ensemble.

Un indicateur ne prend son sens que par comparaison avec un niveau de référence, qu'il s'agisse de l'évolution de l'indicateur lui-même dans le temps, de ses variations dans l'espace ou encore de valeurs limites ou de valeurs-cibles étayées par des travaux scientifiques ou techniques et adaptées aux caractéristiques locales (ex. zone urbaine)<sup>28</sup>. Et afin d'assurer leurs diverses fonctions, les indicateurs choisis doivent répondre à un certain nombre de critères, ils doivent d'abord être<sup>29</sup> :

- a) Adaptés spécifiquement aux besoins et capacités de chacun des utilisateurs ;
- b) Simples à interpréter (mais pas forcément simple à calculer) ;
- c) Clairs (ce qui nécessite de trouver le mode de représentation le plus adapté, et la pédagogie qui convient aux publics visés) ;
- d) Précis (ce qui nécessite de fournir systématiquement l'ensemble des précautions d'usage).

<sup>26</sup> Par exemple, le PNUD justifie le choix de l'espérance de vie comme indicateur de l'état de santé des populations par le fait qu'elle est étroitement corrélée avec un ensemble d'autres indicateurs importants (mortalité infantile, morbidité, handicaps...).

<sup>27</sup> L'interprétation des indicateurs normatifs s'appuie sur des données qui n'ont pas nécessairement le même caractère (dont la signification n'est pas d'emblée positive ou négative). Dans une démarche de type tableau de bord, il importe donc de distinguer différents niveaux d'indicateurs, les indicateurs de premier niveau étant choisis en fonction de leur clarté normative.

<sup>28</sup> Dossier réalisé par Pierre-Yves Thomas (avec la collaboration de Juliette de Villerset Françoise Onclincx), « Indicateurs pour un développement durable urbain », Dossier documentaire N°1, octobre 2002, p21.

<sup>29</sup> CERTU, « Méthode d'analyse transversale pour l'observation des mutations urbaines », LY 2001, p 109.

Ils doivent être aussi<sup>30</sup> :

- a) Accessibles et le rapport entre le coût pour son calcul et les bénéfices tirés acceptable ;
- b) Pertinents et ciblent bien la question posée ;
- c) Validés scientifiquement (la technique de sa mesure doit être aussi maintenue).
- d) Précis quant aux aires géographiques.

## 7- Fonctionnalités techniques des indicateurs :

Dans le rapport au Conseil de l'Emploi, des Revenus et de la Cohésion Sociale (CERC), janvier 2002 élaboré par Bernard PERRET, on constate :

### **A- En pratique : qualités d'un indicateur :**

- Univocité : un indicateur n'est utile que s'il n'existe aucune ambiguïté sur la nature du phénomène qu'il reflète.
- Représentativité : un indicateur est d'autant plus utile qu'il peut valablement résumer par un seul chiffre un vaste ensemble de phénomènes.
- Clarté normative.
- Fiabilité, régularité : les informations nécessaires au renseignement de l'indicateur doivent être fournies régulièrement au moyen d'enquêtes fiables.
- Comparabilité dans le temps et/ou dans l'espace (entre pays, régions...). La comparabilité est étroitement liée à l'univocité et à la fiabilité.

### **B- Qualités d'un système d'indicateurs**

- Complétude : les principaux aspects de la réalité que l'on cherche à observer doivent être pris en compte.
- Equilibre : le nombre et le statut des indicateurs consacrés à chaque thème doivent refléter son importance relative. Aucun aspect de la réalité ne doit être indûment privilégié au détriment des autres.
- Sélectivité et/ou hiérarchie : les indicateurs doivent être peu nombreux ou clairement hiérarchisés.

## II- Les méthodes d'évaluation de la durabilité

L'étendue des domaines couverts par le développement durable implique, pour les concepteurs qui souhaitent s'engager dans une telle démarche et effectuer un état des lieux de ses pratiques, de mettre en place des outils performants et simples d'utilisation afin de ne pas ajouter à la complexité du sujet.

Des dispositifs et des outils sont mis en œuvre en matière d'analyse stratégique, de réflexion prospective et d'évaluation des politiques d'aménagement qui concourent à donner de la valeur, du sens et une vision du développement à long terme, dont plusieurs méthodes sont applicables au niveau de la cité ou du quartier.

### 1- L'Approche Environnementale sur l'Urbanisme (AEU) :

En faisant de la dimension environnementale un élément fondateur des choix urbains : Une AEU n'est pas une étude d'impact sur l'environnement. Elle n'a pas pour vocation la mise en œuvre d'une analyse exhaustive de l'impact environnemental direct ou indirect, immédiat ou différés, d'un projet de développement ou d'aménagement urbain. L'AEU comprend bien un volet d'analyse, mais cette analyse intervient dans un cadre particulier, qui est le projet urbain,

<sup>30</sup> Institut Bruxellois de gestion de l'environnement (IBGE), « indicateurs pour un développement durable urbain », Dossier documentaire N°1, Oct 2002, p62.

et vise un objectif précis, qui est d'intégrer la dimension environnementale dans l'économie générale de ce projet, de l'amont (études préalables) à l'aval (suivi opérationnel).

Toute la démarche consiste ensuite à exploiter les résultats de l'analyse pour définir des objectifs et des priorités d'action, « identifier les marges de manœuvre et le champ des possibles, mettre en débat des solutions techniques, afin d'aboutir, au final, à des décisions concrètes qui doivent contribuer à orienter le projet dans le sens d'une dynamique de qualité environnementale et de développement durable »<sup>31</sup>. Elle peut varier en fonction de la nature et de l'échelle du projet, qui peut relever et, du **PLU**, qui exprime le projet urbain d'un territoire à l'échelle de la commune et détermine les règles d'usage des sols, des opérations d'aménagement qui pourront être engagées au niveau d'une commune (création ou réalisation de **ZAC**, lotissement, réaménagement de quartier, opération de renouvellement urbain).

Ces principaux enjeux déterminés dans les tableaux ci-dessous :

Enjeux environnementaux	La gestion des ressources	Combustibles et carburants fossiles, matières premières, faune et flore, eaux superficielles et souterraines.
	La protection et la restauration des milieux	Paysage, rivières, écosystèmes...
	La réduction des pollutions	Pollution atmosphérique, des nappes phréatiques, des sites aquatiques, des sols. Déchets radioactifs.
	La limitation des nuisances	Nuisances olfactives, sonores, visuelles ; poussières.
	La maîtrise des flux	Transport de l'énergie et des déchets. Mobilité des personnes et des biens. Réseaux de transport, d'adduction d'eau ou d'assainissement. Gestion des eaux pluviales.

**Tableau 02 : Les enjeux environnementaux de l'approche AUE**

Enjeux socio-économiques	La connaissance des coûts d'investissement, de fonctionnement, d'entretien et de renouvellement	Equipements de production d'énergie et de traitement des déchets. Réseaux de distribution d'énergie, de transports, d'adduction d'eau, d'assainissement. Ouvrages antibruit, de captage, stockage ou épuration des eaux de rétention des eaux pluviales.
	L'attractivité pour les entreprises	Accessibilité des zones d'activités à la source d'énergie par les transports. Organisation de la collecte des déchets Facilité de raccordement aux réseaux d'eau et d'assainissement.
	L'amélioration du cadre de vie	Confort dans les espaces publics, l'habitat et les constructions. Confort et sécurité des déplacements. Qualité du paysage urbain et des sites aquatiques.
	La maîtrise des charges	Factures de chauffage et d'eau des ménages et des entreprises. Budget énergie et transport des ménages. Dépenses de santé.
	La prévention des risques et l'exposition des populations	Risques technologiques (établissements classés), sanitaires (confort, sommeil), accidentels (route, fuites de réseaux), naturels (inondations, mouvements de terrain...).
	La fiscalité locale	Taxe professionnelle liée à la production d'énergie. Contributions aux systèmes de transport. Taxes et redevances liées à la gestion des déchets, à l'adduction d'eau et à l'assainissement.

**Tableau 03 : Les enjeux socio-économiques de l'approche AUE**

Enjeux culturels et sociaux	Les choix d'implantation et l'acceptation des projets	Choix relatifs à la morphologie urbaines (densité, typologie, règles d'architecture, etc.) Localisation des équipements de production d'énergie, de traitement, tri ou transfert des déchets, des réseaux de transport, des établissements bruyants, des ouvrages de captage, stockage et épuration des eaux.
	L'élaboration concertée avec les différents acteurs	Agences locales de l'énergie, offreurs d'énergie, services de l'Etat, autorités organisatrices des transports urbains, syndicats intercommunaux, associations locales d'usagers, services locaux et/ou communautaires, riverains, représentants de la société civile.
	Les droits des citoyens	Accès aux sources d'énergie, aux moyens de transport, usage de la voirie, collecte des déchets, ambiances sonore, alimentation en eau potable, desserte en assainissement.
	Les devoirs des citoyens	Lutte contre le gaspillage d'énergie, et d'eau, partage de la voirie, covoiturage, tri des ordures ménagères, respect du voisinage, gestion individuelle des eaux pluviales.

**Tableau 04 : Les enjeux culturels de l'approche AUE**

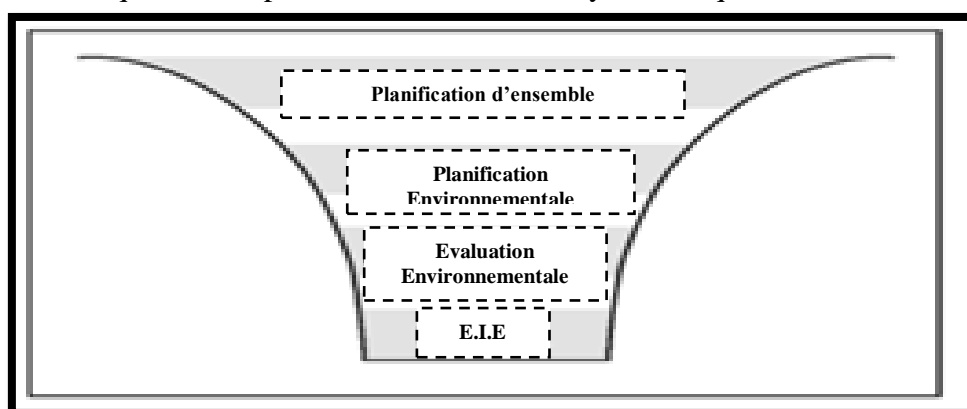
**Source : T02. T03. T04 :** Réussir un projet d'urbanisme durable (2006) ; Méthode de 100 fiches pour une approche environnementale durable.

<sup>31</sup> « Réussir un projet d'urbanisme durable ; Méthode de 100 fiches pour une approche environnementale durable » 2006, p23.

## 2- L'évaluation des impacts sur l'environnement (EIE) :

L'évaluation des impacts sur l'environnement (**ÉIE**) est une procédure qui permet d'examiner les conséquences, tant bénéfiques que néfastes, qu'un projet ou programme de développement aura envisagé sur l'environnement et de s'assurer que ses conséquences sont dûment prises en compte dans la conception du projet ou programme.

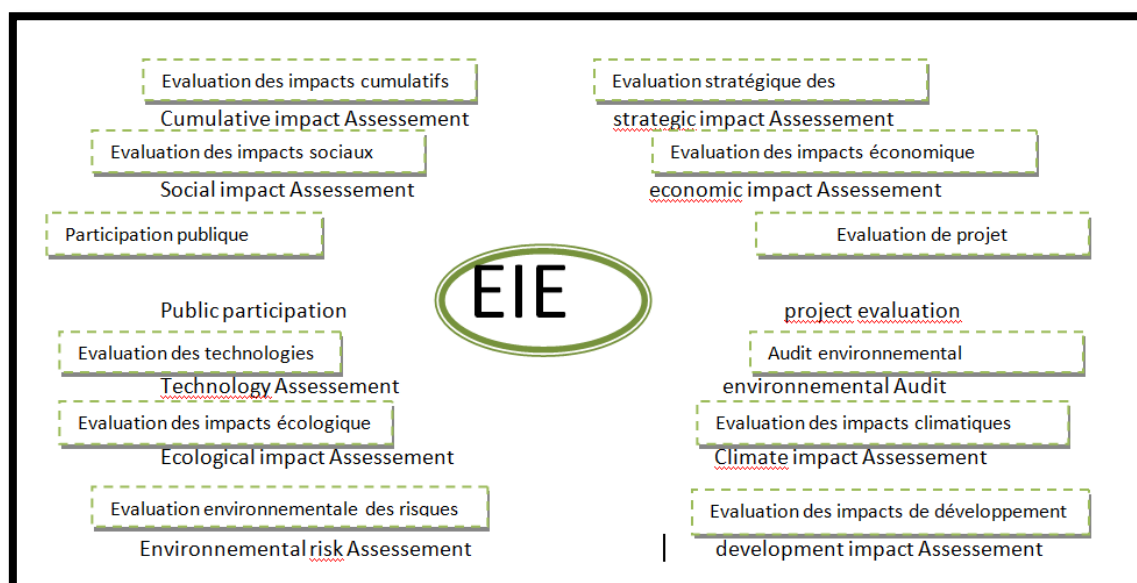
Elle inclut toute une gamme d'évaluations spécialisées portant sur les impacts sociaux, les impacts économiques, les impacts sur la santé et l'analyse de risque.



**Figure 15 : Place et portée de l'EIE dans le processus de planification**

*Source* : Gaétan A. [VNV] Leduc, Michel Raymond, (2000).<sup>32</sup>

Evaluation des impacts environnementaux :



**Figure 16 : L'évaluation des impacts environnementaux (EIE) et diverses évaluations similaires et apparentés**

*Source* : Pierre André<sup>33</sup> et<sup>34</sup>

<sup>32</sup> Gaétan A. [VNV] Leduc, Michel Raymond « *L'évaluation des impacts environnementaux : un outil d'aide à la décision* », Éditions MultiMondes, 2000. 403 pages. p30.

<sup>33</sup> Pierre André ; « *L'évaluation des impacts sur l'environnement: Processus, acteurs et pratique pour un développement durable* » Edition : 2, Presses intl Polytechnique, 2003, 520 pages, P32.

<sup>34</sup> Claude-E Delisle, Collaborateur Pierre André, Claude-E Delisle.

L'évaluation environnementale se compose d'un ensemble de processus qui visent la prise en compte de l'environnement dans la planification des opérations ou du développement de projets, de programmes, de plans ou de politiques (tableau ci-dessous) :

Processus	Contexte d'application
Etudes et stratégies	Etat de l'environnement et de sa gestion à différentes échelles Plan d'action environnementale
Evaluation environnementale stratégique	Programmes, plans et politiques Secteurs (énergie, mines, tourisme...) Investissements régionaux
Evaluation du cycle de vie	Energie et matériaux utilisés et émis dans l'environnement depuis la conception d'un produit jusqu'à son élimination

**Tableau 05 : La gamme des processus de l'évaluation environnementale**

*Source* : Pierre André et al, (2003)<sup>35</sup>

### 3- Démarche HQE2R :

Cette démarche croisant les finalités du développement durable avec des principes d'action pour une transformation durable des quartiers, des outils ont été élaborés pour chacune des quatre phases d'un projet urbain : décision, analyse du quartier, élaboration du plan d'actions, action et évaluation. Les auteurs apportent plus particulièrement un éclairage sur la deuxième phase (analyse du quartier) pour laquelle est appliqué un système d'indicateurs. Ce système d'indicateurs est constitué de **5** objectifs principaux (préserver et valoriser l'héritage et les ressources, améliorer la qualité de l'environnement local, améliorer la diversité, améliorer l'intégration, renforcer le lien social) décomposés en **21** cibles.

Pour Catherine Charlot-Valdieu, association SUDEN et Philippe Outrequin, La Calade : les étapes d'un projet urbain d'un quartier sont les suivants :

- ❖ La phase de décision : correspond à l'émergence des problèmes dans un quartier jusqu'à ce qu'une décision soit prise. Il s'agit bien évidemment de la décision du maire ou / et du bailleur social de lancer une action correctrice, par exemple une opération de renouvellement urbain ou une **OPAH** (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat cas du quartier de Cannes) ou une **ZAC** (Zone d'Aménagement Concertée - cas à Anzin), ou encore dans le cadre de la Politique de la Ville (cas de l'Opération de Renouvellement Urbain d'Angers),...
- ❖ La phase d'analyse : comprend l'état des lieux préalable, la collecte des données, la réalisation du diagnostic puis, à l'issue du diagnostic, la détermination des enjeux de développement et des priorités du Plan d'action.
- ❖ Conception – évaluation: celle-ci commence par l'élaboration du cahier des charges du projet ou plan d'action. En France, il y a une procédure assez classique qui est celle de marché de définition: plusieurs équipes proposent un projet et il s'agit de choisir un de ces projets ou une combinaison de ces projets; c'est la phase d'élaboration du Plan d'action.
- ❖ L'action, la réalisation : concrète du projet et son suivi, son évaluation. Dans cette phase, il y a la liaison avec les documents d'urbanisme, les projets ou programmes de construction, démolition, réhabilitation des bâtiments et des éléments non bâtis (une place, un square...) et enfin quelque chose qui manque souvent dans la pratique, le suivi, l'évaluation de chacune des actions d'une part et du projet global d'autre part.

<sup>35</sup> Op. cit. Pierre André, P30.

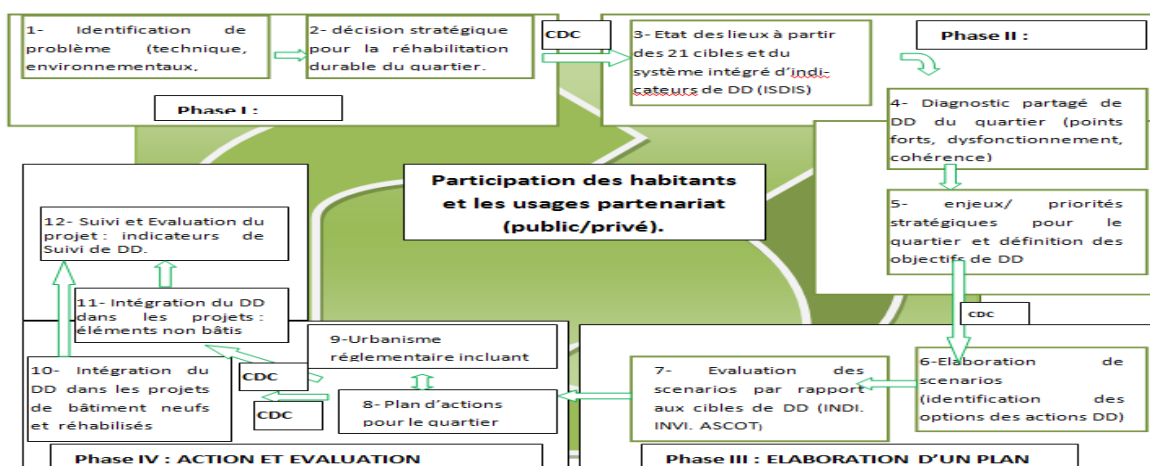


Figure 17 : Les quatre phases d'un projet urbain<sup>36</sup>

Pour chacune de ces phases traditionnelles, la démarche **HQE2R** propose des méthodes, outils ou procédures opérationnelles permettant d'intégrer le développement durable.

#### 4- La méthode CSTB :

C'est une méthode faite spécialement pour les quartiers, dans l'objectif de la promotion de méthodes et outils permettant l'appui d'intégration du développement durable dans les démarches et projets urbains à l'échelle du quartier notamment, ceux qui concernent le logement social au profit des collectivités locales et de leurs partenaires (aménageurs, bailleurs sociaux, etc.) par l'élaboration de diagnostic partagé de territoire dans un objectif de développement durable ;

N° indicateur	Valeur	Objectif	Qualité	Contraintes physiques et d'aménagement			
				ED	LD	EA	LA
Population d'âge supérieur à 46 ans	21%	↑	-				
Besoin de changer la fonctionnalité du quartier	OUI	↑↑	--	NON	NON		
Existence d'un pôle attractif	NON	↑↑	-	NON	NON		
Accès aisé au transport en commun	NON	↑	0		OUI		Difficile
Présence de services publics	Insuffisant	↑	-	NON	OUI		Difficile
Nombre d'emplois/ 1000 habitants	Insuffisant	↑	-	NON	OUI		Difficile
Nombre de cellules commerciales	0,7 m <sup>2</sup> /hab	↑	-	NON	OUI		Difficile
Existence de lieux de convivialité	Peu	↑	-	NON			
<b>Synthèse</b>			<b>-- (8-)</b>	<b>NON (+6)</b>	<b>OUI (+2)</b>		<b>NON (4)</b>

ED : Espace disponible, LD : locaux Disponibles, EA :Espaces aménageables, LA :Locaux Aménageables

Tableau 06 : Exemple d'un tableau d'analyse

Source : Charlot- valdieu et Outrequin, 2001.

Sur la base des tableaux analytiques, cette méthode va permettre à partir d'une grille analytique qui contient des indicateurs sur la base des objectifs du développement durable, d'évaluer les impacts des projets afin de prendre une décision de réhabilitation et / ou de démolition - construction. Donc elle permet de guider la décision de rénovation ou de démolition ; et pour les opérations incluant plus qu'une opération à la fois (rénovation et démolition). Par exemple, cette méthode permet d'aider les décideurs à savoir jusqu'à quel point démolir et ce qu'il faut au minimum rénover. Afin de prendre une décision les décideurs déterminent les points positifs et négatifs pour sortir par une conclusion adéquate à la situation envisagée.

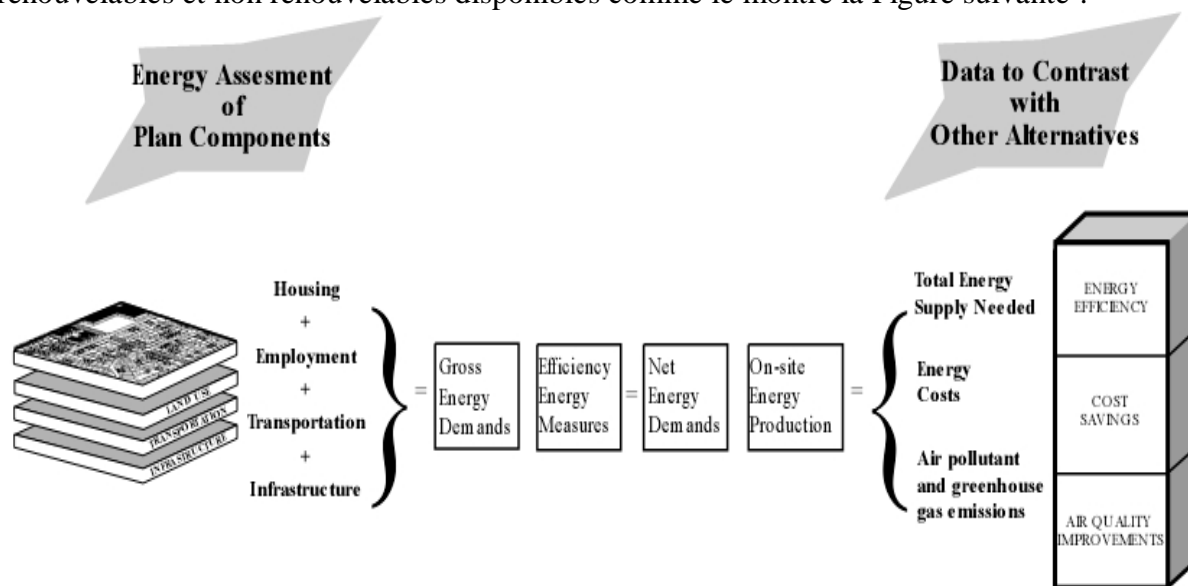
<sup>36</sup> Catherine Charlot-Valdieu, Philippe Outrequin « Développement durable et renouvellement urbain: des outils opérationnels pour améliorer la qualité de vie dans nos quartiers », Publié par Editions L'Harmattan, 2006, p80.

### III- Outils et logiciels

#### 1- PLACE3S<sup>37</sup>:

C'est un outil de planification urbaine créé spécialement pour que les autorités locales puissent comprendre l'influence de la croissance urbaine et les décisions de développement local sur leur communauté (du quartier à la région). Ce projet a été initié et soutenu par les agences de l'énergie de la Californie (The California Energy Commission **2001**), de l'Oregon et de Washington. Cette méthode crée une base de données qui fonctionne comme une mesure commune, autorisant une communauté à comparer les composants de chaque plan (scénario proposé). Ce plan à un compromis sur le plan efficace appelé : plan de « *croissance intelligente* ». Ce plan sera largement soutenu, réalisable sur le plan économique et environnemental<sup>38</sup>.

Cette méthode est donc adaptée lors des réunions entre les différents acteurs et elle encourage la participation du public. Le principe de la méthode est de comparer un jeu de plan (solutions), c'est en général un plan efficace au niveau de la réduction de la demande énergétique et de l'utilisation d'énergies renouvelables. Le travail peut être mené aussi bien à l'échelle du quartier que de la région : cela requiert en entrée des données sur le climat, les habitations, l'emploi, les transports, les infrastructures, les ressources énergétiques renouvelables et non renouvelables disponibles comme le montre la Figure suivante :



**Figure 18 : Mesure des conséquences énergétiques d'une alternative**

*Source :* Hanson et al. (1997)<sup>39</sup>

L'outil **PLACE3S** présente un bon modèle de la démarche à appliquer pour évaluer un quartier : l'utilisation de ratios pour estimer les consommations énergétiques, les coûts et les émissions de **CO<sub>2</sub>** offre un gain de temps appréciable et il évite le problème du nombre de données restreintes.

<sup>37</sup> Le sigle PLACE3S signifie : "**PL**anning for Community Energy, Economic and Environmental Sustainability", soit "Planification pour une Communauté Énergétiquement, Économiquement et Environnementalement Durable".

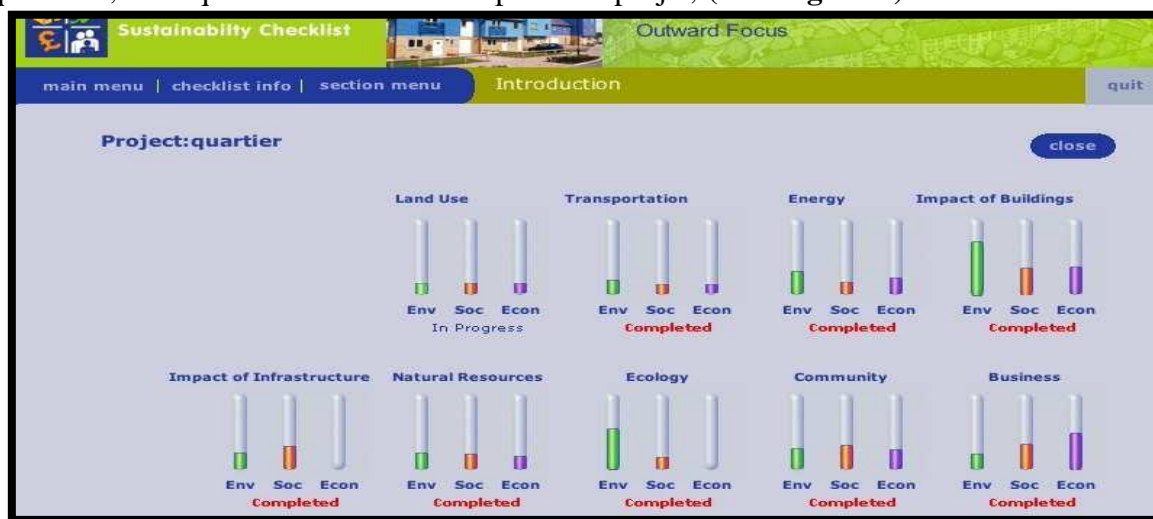
<sup>38</sup> Hanson Nancy et al (1996), The energy yardstick ; using PLACE3S to create More Sustainable Communities, California Energy commission- Oregon Department of Energy- Washington State Energy Office, Aout 1996.

<sup>39</sup> Hanson N., Gilbreath J., Knight E., Siebensohn C., Sadler S., Bloomquist R. G., Allen E., McKeever M. et Mitchum J. (1997). *The energy yardstick: Using PLACE3S to Create More Sustainable Communities*. avril 1997, p166.

## 2- Sustainability check-lists for Developments (liste de contrôle de développement de durabilité) :

Ces "check-lists" sont du type questionnaire mais avec comme seules réponses possibles "oui", "non" ou "ne sait pas". Certains promoteurs et leurs conseillers donc trouvent qu'il est utile d'utiliser des listes de contrôle pour la viabilité des régimes. Certaines des connaissances qui se développent des équipes de contrôle ont leurs propres listes de contrôle et de prêts en attente<sup>40</sup>. L'une de ces listes qui a été développée par le Building Research Establishment (**BRE**) (Brownhill et Rao 2002), qui fournit des outils et des indicateurs qui mesurent la durabilité des développements au niveau du site à construire ou à réhabiliter<sup>41</sup>, est un outil britannique (Sustainability for Developments), c'est une liste de contrôle utilisée pour évaluer le projet d'un quartier. Il a été développé par **SEEDA**<sup>42</sup> et **BRE**. Conçu tout particulièrement pour guider la conception de nouveaux développements au sens de la politique de la conception, la liste de contrôle met en évidence les meilleures pratiques, en complément Ecohomes et le nouveau Code for Sustainable Homes<sup>43</sup>. La méthode est en partie basée sur les outils BREEAM et EcoHomes qui délivrent un label aux bâtiments et habitations respectueux de l'environnement à travers 22 critères.

La liste de contrôle spécifique au niveau régional couvre les questions de planification et de développement durable, en insistant sur celles de plus haute priorité. Il peut également être adapté pour tenir compte de préoccupations importantes localement (le quartier). Elle comprend des questions et des critères organisés dans huit catégories<sup>44</sup>: Changements climatiques et énergie, Communauté, Utilisation de sol, Bâtiments : EcoHomes / ou BREEAM Code for Sustainable Homes, Transports et mobilité, Ecologie, Ressources, Entreprise. Il comprend une interface de saisie de réponses à de nombreuses questions, ainsi qu'une visualisation du profil du projet, (**Voir fig.n°19**)<sup>45</sup>:



**Figure 19 : Profil d'un projet donné par Sustainability check-lists**

<sup>40</sup> John Ratcliffe, Michael Stubbs, Miles Keeping « *Urban Planning and Real Estate Development* » Edition: 3, illustre, Publié par Taylor & Francis, 2009, 684 pages, p304.

<sup>41</sup> Idem, p305.

<sup>42</sup> La South East England Development Agency (SEEDA), par exemple, a une version en ligne destiné à « guider la conception de nouveaux (John Ratcliffe et al 2009)

<sup>43</sup> Pour plus de détail sur ce code, consultez : [www.Breeam.org](http://www.Breeam.org)

<sup>44</sup> John Ratcliffe, Michael Stubbs, Miles Keeping « *Urban Planning and Real Estate Development* » Edition: 3, illustre, Publié par Taylor & Francis, 2009, 684 pages, p306

<sup>45</sup> Frédéric CHERQUI, « *Méthodologie d'évaluation d'un projet d'aménagement durable d'un quartier, méthode adéquat* », l'université de LA ROCHELLE, 2005, p 43/44.

Des recommandations sont disponibles sur chaque thème. Pour répondre à la majorité des questions posées, il faut choisir entre "meilleure pratique", "bonne pratique" et "moins que les bonnes pratiques". Les scores de chaque question sont additionnés en performances environnementales, sociales et économiques pour obtenir un profil pour le projet. Ensuite, par l'agrégation de l'ensemble des résultats de ces questions, on obtient le tableau de bord présenté ci-dessus. Pour chaque thème, il est possible de visualiser la notation environnementale, sociale et économique du projet obtenue par l'agrégation des résultats de la liste de contrôle<sup>46</sup>.

## IV- Programme

### 1- Eco\_housing :

Eco\_housing est un projet européen qui a débuté en janvier 2003. L'éco-projet de logement vise à développer et tester des outils de soutien à un processus participatif à la conception et à l'exploitation d'un véritable projet de logements. Les universités partenaires sont **IFIB** (Allemagne), **SINTEF** (Norvège), **DHV** (Pays-Bas), **GTM** (France) et **ARMINES / ENSMP** (France, coordinateur) ; le projet est piloté par le **CEP** de l'Ecole Nationale Supérieure des Mines de Paris.

Eco-logement est une forme de collaboration comprenant également les logements et les installations communes (parking, rue piétonne, maison commune, jardin, ...). Ces communautés sont conçues et gérées par les habitants selon un processus participatif. L'Eco-habitation processus est donc un outil utile pour promouvoir et appliquer les concepts de logement vert<sup>47</sup>.

Les résidents devraient être en connaissance des principales options et des orientations qu'ils peuvent choisir, sans être obligés de faire face à la complexité technique d'un processus d'évaluation complet.

Les objectifs de durabilité ont été structurés en 4 dimensions et 9 buts principaux ; tableau suivant :

dimensions	buts	objectif
<b>1 écologique</b>	Préserver les ressources	Préserver les matières premières Economiser l'énergie Economiser l'eau Réduire l'usage de sol
	Protéger l'écosystème	Limiter les émissions toxiques Protéger le climat et les forêts Protéger la faune et la flore Réduire les déchets Limiter les inondations
<b>2 économique</b>	Réduire le cout global	Réduire le cout de construction Réduire le cout de fonctionnement
<b>3 sociale</b>	Préserver la santé des résidents	Améliorer la qualité de l'eau Réduire les risques (incendies...)
	Améliorer le confort	Améliorer le confort visuel Améliorer le confort thermique Réduire les odeurs Améliorer le bien être
	augmenter la valeur sociale	Augmenter l'équité sociale Facilité les relations sociales Améliorer la participation
<b>4 culturelle</b>	Augmenter la valeur esthétique	Améliorer l'architecture et l'image. Améliorer l'intégration au site
	Conserver la connaissance et l'histoire	Augmenter la valeur culturelle

**Tableau 07 : Arbre des objectifs du projet ECo-housing**

**Source :** Peuportier B. (2004). Elaboration d'objectifs pour des projets d'habitat "durable, Paris, 13 octobre 2003.

<sup>46</sup> Idem. p 43/44.

<sup>47</sup> Traduit par l'auteur, « EUROPEAN COMMISSION, DIRECTORATE GENERAL TREN, Contract n° NNE5/2001/551 », source : [http://www.ifib.uni-karlsruhe.de/de/forschung/eco\\_housing.pdf](http://www.ifib.uni-karlsruhe.de/de/forschung/eco_housing.pdf)

Différents outils seront mis en place au cours de ce projet : des outils de conception concernant l'énergétique et l'analyse de cycle de vie, d'aide à la décision basée sur des objectifs et indicateurs associés et des recommandations. Ces outils seront en parallèle testés sur deux applications (Stoa 2004) : le projet Garibaldi de la ville de Montreuil en région parisienne, le quartier de Svartlamon à Trondheim (Norvège).<sup>48</sup>

## V- Les grilles d'évaluation

### 1- Pimwag : exemple (Pays-Bas : quartier résidentiel Viikki) :

Cette grille, intitulée **PIMWAG** selon les initiales de ses auteurs (Pennanen, Inkinen, Majurien, Wartiaipen, Aaltonen et Gabrielson), définit des objectifs classés en trois niveaux dans cinq secteurs d'intervention.

C'est le nombre de points<sup>49</sup> obtenus sur l'ensemble de ces secteurs qui conditionne l'obtention du permis de construire, ce qui autorise les équipes à des orientations et des choix écologiques divers.

Elle s'appuie d'avantage sur les principes de l'écologie fondamentale, selon lesquels l'humanité n'a pas de légitimité sur la nature. Cinq secteurs d'intervention ont été définis<sup>50</sup> :

- ❖ Pollutions (10 pts<sup>51</sup>) : émissions de CO<sub>2</sub>, maîtrise des eaux usées, gestion des déchets de construction et des déchets domestiques, écolabels;
- ❖ Ressources naturelles (8 pts) : combustibles fossiles et énergie de chauffage, énergie électrique et énergie spécifique, flexibilité et multifonctionnalité des espaces;
- ❖ Santé (6 pts) : climat intérieur, humidité, bruit, exposition au vent et au soleil ...
- ❖ Biodiversité (04 pts) : choix de la végétation selon les conditions du site et selon les critères de la biodiversité, origine des plantes domestiques, production des différentes couches de plantes, permettant une production alimentaire et la vie des animaux. Utilisation des eaux pluviales du site, dépurature naturelle des eaux par les plantes;
- ❖ Production alimentaire (2pts): jardinage, qualité du sol, maximisation des surfaces cultivées et production diversifiée des aliments par les plantes du site

Dans le cadre des exigences prononcées dans les concours, il est requis un niveau de base pour tous les bâtiments. Le dépasser permet l'obtention de points, dont les surcoûts (récupérables sur les coûts de maintenance) ne doivent pas dépasser 5 %.

<sup>48</sup> Frédéric CHERQUI, « Méthodologie d'évaluation d'un projet d'aménagement durable d'un quartier, méthode adéquat », l'université de LA ROCHELLE, 2005, p 53.

<sup>49</sup> Le nombre maximum de points attribué est de 30 ; un projet qui en obtient 10 peut être qualifié d'excellent du point de vue écologique, plus de 20 points représente un projet particulièrement innovant dans ses principes écologiques. Mais l'accent peut être également mis sur d'autres éléments tels que la qualité des volumes, l'efficacité, les matériaux de façades, les équipements.

<sup>50</sup> In «The experimental building area of Viikki », Ritta Jalkanen , Arkkitehti n° 3, 1999.

«Helsinki city planning department publication» 1998/6 –Ecological building criteria for Viikki 25 May 1997 et «l'Architecture Ecologique-29 exemples européens », Dominique Gauzin-Muller, Le Moniteur 2001.

<sup>51</sup> Réduire les coûts d'énergie de 34%, en regard d'un projet normal, permet, par exemple, d'atteindre le niveau de base avec une consommation de 105 kwh/m<sup>2</sup>. A ce niveau s'ajoute un point supplémentaire si le projet atteint -47% avec 85 kwh/m<sup>2</sup> ou -59% avec 65 kwh/m<sup>2</sup>. Même logique pour d'autres critères comme le CO<sub>2</sub> où une diminution de l'émission d'au moins 20% en regard d'un logement moyen finlandais est demandée ; obtenir un meilleur score permet l'attribution de points supplémentaires : un pour -33% et deux pour -45%. Pour l'isolation des bruits, adopter la nouvelle normalisation permet d'obtenir un point et passer au-delà, deux points. La diminution des déchets domestiques doit être au minimum de 20% avec 160 kg/logement/an ; un point supplémentaire est obtenu pour -30% avec 140 kg/logement/an et deux points pour - 40% avec 120 kg/logement/an.

## 2- HQE<sup>52</sup> : exemple (la France : quartier résidentiel Salvatierra) :

Au début des années **1990**, les pouvoirs publics français ont créé le comité 21, « un groupe interdisciplinaire qui réunit des acteurs travaillant sur l'environnement : ministère, associations, entreprises, institutions, chercheurs<sup>53</sup> ».

Dans cette perspective, ils ont créé l'association **HQE** en **1996**, englobé à la fois la promotion de la qualité environnementale des bâtiments neufs et existants et le management environnemental des opérations de construction<sup>54</sup>, leurs impacts sur l'environnement, leur cycle de vie,...

### **-Le contenu :**

Gestion plus économe de l'énergie et de l'eau, qualité de l'air intérieur, mixité sociale, gestion des nuisances de chantier, choix de matériaux respectueux de l'environnement.... Elle s'applique à tous les types de programme et à tous les secteurs du bâtiment, tant pour les constructions neuves que pour la réhabilitation. Elle vise à satisfaire trois exigences complémentaires :

- La création d'un environnement intérieur sain et confortable pour les usagers ;
- La maîtrise des impacts du bâtiment sur son environnement extérieur ;
- La préservation des ressources naturelles grâce à l'optimisation de leur utilisation<sup>55</sup>.

Pour promouvoir l'amélioration de la qualité environnementale des bâtiments, l'association **HQE** a formalisé la démarche au moyen d'une grille de **14** cibles regroupées en quatre groupes d'objectifs :

### **-Une méthode structurée :**

Ces quatorze cibles ont été définies par l'association **HQE** et sont classées selon deux groupes et quatre familles<sup>56</sup> :

**Groupe 1 :** Maitrise des impacts sur l'environnement extérieur.

**Première famille :** éco construction : Relation harmonieuse des bâtiments avec leur environnement immédiat ; Choix intégré des procédés et produits de construction ; Chantier à faibles nuisances.

**Deuxième famille :** éco gestion : Gestion de l'énergie, Gestion de l'eau, Gestion des déchets et des activités, Gestion de l'entretien et de la maintenance.

**Groupe 2 :** création d'un environnement intérieur satisfaisant.

**Troisième famille :** Confort : Confort hygrothermique, Confort acoustique, Confort visuel, Confort olfactif.

**Quatrième famille :** Santé : Conditions sanitaires des espaces, Qualité de l'air, Qualité de l'eau.

<sup>52</sup> Sous sa forme actuelle assez théorique, cette grille n'est pas toujours adaptée à la pratique quotidienne de la construction. Elle représente cependant un outil de base qui devrait évoluer et devenir vraiment 251 opérationnel. Il existe des systèmes d'évaluation simplifiés au moyen des logiciels Escale (CSTB), Equer (écoles des Mines de Paris), Papoose (bureau d'études Tribu)

<sup>53</sup> Op. cit, D. GAUZIN-Müller, P251.

<sup>54</sup> Idem, D. GAUZIN-Müller, P251.

<sup>55</sup> Idem, D. GAUZIN-Müller, P251.

<sup>56</sup> BRIGITTE VU, « construire ou rénover en respectant la Haute Qualité Environnementale », éd EYROLLES, PARIS 2007, p05.

L'expérience<sup>57</sup> des pays européens qui pratiquent la démarche environnementale montre que les surcoûts d'investissement diminuent rapidement dès que de nouvelles habitudes sont acquises, et qu'ils sont compensés lors de l'exploitation du bâtiment par des économies importantes sur les frais de fonctionnement<sup>58</sup> ; ce qui encourage les responsables à introduire cette démarche dans tous les domaines de la construction, en réconciliant les trois objectifs de développement durable.

### 3- Méthode Breeam : exemple (Royaume Uni : quartier BedZed) :

**BREEAM** est la méthode pionnière de labellisation la plus largement reconnue au niveau international. Elle a été initiée en **1990** par l'organisation principale de recherches dans le domaine de la construction au Royaume Uni, le **BRE**. Elle est valable pour les types spécifiques de bâtiments :

Bureaux	Conception et Equipements
	Fonctionnement et Gestion
	Intérieur
<b>Maisons</b>	<b>EcoHomes</b>
Locaux des activités Economiques tertiaires	Conception et Equipements
	Equipements pour la location
	Fonctionnement et Gestion
D'autres	Version Bespoke BREEAM

**Tableau 08 : Les domaines de construction de la méthode Breeam**

*Source* : [www.durabuild.org](http://www.durabuild.org)

S'ajoute que **Le BRE** considère que toutes les opérations de logements peuvent répondre à des caractéristiques communes et qu'elles peuvent être soumises aux mêmes évaluations, bien que, du côté français, les cibles d'éco-conception sont contrôlées indépendamment; applicable aux domaines des opérations de logements neufs en immeubles collectifs au Royaume- Uni<sup>59</sup>. La certification **Breeam**<sup>60</sup> a pour objectif de préserver l'environnement tout au long du cycle de vie des constructions.

<sup>57</sup> Les treize opérations réalisées dans le cadre des Rex HQE concernaient 700 logements. Les premières ont été mises en services en 1995 à Castanet-Tolosan (Haute-Garonne), Grand-Couronne (Seine-Maritime), Meilonnas (Air), Mulhouse (Haut-Rhin) Saint-Max (Maurthe-et-Moselle), Saint-Omer (Pas-de-Calais) et Unieux (Loire). Ces opérations considérées parmi les premières opérations de réaliser des opérations des logements dans cadre de la démarche HQE. *Eco-quartier : 760 logements HQE à Rouen* : Le « Parc Matisse » est un des premiers éco-quartiers en France, d'immeubles collectifs dont 60 % de logements sociaux.

<sup>58</sup> Op. cit, D. GAUZIN-Müller, P251.

<sup>59</sup> Il est important de noter que le gouvernement anglais a annoncé en décembre 2006 le lancement d'un code pour les maisons durables (The Code for Sustainable Houses). Le BRE a travaillé avec les établissements publics anglais concernés (The Departement for Communities and Local Gouvernement) pour baser le nouveau code sur la méthodologie Breeam Ecohomes.

<sup>60</sup> En articulation avec les recherches soutenues par l'association BRE trust, la BRE lance en 1988, la certification « Breeam Ecohomes ».

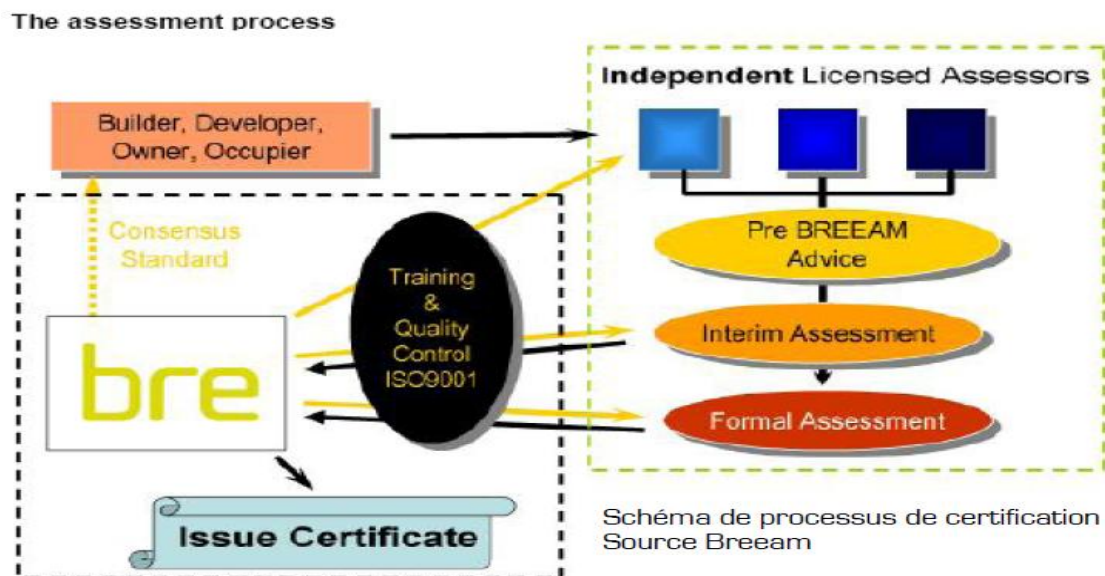


Figure 20 : Processus d'évaluation de la méthode Breeam<sup>61</sup>

- **Méthodologie** : Les professionnels spécialisés et qualifiés par le **BRE** entreprennent des évaluations de bâtiments. L'évaluation est divisée en neuf catégories principales : Management ; Santé et bien-être ; Energie (consommation et émissions de CO<sub>2</sub>) ; Transport (distances et émissions de CO<sub>2</sub>) ; Consommation d'eau ; Impact environnemental des matériaux ; Utilisation du terrain (surfaces végétales et surfaces imperméabilisées) ; Mise en valeur écologiques du site ; Pollution de l'air et de l'eau. Le bâtiment est évalué selon ces critères de performance où la qualité environnementale est évaluée selon un système de cotations, estimés par **BREEAM** de "passable", "bon", "très bon" ou "excellent"<sup>62</sup>. En 2000, 500 constructions avaient été réalisées en suivant cette grille d'évaluation.

En aucun cas, les utilisateurs ne peuvent appliquer leurs propres critères individuels d'évaluation. Il existe aussi d'autres outils développés en dehors de l'Europe. Par exemple, des versions équivalentes de la **BREEAM** ont été développées au Canada, à Hong Kong et en Nouvelle Zélande. Parmi lesquelles: **LEED** (Leadership in Energy and Environmental Design dans LES ETATS-UNIS), **GB Tool** (Green Building Tool à CANADA), **NABERS** (National Australian Building Environmental Rating System en AUSTRALIE), **CASBEE** (Comprehensive Assessment Sustainable Building Environmental Efficiency au JAPON) ...

## Conclusion :

D'après l'exploitation du différent type d'indicateurs et méthodes d'évaluation on a constaté que ce travail nécessite le groupement des efforts de plusieurs disciplines et que l'élaboration de cette évaluation a travers les méthodes décrites est difficile à appliquer à cette échelle de recherche et que les indicateurs de durabilité sont plus métrisables et peuvent être utilisé comme manière d'évaluation dans ce mémoire.

<sup>61</sup> Breeam

<sup>62</sup> Dominique Gauzin- Muller avec la collaboration de NICOLAS FAVET et de PASCALE MEAS, « l'architecture écologique », Le MONITEUR, paris 2001, p20.

# **DEUXIEME PARTIE**

« LE DEVELOPPEMENT DURABLE DE  
LA THEORIE A LA PRATIQUE »

## **CHAPITRE 04**

« LE DEVELOPPEMENT DURABLE EN  
ALGERIE »

## Introduction :

Le concept de développement urbain durable commence relativement à faire son apparition en Algérie à travers des séminaires<sup>1</sup> ou des discours politiques soutenus par les instances chargées de la protection de l'environnement.

La ville algérienne, a connu un processus d'urbanisation qui lui a causé de nombreux problèmes : pollution, congestion, conurbation, déséquilibre entre centre et périphérie, difficulté de maîtrise de la croissance, difficulté d'approvisionnement en eau ou en énergie, désuétude des centres historiques maux qui interpellent l'adoption de stratégies de planification et de gestion plus rationnelles.

Le processus de concertation adopté par le développement durable est-il appliqué dans les outils de planification ou de gestion de l'espace urbain en Algérie? Un effort considérable de sensibilisation et de responsabilisation des citoyens dans leurs droits et obligations est à entreprendre au niveau de l'éducation, de la formation et de l'information pour y pallier.

## I- Les prémices du développement durable en Algérie :

### 1- Etat des lieux des villes algériennes :

L'état de l'environnement et des écosystèmes algérien laisse apparaître une grande dégradation. L'urbanisation anarchique, la carence de la gestion urbaine et la non prise en charge des problèmes environnementaux, sont à l'origine des graves atteintes à l'environnement que connaît le pays et d'une manière générale, la dégradation des ressources naturelles, en sol, en eau.

« Les effets conjugués de la rareté de plus en plus grande des ressources naturelles et hydriques et des nouveaux phénomènes climatiques dont la menace est forte et imminente, font que l'environnement se caractérise par la faiblesse des ressources en eau et leur pollution, une dégradation de la qualité de l'air, une régression du patrimoine biogénétique, et une dégradation générale du cadre de vie des algériens. »<sup>2</sup>

L'environnement des villes algériennes est de plus en plus en dégradation au fil des années ; les statistiques indiquent que :

- L'exode rural massif en direction des zones côtières riches et des pôles industriels introduits autour des villes.

- Le triplement de la population en l'intervalle de trente cinq années.

- Plusieurs hectares des meilleures terres agricoles ont été sacrifiés au profit du développement urbain, la surface agricole utile (SAU) passe de **0,8** ha / habitant en **1962**, à **0,32** ha / habitant en **1991**, et **0,13** ha/ habitant en **2005**.

- L'Algérie se situe parmi les pays les plus pauvres en matière de potentialités hydriques, la croissance de la population urbaine et le développement des activités ont pour conséquence une surexploitation des ressources en eau et leur contamination ainsi qu'une augmentation importante des rejets dans le milieu naturel. La disponibilité de l'eau est aujourd'hui à l'échelle nationale, de **700 M<sup>3</sup>/ habitant/ an**, c'est-à-dire bien inférieure au seuil minimal critique de **1000m<sup>3</sup>/ habitant/ an**, déterminé par le **WRI** (World Resources Institute)<sup>3</sup>... à

<sup>1</sup> Séminaire international « Espace oasien et développement durable ». Biskra 14,15, et 16 Novembre. 2000.

<sup>2</sup> Mémoire de magister ; MILOUS Ibtissem : « *La ville et le développement durable Identification et définition des indicateurs de la durabilité d'une ville -Cas de Constantine-* »; Université Mentouri Constantine ; 2006.

<sup>3</sup> Rapport du Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement ; Aménager l'Algérie de 2020, P66.

cela il faut ajouter le problème des pertes dans le réseau d'adduction en eau potable estimé à **15-20 %** et qui peuvent atteindre dans certaines villes les **40%**<sup>4</sup>.

- Les réseaux d'assainissement se sont développés de manière anarchique au gré du développement des villes, et les systèmes d'épuration adoptés (stations d'épurations), connaissent un fonctionnement irrégulier. Ainsi des maladies à transmission hydrique due essentiellement à la juxtaposition des réseaux d'eau potable et des eaux usées engendrent une contamination des eaux de consommation, en plus des rejets industriels et agricoles qui contaminent les eaux souterraines.

- Les espaces verts et boisés n'ont pas échappé au processus d'urbanisation anarchique. Les espaces verts sont à considérer des équipements structurants, les normes minimales concernant les surfaces d'espaces verts à aménager dans les agglomérations sont de : **10m<sup>2</sup>** / habitant pour les espaces urbains ; et **25m<sup>2</sup>** / habitant pour les espaces suburbains; ces normes sont loin d'être respectées, voire intégrées dans les différents projets de développement urbains de la ville algérienne, car ces espaces sont livrés au grignotage des politiques des lotissements.

- Les pollutions urbaines notamment par les déchets constituent l'une des principales sources de dégradation de l'environnement et de la détérioration de l'hygiène publique, la plupart des agglomérations urbaines et rurales en Algérie, éprouvent de grandes difficultés dans la gestion de ces déchets que soit au niveau du ramassage ou de celui de l'évacuation et de l'élimination, de nos jours, et selon les statistiques disponibles, seul **60%** des déchets urbains sont collectés.

- En matière de pollution atmosphérique, outre celle d'origine industrielle qui accroît la concentration des pollutions dans l'air, celles générées au niveau de la ville par la circulation automobile en émissions toxiques (monoxyde de carbone, oxyde d'azote, plomb) qui sont responsables des affectations respiratoires graves.

Avec tous ces problèmes écologiques, on assiste à la défaillance des services publics ; en effet, le niveau de maîtrise de gestion urbaine est relativement faible en terme de prise en charge administrative et technique, qu'il s'agisse de la collecte des déchets et de leur traitement en décharge, du nettoyage, de l'entretien des réseaux d'eau et d'assainissement, de la voirie, des espaces verts, de l'éclairage public ou encore du contrôle des éléments du patrimoine et du domaine publics en général, etc.

Le constat d'une gestion parallèle, aléatoire ou carrément défaillante, selon le cas est quasiment général, ces défaillances se traduisent par des dysfonctionnements internes à l'administration locale, qui ont eu des conséquences sur le citoyen.

## 2- L'importance de l'environnement :

L'état de l'environnement urbain dans notre pays reflète une grande dégradation due essentiellement à la forte pression démographique, à l'urbanisation anarchique et à une mauvaise répartition des zones d'activités notamment industrielles, qui ont rarement pris en considération la donnée environnementale. Ceci se remarque notamment dans les grandes villes ainsi que les petites, à travers la faiblesse des ressources en eau et leur pollution, « la dégradation de la qualité de l'air, la prolifération de toutes sortes de déchets urbains aux alentours des zones d'habitation et même en plein centres villes, menant par ailleurs à une défiguration des cités et du tissu urbain et à une détérioration générale du cadre de vie de la population. Cette situation actuelle de notre environnement, a provoqué la sonnette d'alarme et constitue, en effet, une véritable prise de conscience à tous les niveaux. Tous ces problèmes

<sup>4</sup> MAZZA Nouredine, enseignant à l'université Larbi Ben M'hidi d'Oum Bouaghi « cours d'hydrologie urbaine » destinés aux étudiants de 1ère année magister GTU 2011/2012.

de l'environnement ont, malheureusement, des impacts négatifs directs ou indirects sur l'efficacité économique et sociale, et sur la productivité et la durabilité du patrimoine naturel, par conséquent, sur le développement durable du pays. »<sup>5</sup>

Les notions d'environnement et de qualité de vie doivent être prises en considération. Dans le domaine de l'environnement, l'Algérie s'est engagé vivement dans de nombreuses conférences et a participé pleinement à la plupart des conventions régionales et internationales notamment aux travaux du sommet de Rio de Janeiro en **1992** et celui de Johannesburg en **2002**, « *l'Algérie a fait siennes toutes les recommandations issues de ces sommets et applique les conventions et traités internationaux qu'elle a ratifiés. De ce fait, en se référant expressément à l'Agenda 21 qui demeure un moyen permettant de couvrir les problèmes les plus urgents ainsi que les questions qui visent à mettre en œuvre des stratégies et processus nationaux qui constituent à moyen et long terme les fondements du développement durable, l'Algérie veut faire face aux enjeux et relever les défis qui se présentent à elle en matière d'environnement afin de résoudre ses problèmes écologiques* »<sup>6</sup>.

L'importance de l'environnement est dictée par la loi **03-10** relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable. Ces principes sont la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable qui a pour objectifs notamment<sup>7</sup> :

- de fixer les principes fondamentaux et les règles de gestion de l'environnement ;
- de promouvoir un développement ...durable en améliorant les conditions de vie et en œuvrant à garantir un cadre de vie sain ;
- de prévenir toute forme de pollution ou de nuisance causée à l'environnement en garantissant la sauvegarde de ses composantes ;
- de restaurer les milieux endommagés ;
- de promouvoir l'utilisation écologiquement rationnelle des ressources naturelles disponibles, ainsi que l'usage de technologies plus propres ;
- de renforcer l'information, la sensibilisation et la participation du public et des différents intervenants aux mesures de protection de l'environnement.

### 3- Le développement durable en Algérie:

#### 3.1- Les prémices de la volonté de l'état Algérien envers les plans d'actions durables :

« Depuis la première conférence mondiale sur l'environnement organisée à Stockholm en **1972**, le gouvernement algérien a progressivement pris conscience de la nécessité d'intégrer la dimension environnementale à la démarche de planification du développement et d'utilisation durable des ressources naturelles du pays »<sup>8</sup>, après la conférence de Rio, les pouvoirs publics ont éprouvé leur volonté d'orienter le développement dans une perspective durable.

C'est dans le cadre du développement durable, qui est considéré comme : « *un processus de transformation dans lequel l'exploitation des ressources, la direction des investissements, les orientations des techniques et les changements institutionnels se font d'une manière harmonieuse et renforcent le potentiel présent et à venir pour mieux répondre aux besoins et*

<sup>5</sup> Mémoire de magister, REDJAL OMAR, «Vers un développement urbain durable...Phénomène de prolifération des déchets urbains et stratégie de préservation de l'écosystème - Exemple de Constantine», 2005.p56.

<sup>6</sup> Tayeb Chenntouf, «L'Algérie face à la mondialisation», Publié par African Books Collective, 2008, 330 p, p 71.

<sup>7</sup> Mémoire de magister ; DAHMANI Krime : « Vers la planification des quartiers d'habitat social collectif durables en Algérie » ; EPAU 2010, p 99.

<sup>8</sup> [www.un.org/esa/earthsummit/alger-cp.htm](http://www.un.org/esa/earthsummit/alger-cp.htm)

*aspirations de tous...»*<sup>9</sup>, que la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, Rio juin 1992, a adopté un programme global définissant les actions à entreprendre en vue de réaliser les objectifs du développement durable dit «Action 21» composé de 40 Chapitres, auquel l'Algérie a pleinement contribué, durant ces dernières années, d'orienter le développement dans une perspective durable et de mener des actions importantes pour la protection de l'environnement qui s'inscrivent dans le cadre de la mise en œuvre de l'agenda 21.

L'Algérie s'est impliquée dans l'ensemble des engagements internationaux par l'approbation et la signature des conventions et protocoles pour faire face à la situation pénible en matière d'environnement. On a observé ainsi au cours des dernières décennies une dégradation importante de l'environnement, causée par certains facteurs étroitement liés. *« Il s'agit de l'évolution démographique, de l'urbanisation accélérée et de l'industrialisation. Ces trois phénomènes qui entraînent une forte pression sur les ressources naturelles et les écosystèmes en détériorant les paysages et en portant atteinte à la qualité biologique des sols, font subir au pays des effets pervers car les facteurs de dégradation de l'environnement en Algérie sont liés à l'absence de stratégie de développement clairement définie »*<sup>10</sup>. Et pour donner une main forte et assurer le soutien de l'économie nationale en conservant notre cadre environnemental sans aucun dégât, l'état algérien a réagi pour limiter au maximum les empreintes écologiques. Mais face à l'ampleur des dégâts elle doit mettre un frein à l'exploitation irrationnelle des ressources naturelles. *« Il faudrait alors abattre la conception du développement qui détériore l'environnement et réfléchir sur les conséquences des choix politiques, économiques et urbanistiques, en proposant des stratégies alternatives de protection de l'environnement qui se situent dans le cadre du développement durable »*<sup>11</sup>.

La volonté des pouvoirs publics d'assurer l'intégration de l'environnement et du développement économique et social dans le processus de décision, qui a marqué l'Algérie ces dernières années, se traduit notamment par la mise en place du Haut Conseil pour l'Environnement et le développement Durable (HCEDD), présidé par le Chef du Gouvernement, et le Conseil National Economique et Social. C'est dans cette perspective, ainsi qu'à l'urgence de mettre en place une politique rationnelle de gestion urbaine, que notre pays a dirigé sa stratégie environnementale à court, moyen et à long terme<sup>12</sup>.

### 3.2- L'agenda 21 en Algérie :

Le développement durable est défini comme un processus qui tend à concilier un développement économique et social soutenu, une plus grande justice sociale et une gestion viable de l'environnement.

Consciente des enjeux du développement durable, la nécessité de protéger l'environnement, d'utiliser rationnellement les ressources et de les préserver pour les générations futures, l'Algérie a élaboré son propre agenda21 pour la durabilité deux ans après la conférence de Rio; en outre, durant ces dernières années le gouvernement s'est efforcé d'inscrire son programme de développement dans ce cadre.

La mise en place du haut conseil de l'environnement et du développement durable et du conseil économique et social constitue une expression concrète de la volonté du pouvoir

<sup>9</sup> A.KERDOUN, M LAROUK, M SAHLI : « L'Environnement en Algérie : Impacts sur l'écosystème et stratégie de protection », Université Mentouri , Edition 2001, p19.

<sup>10</sup> Tayeb Chenntouf, «L'Algérie face à la mondialisation», Publié par African Books Collective, 2008, 330p, p 66.

<sup>11</sup> Idem, Tayeb Chenntouf, « 2008 », p 66.

<sup>12</sup> Mémoire de magister, REDJAL OMAR, «Vers un développement urbain durable...Phénomène de prolifération des déchets urbains et stratégie de préservation de l'écosystème - Exemple de Constantine », 2005. P73.

public d'inscrire le développement économique et social ainsi que l'utilisation des ressources naturelles dans une perspective durable.

Le présent paragraphe a pour objet de présenter une évaluation aussi objective que possible des mesures prises par l'Algérie dans le cadre de la mise en œuvre du programme action 21.<sup>13</sup>

C'est dans le cadre des recommandations issues de l'Agenda 21 adoptée lors de la conférence de Rio, que l'Algérie a orienté ces actions pour la protection de l'environnement et des ressources naturelles dont les principales ci-après répertoriées :

- Enrayer le processus de dégradation du milieu naturel et du cadre de vie des populations ;
- Préserver le patrimoine mondial en termes de biodiversité et en termes de préservation de la planète contre les effets négatifs des pollutions de l'atmosphère, des ressources en eaux superficielles et souterraines et des terres utilisées par l'agriculture ;
- Préserver les zones steppiques et semi désertiques menacées par la désertification;
- Identifier et lutter contre la pollution industrielle ;
- Encourager la récupération et le recyclage de tous les déchets ;
- Renforcer les réseaux de surveillance de l'environnement ;
- Encourager la formation, la recherche et la sensibilisation à l'environnement ;
- Instaurer les instruments fiscaux concernant la protection de l'environnement ;

De ce fait, des résultats appréciables ont obtenus dans plusieurs domaines de l'agenda 21, grâce aux efforts investis par l'état pour poursuivre le développement économique et social du pays. Ces résultats s'exposent clairement notamment dans la maîtrise de la dynamique démographique où l'on enregistre une baisse sensible du taux de la croissance démographique, dans l'amélioration des établissements humains, dans la lutte contre la pauvreté, ainsi que dans la protection et la promotion de la santé.

« Malgré cela, il est important de signaler que la mise en œuvre de l'Agenda 21 en Algérie s'affronte à des contraintes multiples et majeures qui sont liées particulièrement aux difficultés de financements, aux problèmes de maîtrises technologiques (manque de spécialistes et de gestionnaires) et à l'insuffisance de la fiabilité des systèmes d'information existants. »<sup>14</sup>.

### 3.3- L'Agenda 21 local :

Afin d'assurer l'intégration de l'environnement et le développement dans le processus de décision, « l'Algérie a mis en place des mécanismes institutionnels, juridiques, financiers et indicatifs dont notamment le Haut Conseil pour l'Environnement et le Développement Durable (**HCEDD**) , et ces commissions permanentes, ainsi que le renforcement du secrétariat d'état chargé de l'environnement, par l'installation d'une inspection centrale de l'environnement et de 48 inspections secondaires au niveau de chaque wilaya pour participer en collaborant avec les services techniques de wilaya et les conseils locaux dans le processus du développement économique et social.

Ces services techniques dont disposent pratiquement toutes les communes, participent à la mise en œuvre de l'Agenda 21 au niveau local, quasiment dans tous les domaines ; de l'urbanisme, l'hygiène, la santé, l'assainissement et particulièrement dans le domaine de l'environnement. »<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Rapport de l'Algérie au sommet de Johannesburg, (2002), in : [www.gouvernement.dz](http://www.gouvernement.dz)

<sup>14</sup> Mémoire de magister, REDJAL OMAR, 2005. P74.

<sup>15</sup> Idem. REDJAL OMAR.

### 3.4- La charte communale pour l'environnement et le développement durable :

Il s'agit d'une charte communale qui a pour objet de mettre en valeur les actions à mener par les pouvoirs communaux pour maintenir et développer une qualité meilleure de l'environnement, et de diriger une politique de gestion et de participation pour un développement durable de la commune, afin d'assurer l'accompagnement de la relance économique initiée par l'Etat.

Elle éclaire, d'autre part, tous les principes de l'action environnementale en déterminant tous les domaines d'interventions (les déchets, les ressources naturelles et les espaces urbains, l'eau...) et traduit les objectifs à atteindre à l'échelle de la commune par l'aide d'indicateurs prescrits dans la charte. Cette dernière comporte trois parties <sup>16</sup>:

- 1) Une déclaration générale, par laquelle les élus locaux se promettent d'assurer un développement durable à la commune et une meilleure protection de son environnement,
- 2) Un plan d'action (agenda 21 local),
- 3) Un ensemble d'indicateurs environnementaux.

### 4- Les cibles du développement durable en Algérie à l'échelle territoriale : Les prémices et actions prioritaires après l'an 2000 :

Par l'application des textes adoptés à Rio, l'Algérie, à l'instar des pays signataires, a mis en place le dispositif des chartes pour l'environnement (programmes pour un développement durable). Il s'agit, dans la gestion environnementale d'un territoire, de mettre en œuvre une nouvelle approche économique, favorisant, dans l'esprit de Rio, un développement durable intégrant les notions de coûts écologiques.

On constate que les textes législatifs après l'an **2000** mettent en œuvre l'application des concepts de développement durable, citant essentiellement la loi **01-20** relative à l'aménagement et le développement durable du territoire que « La politique nationale d'aménagement et de développement durable du territoire vise un développement harmonieux de l'ensemble du territoire national, selon les spécificités et les atouts de chaque espace régional. Elle retient comme finalités :

- la création de conditions favorables au développement de la richesse nationale et de l'emploi.
- L'incitation à la répartition appropriée, entre les régions et les territoires, des bases et moyens de développement en visant l'allégement des pressions sur le littoral, les métropoles et grandes villes -et la promotion des zones de montagne, des régions des Hauts Plateaux et du Sud ;
- le soutien et la dynamisation des milieux ruraux, des territoires, des régions et zones en difficulté, pour la stabilisation de leurs populations ;
- le rééquilibrage de l'armature urbaine et la promotion des fonctions régionales, nationales et internationales, des métropoles et des grandes villes ;
- la protection et la valorisation des espaces et des ensembles écologiquement et économiquement sensibles ;
- la protection des territoires et des populations contre les risques liés aux aléas naturels ;
- la protection, la mise en valeur et l'utilisation rationnelle des ressources patrimoniales, naturelles et culturelles et leur préservation pour les générations futures. »<sup>17</sup>

<sup>16</sup> Idem.

<sup>17</sup> Article n°04 de la loi 01-20 relative à l'aménagement et le développement durable du territoire.

### 4.1- Les cibles de développement urbain durable (DUD) : évaluation à l'échelle territoriale<sup>18</sup> :

L'évaluation du système urbain et la mesure de ses performances repose généralement sur des indicateurs. Ceux-ci sont choisis en fonction d'enjeux reconnus et défendus par les acteurs pour une problématique donnée. Or, les enjeux demeurent souvent implicites.

Selon le rapport du Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement ; Aménager l'Algérie de 2020, les cibles de développement durable en Algérie à l'échelle territoriale sont :

- A. La préservation des terres ;
- B. L'utilisation rationnelle et économique de l'eau ;
- C. La diversité biologique ;
- D. La mise en œuvre de la stratégie nationale de l'environnement et du développement durable (SNE<sup>19</sup>-DD), (PNAE<sup>20</sup>-DD), (CNFE<sup>21</sup>);
- E. La politique environnementale industrielle ;
- F. Les risques naturels.
- G. La politique environnementale urbaine : la situation plus que critique, ainsi atteinte au niveau de l'état de l'environnement de nos villes, exige la mise en œuvre d'une politique de gestion intégrée et cohérente des cadres urbains, basée pour ce qui concerne l'environnement sur :
  - Une charte environnementale urbaine<sup>22</sup> ;
  - La gestion intégrée des déchets solides<sup>23</sup> ;
  - La limitation des rejets atmosphériques.

## II- Les textes législatifs qui gèrent le secteur urbain :

### 1-L'instrumentation juridique :

#### 1.1- En matière d'urbanisme :

La législation prise après l'indépendance en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire avait pour but d'éviter l'étouffement urbain et préserver le potentiel agricole, ainsi que la préservation d'utilité public en raison d'excès et de dépassement.<sup>24</sup>

<sup>18</sup> Mémoire de magister; DAHMANI Krime : « *Vers la planification des quartiers d'habitat social collectif durables en Algérie* » ; EPAU 2010, p 101-104.

<sup>19</sup> Stratégie nationale de l'environnement et développement durable.

<sup>20</sup> Plan national d'action pour l'environnement et le développement durable.

<sup>21</sup> Le conservatoire national des formations à l'environnement.

<sup>22</sup> Les élus locaux doivent élaborer, adopter et faire appliquer pour chaque ville, d'une charte environnementale ayant pour objet de consacrer les principes et mesures nécessaires à la conservation d'un environnement urbain de qualité en matière, d'hygiène publique, de salubrité de l'air et de limitation ou élimination de toutes les nuisances.

<sup>23</sup> Toutes nos Collectivités locales sont actuellement confrontées aux problèmes de plus en plus préoccupants de la gestion des déchets solides urbains. Et pour mettre fin à cette situation le Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, aussi, à la gestion, au contrôle et à l'élimination des déchets il été Promulgué en décembre 2001 un texte législatif ; cette loi consacre les principes universels d'une gestion saine et rationnelle des déchets. La création de l'agence nationale de Déchets l'institution du système national de reprise et de valorisation des déchets d'emballages « EcoJem », pour valoriser l'émergence d'un marché national des déchets et encourager le développement des filières d'activités dans le domaine du tri, du recyclage et de valorisation des déchets et la mise en œuvre d'un ambitieux programme national de gestion des déchets municipaux : le PROGDEM (la gestion des déchets, l'éradication des pratiques actuelles de décharges sauvages et l'organisation des collectes...l'élaboration d'un schéma directeur de gestion des déchets pour chaque agglomération..., et l'introduction de la dimension environnementale dans le cursus scolaire, pour élever les générations futures dans une culture environnementale favorable au développement durable...)

<sup>24</sup> L'ordonnance de 1974 portant constitutions des réserves foncières au profit des communes et celle de 1976 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique.

« Depuis **1989**, on assiste à la promulgation de tout un ensemble de textes législatifs notamment, aux code de wilaya et de la commune, à l'orientation foncière, à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire ; le plan directeur d'aménagement du territoire (**PDAU**) et le plan d'occupation des sole(**POS**) prévus par la loi **90-29** du **01/12/90** . Pour le **PDAU** et le **POS**, on constate leur implication quasi-générale, ils sont difficile à mettre en œuvre pour différentes raisons dont les principales concernant le décalage temporel qui existe entre les délais d'élaboration et d'approbation des instruments et les délais dans lesquels se réalisent les différentes dynamiques urbaines en présence, vont en effet beaucoup plus vite que les processus de conception et approbation prévus par la loi; leur uniformisation ou standardisation qui s'accommode mal avec les spécificités de situation géographiques, économiques et institutionnelles concrètes contribuent à une aggravation certaine des formes et du cadre de vie urbains en Algérie à la lumière des nouvelles exigences suscitées par la nouvelle conjoncture politique et économique. »<sup>25</sup>

### **1.2-En matière d'aménagement du territoire :**

« En l'absence de toute stratégie d'aménagement du territoire dans ses dimensions autant nationale que régionale ou locale, une stratégie qui dans le cas des villes aurait dû réguler les flux de populations, l'urbanisation se produit d'une manière anarchique»<sup>26</sup>. C'est ainsi qu'on assiste passivement à l'avancée irréversible du béton sur les meilleures terres, au saccage du patrimoine historique et naturel, à la dégradation du cadre bâti et à la prolifération des bidonvilles.

« Pourtant, toute approche de la ville renvoie inévitablement à la question de l'aménagement du territoire. Puisque la ville doit être au cœur de toute politique d'aménagement, une loi relative à l'aménagement du territoire a été promulguée en **1972**, mais aucun texte d'application n'a été initié, et l'occupation du territoire a continué à se faire»<sup>27</sup>. Par ailleurs, cette loi définit les grands axes d'aménagement du territoire, et précise entre autre la nécessité de maîtriser la croissance des grands centres urbains, c'est ainsi que des instruments de mise en œuvre de ces options sont prévus :

- **Le schéma national d'aménagement du territoire (SNAT)**
- **Le schéma régional d'aménagement du territoire (SRAT)**

Ces documents pourtant élaborés, demeurent également sans impacts du fait de l'inexistence de texte d'application.

## **2- Les enjeux du secteur urbain en Algérie :**

### **2.1- L'enjeu environnemental :**

Des espaces urbains déstructurés et dégradés, des conditions de vie détériorées, et un cadre bâti de qualité médiocre, constituent une des configurations de la société actuelle.

« L'expansion urbaine pose déjà de graves problèmes, sa non maîtrise va accentuer les dysfonctionnements et va amplifier la dégradation de l'environnement et pousser à la naissance de situations incontrôlées, voire incontrôlable.

Il s'agit avant tout de poser le problème sous forme d'enjeu dans le cadre du développement durable; un environnement de qualité est désormais un préalable

<sup>25</sup> Mémoire de magister ; MILOUS Ibtissem. 2006.

<sup>26</sup> Lila CHABANE « *La mobilité résidentielle et recomposition sociodémographique et spatiale de la ville d'Alger, les tendances récentes* » ; CREAD/ Alger.

<sup>27</sup> Mémoire de magister ; MILOUS Ibtissem. 2006.

incontournable pour toute croissance économique à long terme »<sup>28</sup>. En outre il faut avoir à l'esprit que même avec des moyens importants on ne peut pas combattre les pollutions atmosphériques, résoudre les problèmes des déchets et ceux qui se rattachent aux ressources hydriques, et les dommages écologiques générés par l'activité humaine. « Donc le recours à un effort soutenu de sensibilisation des populations est indispensable pour une prise en charge effective de l'aspect environnemental qui une fois négligée, peut hypothéquer leur propre avenir et celui des générations futures.

A cette procédure, il faut ajouter la nécessité d'examiner tout projet selon une approche multidisciplinaire et d'y intégrer à chacune la donnée environnementale. A ce titre, il serait judicieux d'élaborer un inventaire des moyens de lutte, un catalogue des moyens disponibles et de mettre au point des dispositifs opérationnels pour éliminer toutes formes de pollution et de dégradation de l'environnement. La recherche en la matière doit être davantage valorisée pour la mise en œuvre d'une gestion efficace et plus rigoureuse qui constitue un des enjeux du devenir de nos villes. »<sup>29</sup>

## 2.2- L'enjeu d'une bonne gouvernance :

Les moyens humains constitue le facteur le plus décisif pour la promotion de la ville et la réussite de l'ensemble des actions, car « rien ne sert à dynamiser les institutions, d'améliorer l'instrumentation juridique, de définir les compétences, si les hommes chargés de veiller à la concrétisation de tous ces processus n'ont ni les aptitudes nécessaires, ni les motivations indispensables à l'exercice de leurs responsabilités. »<sup>30</sup> En fait, dans toute entreprise, la composante humaine est l'élément actif et déterminant pour atteindre les objectifs d'efficacité, de rentabilité et de performance.

« Le concept nouveau de gouvernance ne situe plus l'autorité au niveau central uniquement, mais la confère à tous les niveaux de la hiérarchie administrative et à tous les échelons d'une organisation donnée, publique ou, privée. »<sup>31</sup> Plusieurs acteurs participent au gouvernement d'un territoire, et le pouvoir central au lieu d'être la figure dominante, n'est qu'un acteur parmi d'autres.

« La bonne gouvernance proscrit l'arbitraire, l'autoritarisme, elle privilégie la diffusion de la responsabilité et l'implication de tous les agents aux différents niveaux hiérarchiques, ainsi que la participation des citoyens pour qu'ils prennent en mains leurs problèmes et non pour qu'ils les posent seulement à l'administration. Elle vise l'efficacité, la bonne gestion, la rationalité. En d'autres termes, la gouvernance renvoie à un processus qualitatif de réforme administrative, de recherche d'indicateurs de bonne conduite des affaires de la ville, d'amélioration constante de la formation et de la mise à niveau permanent pour faire face efficacement aux mutations en cours. La bonne gouvernance a enfin conscience qu'il ne suffit plus de dénoncer les carences, les entraves et les abus, d'élaborer de nouveaux textes, d'énoncer des mesures supplémentaires, mais au contraire qu'il faut veiller avant tout aux impératifs de l'application, de même qu'elle est convaincue que la conduite du changement exige une connexion en profondeur avec le réel »<sup>32</sup>. La bonne gouvernance constitue un des enjeux du devenir de nos villes.

<sup>28</sup> BOUTALEB Kouider ; « *La problématique de la décentralisation et de la démocratisation de la gestion des biens et services collectifs dans l'optique d'un développement durable : le cas de l'Algérie* » ; Université de Tlemcen. P11.

<sup>29</sup> Mémoire de magister ; MILOUS Ibtissem. 2006

<sup>30</sup> Idem ; BOUTALEB Kouider. P12.

<sup>31</sup> Idem.

<sup>32</sup> Idem ; BOUTALEB Kouider. P12/13.

### 3- La réglementation algérienne en matière de droits de l'environnement (Le cadre juridique et institutionnel) :

#### 3.1- Le cadre juridique de la protection de l'environnement :

« L'Algérie dispose, dans ce domaine, d'un cadre juridique relativement important et ancien, qui a pour objectif d'assurer une bonne gestion du secteur de l'environnement, l'applicabilité d'une stratégie préventive et des principes du développement durable. »<sup>33</sup>

Néanmoins, la réalité ne reflète pas la satisfaction aux exigences environnementales du pays et les objectifs de cette stratégie n'ont pas encore atteints.

##### A. Textes juridiques et réglementaires<sup>34</sup> :

Les textes juridiques qui ont un rapport direct ou indirect avec la protection de l'environnement sont nombreux, d'après le rapport sur l'état de l'environnement de **1997**, on compte environ **300** textes juridiques relatifs à l'environnement, dont nous notons principalement :

La loi n° **83-03** du **05 février 1983**, relative à la protection de l'environnement, représente la loi maîtresse englobant les aspects principaux de la protection de l'environnement. Elle a pour but principal de guider les actions de l'Etat dans le domaine de la prévention de la pollution et de la protection du citoyen et de son milieu, en cohérence avec le reste du dispositif juridique.

Cette loi prend aussi en considération toutes les directives pour assurer une bonne gestion de déchets urbains en particulier sous leur différentes formes, mais il est également à noter que cette loi reste encore non respectée et voire parfois non appliquée, dans la mesure où la ville algérienne vive une véritable agression dans son équilibre environnemental, ceci se remarque à travers l'accroissement notable des pollutions, la prolifération des déchets, urbains et industriels, la détérioration du cadre de vie et de l'hygiène publique, la défiguration du tissu urbain et des cités, et la dégradation du patrimoine historique et naturel, la congestion et les agents polluants sont toujours loin d'être éliminés. Ceci revient, d'une part, à le non respect des citoyens en vers la réglementation en la matière et, d'autre part, à l'étroitesse des mécanismes décisionnels dans la mise en application de ces lois nous marquons à titre d'exemple le principe du pollueur / payeur.

On note pareillement, le décret **90-78** du **27 février 1990**, relatif aux études d'impact sur l'environnement, il définit l'étendue d'application des Etudes d'Impact sur l'Environnement (**EIE**)s aux aménagements, ouvrages ou travaux portant atteinte à l'environnement. Ce décret indique aussi le contenu des (**EIE**)s, ainsi que les procédures d'enquête et les modalités d'approbation de l'**EIE**. En rapport avec ces études, d'autres textes réglementaires ont été élaborés portant réglementation sur les opérateurs concernés et leurs attributions, ainsi que de décrets d'application, dont nous citons à titre non restrictif :

- Décret **88-149** du **26 juillet 1988** définissant la réglementation applicable aux installations classées et fixant leurs nomenclatures,
- Décret **93-165** du **27 juillet 1993** réglementant les émissions de fumées, gaz, poussières, odeurs et particules solides des installations fixes,

<sup>33</sup> Mémoire de magister, REDJAL OMAR, 2005.

<sup>34</sup> Idem.

- Décret **93-160** du **27 juillet 1993** réglementant les rejets d'effluents liquides industriels,
- Décret **96-60** du **27 janvier 1996** portant création de l'Inspection de l'Environnement de Wilaya,
- Décret **96-59** du **27 janvier 1996** portant création de l'Inspection Générale de l'Environnement.

En plus de la loi **83-03** du **05 Février 1983**, le décret **90-78** du **27 février 1990**, et les décrets cités au préalable, il est judicieux de signaler que d'autres textes d'application et des normes spécifiques ont été recherchés dans les domaines de la protection des milieux récepteurs (air, eau, sol), la gestion rationnelle des ressources naturelles, et la gestion des déchets (solides, industriels, ménagers, etc.), ainsi que l'amendement et l'arrangement des textes réglementaires existants, en coopération avec des secteurs concernés, malgré cela, ces lois rencontrent réellement, des problèmes multiples liés aux difficultés au niveau de leur application par les centres de décision qui sont très souvent inopérants et impuissants face aux réalités.

### 3.2 Le cadre institutionnel de la protection de l'environnement :

#### A. Les principales évolutions du cadre institutionnel Algérien dans le secteur de l'environnement :

L'Algérie a connu une évolution progressive et une amélioration du dispositif institutionnel chargé de la gestion des déchets urbains et de la protection de l'environnement. Les étapes principales de cette évolution reflètent la prise de conscience des problèmes environnementaux dans notre pays, elles peuvent être reliées aux événements suivants<sup>35</sup> :

- **1974:** Création du Conseil National de l'Environnement (**CNE**).
- **1977:** Dissolution du **CNE** et transfert de ses prérogatives au Ministère de l'hydraulique, de la mise en valeur des terres et de la protection de l'environnement.
- **1981:** Transfert des missions de protection de l'environnement au Secrétariat d'Etat aux forêts et à la mise en valeur des terres, et création en **1983** d'une Agence Nationale pour la Protection de l'Environnement (**ANPE**).
- **1984:** Rattachement des prérogatives de protection de l'environnement au Ministère de l'hydraulique, de l'environnement et des forêts.
- **1988:** Transfert des prérogatives de protection de l'environnement au Ministère de l'intérieur.
- **1990:** Transfert de l'environnement au Ministère délégué à la recherche, à la technologie et à l'environnement.
- **1992:** Transfert de l'environnement au ministère de l'éducation nationale.
- **1993:** Rattachement de l'environnement au Ministère chargé des universités.
- **1994:** Rattachement de nouveau de l'environnement au ministère de l'intérieur, des collectivités locales et de l'environnement.
- **1996:** Création d'un Secrétariat d'Etat chargé de l'environnement. La direction générale de l'environnement (**DGE**) est maintenue avec ses prérogatives sous la tutelle de ce Secrétariat d'Etat.
- **2000:**Création du Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement (**MATE**).

<sup>35</sup> Centre International des Technologies de l'Environnement de Tunis (CITET) : « Rapport d'évaluation du Système d'Etude d'Impact sur l'Environnement de la République Algérienne Démocratique et Populaire », Décembre 2000, Edition METAP, p.11.

## **B. Les principales institutions chargées de la protection de l'environnement en Algérie :**

Actuellement, les principaux opérateurs institutionnels engagés dans ce secteur sont :

- Le Haut Conseil de l'Environnement et du Développement Durable (HCEDD) : ce conseil a un rôle de décision, de surveillance, et d'encadrement de la politique du développement durable. Avec l'assistance de la direction de l'environnement, la commission économique et juridique et la commission des activités intersectorielles le **HCEDD** a pour mission :

- D'arrêter les grandes lignes stratégiques de la protection de l'environnement et de l'attribution du développement durable ;
- De suivre régulièrement l'évolution de l'état de l'environnement ;
- D'évaluer la mise en applicabilité de la réglementation relative à la protection de l'environnement et de décider des mesures adéquates ;
- De suivre la politique internationale relative à l'environnement, afin de faire entreprendre les structures concernées de l'Etat de répondre aux nouvelles exigences environnementales reconnues dans le monde.

- Le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement (MATE) : créé en **Août 2000**, chargé de la gestion et la protection de l'environnement. Ce ministère a pour objectifs, essentiellement :

- De présenter, en collaboration avec les ministères concernés, des règles et des mesures de protection des milieux naturels agressés ;
- D'encourager les études d'impact sur l'environnement (**EIE**)s , en rapport directe ou indirecte avec les différents projets afin de trouver les meilleures solutions d'assurer l'équilibre écologique ;
- De définir les règles concernant la préservation des milieux récepteurs des nuisances et des pollutions de toute nature, et d'assurer le suivi et le contrôle technique de l'applicabilité des mesures préventives ;
- D'établir et d'avoir à jour, les nomenclatures en rapports avec les installations aménagées et les substances dangereuses qui portent atteinte à l'homme et son environnement.

- L'Inspection Générale de l'Environnement (IGE) : a été créée par le décret **96-59** du **27 janvier 1996**, elle est chargée de :

- Veiller et assurer la coordination entre les inspections des wilayas et donner toute mesure aidant à améliorer et renforcer leur action ;
- Attribuer toute mesure soit juridique ou matérielle afin de consolider la stratégie de l'Etat en matière de protection de l'environnement ;
- Effectuer le contrôle, et évaluer les actions menées par les spécialistes ;
- Mener des visites d'inspection, de contrôle et d'évaluation de toute situation portant un danger pour l'environnement et pour la santé publique ;
- Effectuer des enquêtes, pour déterminer les causes de sorte de pollution.

- L'Inspection de l'Environnement de Wilaya (IEW) : a été créée par le décret **96-60** du **27 janvier 1996** elle a pour rôle de contrôler l'application des textes et des lois relatifs à la protection de l'environnement tracés par l'Etat, elle est chargée, a ce titre, de :

- Mettre en pratique, le programme d'action de protection de l'environnement à l'échelle de toute la wilaya ;
- Prendre toutes les mesures tendant à préserver et à diminuer toutes les formes de dégradation de l'environnement en particulier la pollution, et les nuisances causées par

les déchets, à promouvoir ainsi les espaces verts, et à développer la diversité biologique ;

- Délivrer les visas, les autorisations et les permis selon la législation et la réglementation en vigueur dans le secteur de l'environnement ;
- Encourager les démarches d'information, et de sensibilisation en matière de l'environnement ;

- La Direction Générale de l'Environnement (D.G.E): elle a été créée en vertu du décret exécutif n° **94-247** du **10 Août 1994**, elle a pour but d'assurer l'application de la stratégie environnementale, et de veiller au respect de la réglementation en vigueur. On note à ce sens les principales missions suivantes :

- Prévenir toutes formes de pollution et de nuisance provoquant la dégradation du milieu naturel et du paysage urbain ;
- Protéger la diversité biologique ;
- Accorder les Etudes d'Impact sur l'Environnement ;
- Délivrer les approbations et les autorisations dans le secteur de l'environnement ;
- Encourager toutes formes d'information et de sensibilisation.

#### 4- Aspect réglementaire du développement durable en Algérie :

L'Algérie a fait un renforcement structurel dans le cadre du développement durable pour l'aménagement de son territoire, ce renforcement se devise sur trois volets :

- 1) Institutionnel.
- 2) Réglementaire.
- 3) Stratégie nationale.

Le cadre institutionnel est juridique est un élément déterminant dans la protection de l'environnement et la promotion d'un développement durable. Lorsque ce cadre n'existe pas ou quand il présente des lacunes importantes, les activités du développement économique et social s'effectuent dans des conditions non viables et ne permettent pas une gestion ne seine de l'environnement urbain et une utilisation durable des ressources naturelles.

Conscient de l'immense retard de l'Algérie dans ce domaine, le gouvernement a prévu un programme d'investissement consistant consacré à la préservation et à l'amélioration de l'environnement au titre du programme de soutien à la relance économique.

La création d'un fonds de l'environnement et de dépollution qui repose sur le principe « *pollueur payeur* »<sup>36</sup> la promulgation de la loi n°**03-10** du **19 juillet 2003**, qui définit les règles de la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, en même temps cette loi abroge les dispositions de la loi **83-03** du **05/02/1983** relative à la protection de l'environnement. À cela il faut ajouter, l'implication immédiate de la population ciblée, des **ONG**, et les autorités décentralisées, l'amélioration des conditions locales de scolarisation, dont celle des filles, de l'habitat et de la création d'activités productives respectueuses de l'environnement.

Au plan régional, il existe un volume impressionnant de textes législatifs et réglementaires ayant un rapport plus ou moins direct avec les questions de la protection de l'environnement et qui constituent les sources du droit de l'environnement. Cette législation nombreuse est difficilement accessible, hormis les grandes lois, notamment celle du **5 février 1983** sur la protection de l'environnement qui reconnaissent l'environnement comme une finalité d'intérêt général.<sup>37</sup>

<sup>36</sup> Revue Algéroscope, Alger, p 86.

<sup>37</sup> Cette loi est équivalente à celle apparu en France en 10 juillet 1976, relative à la protection de la nature.

« Ces lois sont suivies par d'innombrables décrets, arrêtés, circulaire, nomenclature dont la production a subi une accélération importante ces dernières années. Malgré cette prolifération de textes, le dispositif législatif et institutionnel en Algérie reste faible et aucune norme algérienne n'a encore vu le jour<sup>38</sup>. La codification dans ce pays, ne peut être une entreprise aisée, dans la mesure où elle implique un effort considérable en vue de l'harmonisation d'un grand nombre de textes entre eux et par rapport au reste de la législation.

Sur le plan institutionnel, l'environnement en Algérie se déplace de structure depuis des années alors que son renforcement sur ce plan constitue l'un des défis majeurs du droit de l'environnement et du développement durable.

#### **4.1-Le Programme des Nations Unies pour le développement «PNUD » en Algérie :**

« Le **PNUD** est le réseau mondial de développement dont dispose le système des Nations Unies, Il prône le changement, et relie les pays aux connaissances, expériences et ressources dont leurs populations ont besoin pour améliorer leur vie, les aidant à identifier leurs propres solutions aux défis nationaux et mondiaux auxquels ils sont confrontés en matière de développement.

Le **PNUD** aide les pays en développement à mobiliser et utiliser l'aide internationale efficacement. En intégrant les technologies de l'information et de la communication pour le développement dans les activités liées à la gouvernance démocratique et à la lutte contre la pauvreté. Dans toutes ces activités, le **PNUD** encourage la protection des droits de l'homme et favorise la participation active des femmes. »<sup>39</sup>

La bonne gouvernance, l'équité, la transparence et droits de l'homme ont été reconnus par le gouvernement algérien comme base de tout développement. Le **PNUD** a appuyé la matérialisation de ces principes à travers plusieurs projets, tels que le projet "modernisation de l'administration publique et du control public". La formulation d'une stratégie de réforme de l'administration et du contrôle public, le développement d'actions d'information et de formation en faveur des cadres et décideurs des différents secteurs économiques, la mise en place d'instruments et de nouvelles procédures sont autant d'initiatives mises en œuvre.<sup>40</sup>

#### **4.2- Stratégie de l'Algérie pour un développement durable : L'élaboration de PNAE-DD:**

Ces dernières années, le secteur de l'environnement et le développement durable a fait l'objet d'une préoccupation majeure du gouvernement, qui a mis des moyens importants pour asseoir une stratégie basée sur une politique adaptée à la réalité actuelle de l'état de l'environnement en Algérie. Pour une concrétisation efficace et un ancrage de la culture environnementale dans la société algérienne, cette politique engagée à travers des actions de sensibilisation menées par les services du département du **MATE** doit cependant être soutenue par toutes les institutions de l'Etat, notamment les collectivités locales, et par l'ensemble de la population.

A ce titre, la stratégie nationale de l'environnement et le développement durable (**SNEDD**) et le plan national d'action pour l'environnement et le développement durable (**PNAE-DD**) ont été créés dans le but d'apporter une nouvelle ère pour l'Algérie dans de multiples

<sup>38</sup> Mémoire de magister ; MILOUS Ibtissem. 2006

<sup>39</sup> [www.undp.org](http://www.undp.org)

<sup>40</sup> [www.uag-bpp.org.dz](http://www.uag-bpp.org.dz)

domaines de développement. Ces deux plans associés découlent de l'état critique de la situation écologique, lié directement et étroitement au processus de développement économique et social du pays.

### **4.3- Le cadre juridique du développement durable :**

#### **A. Prémices de développement durable à l'échelle d'action :**

Dans une vraie tentative de concrétiser les actions prises à l'échelle territoriale, nous constatons qu'après l'an **2000** le cadre législatif algérien a connu plusieurs lois et textes, dans une volonté d'appliquer une démarche de développement durable.

Dans notre contexte Algérien, la pratique de l'urbanisme est actuellement réglementée par des textes juridiques et des instruments (plans et règlements) qui affectent les différentes activités dans la ville.

L'Algérie a reconduit la France en matière de législation. On a remarqué un ensemble de textes identiques aux textes français. La pratique urbanistique en Algérie s'organisa essentiellement autour de maîtrise des extensions urbaines.

Si l'Europe s'est rendu compte des erreurs commises, l'Algérie persiste et à une échelle plus grande sans se soucier de l'aspect social et architectural de ces modèles importés.

L'objectif primordial de l'Algérie dans le secteur urbain c'est la recherche de la durabilité. On peut ajouter aussi qu'on est loin de parler des germes de développement durable ; bien que cette notion ait connu son émergence dès les années **70**.

On assiste à partir de **1990** en Algérie à la promulgation d'une loi relative à l'aménagement et à l'urbanisme. C'est la loi **90-29**, qui traduit une volonté de la part de l'état d'organiser l'espace et de consommer rationnellement le sol.

Il est utile de cerner ce que recouvre le concept de « ville ou agglomération nouvelle », dans l'objectif d'aller vers un urbanisme durable.

La recherche d'une identité urbaine et d'une urbanisation polyfonctionnelle équilibrée qui intègre les diverses fonctions urbaines, en prenant l'habitat comme problématique majeure et primordiale, avec le commerce, l'agriculture et l'industrie, est l'objectif primordial de l'urbanisme après **1990**, il s'organisait auparavant d'interventions ponctuelles d'aménagement selon des programmes sectoriels.

Les **PDAU** et **POS**<sup>41</sup> sont deux instruments qui ont certes le mérite de combler un vide juridique patent parce qu'ils constituent un moyen de maîtrise du développement urbain, mais les études ont montré que leur apport, potentiellement efficace, est entaché de lacunes entamant ainsi leur efficacité.

En ce sens on constate que les lois promulguées dès l'an **2000** ont pour objectif de chercher des productions accrues et durables tirées de l'exploitation des ressources naturelles, en harmonie avec le cadre bâti ou les aménagements urbains, et donnent un signal pour penser à la planification durable dans les projets d'aménagement ou de planification à tous les échelles : le bâtiment, l'îlot, le quartier, l'ensemble de quartiers, la ville, l'agglomération, le territoire ou la région.

---

<sup>41</sup> En France on assiste aux autres schémas considérés comme des alternatives des PDAU et POS tels que Les Schémas de Cohérence Territoriale qui est un instrument réglementaire de cohérence des politiques urbaines. Instauré par la loi SRU du 13 décembre 2000, il fixe les objectifs des diverses politiques publiques en matière d'habitat, de développement économique, de déplacements. Le code de l'urbanisme fixe le régime des SCOT. S'ajoute l'Agenda 21 qui définit les objectifs et les moyens de mise en œuvre.

Nous avons déjà vu les objectifs et les grands axes de la politique algérienne d'aménagement du territoire et du développement durable, nous allons à présent entamer l'applicabilité de ces objectifs dans l'échelle d'action autrement dit le quartier et la ville. Passant de l'échelle territoriale à l'échelle d'action, avec la promulgation de deux lois primordiales :

- La loi **02-08** du **8 mai 2002** relative aux conditions de création des villes nouvelles et de leur aménagement.
- La loi n° **06-06** d'orientation de la ville, du **20 février 2006**. Elle a pour objet de fixer les dispositions particulières visant à définir les éléments de la politique de la ville dans le cadre de la politique de l'aménagement du territoire et du développement durable.

La politique de la ville est conçue et élaborée suivant un processus concerté et coordonné. Elle est mise en œuvre dans le cadre de la déconcentration, de la décentralisation et de la gestion de proximité.

Les principes généraux de la politique de la ville sont<sup>42</sup> :

1. **La coordination et la concertation** : selon lesquelles les différents secteurs et acteurs concernés œuvrent ensemble pour la réalisation d'une politique de la ville organisée de manière cohérente et optimale, à partir des choix arrêtés par l'Etat et des arbitrages communs.
2. **La déconcentration** : selon laquelle des missions et attributions sectorielles sont confiées au niveau local aux représentants de l'Etat.
3. **La décentralisation** : selon laquelle les collectivités locales disposent de pouvoirs et d'attributions qui leur sont dévolus par la loi.
4. **La gestion de proximité** : selon laquelle sont recherchés et mis en place les supports et procédés destinés à associer, directement ou par le biais du mouvement associatif, le citoyen à la gestion des programmes et actions concernant son cadre de vie et d'en apprécier et évaluer les effets engendrés.
5. **Le développement humain** : selon lequel l'Homme est considéré comme la principale richesse et la finalité de tout développement.
6. **Le développement durable** : selon lequel la politique de la ville contribue au développement qui satisfait les besoins actuels, sans compromettre les besoins des générations futures.
7. **La bonne gouvernance** : selon laquelle l'administration est à l'écoute du citoyen et agit dans l'intérêt général dans un cadre transparent.
8. **L'information** : selon laquelle les citoyens sont informés, de manière permanente, sur la situation de leur ville, sur son évolution et sur ses perspectives.
9. **La culture** : selon laquelle la ville représente un espace de création, d'expression culturelle, dans le cadre des valeurs nationales.
10. **La préservation** : selon laquelle le patrimoine matériel et immatériel de la ville doit être sauvegardé, préservé, protégé et valorisé.
11. **L'équité sociale** : selon laquelle la cohérence, la solidarité et la cohésion sociale constituent des éléments essentiels de la politique de la ville.
12. **Participation des citoyens** : Conformément à la législation en vigueur, les citoyens sont associés aux programmes relatifs à la gestion de leur cadre de vie, notamment leur quartier.

<sup>42</sup> Loi n° 06-06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville. Article 02.

L'Etat veille à réunir les conditions et les mécanismes permettant d'associer effectivement le citoyen aux programmes et actions concernant la politique de la ville. Art. 17 (*Implication du citoyen dans la politique de la ville*).

De plus cette nouvelle politique vise à orienter et à coordonner toutes les interventions, les instruments de planification spatiale et urbaine Art 19 : (SNAT, SRAT, SDAM, PAW, PDAU, POS, PAVN, PPSMVS, PPMVSA, PGAPN)<sup>43</sup> ont comme objectifs d'intervenir dans les domaines suivants<sup>44</sup> :

1. Réduction des disparités inter-quartiers et la promotion de la cohésion sociale ;
2. Résorption de l'habitat précaire ou insalubre ;
3. La maîtrise des plans de transport, de déplacement et de circulation dans et autour des villes ;
4. Le renforcement des voiries et réseaux divers ;
5. La garantie et la généralisation des services publics, particulièrement ceux chargés de la santé, de l'éducation, de la formation, du tourisme, de la culture, du sport et des loisirs ;
6. La protection de l'environnement ;
7. La préservation des risques majeurs et la protection des populations ;
8. La lutte contre les fléaux sociaux, la marginalisation, la délinquance, la pauvreté et le chaumage ;
9. La promotion du partenariat et de la coopération entre les villes ;
10. L'intégration des grandes villes aux réseaux régionaux et internationaux.

Les objectifs et les instruments de planification spatiale (échelle d'action et l'échelle urbaine) de ce nouveau cadre législatif, expriment une volonté d'aller vers les objectifs de développement durables.

### **B. Textes juridiques et réglementaires dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire et du développement durable:**

Dans la période entre **2000** et **2006** essentiellement, l'Etat Algérienne a émis **15** nouvelles lois et plus de **210** décrets exécutifs qui portent sur le développement durable, et jusqu'à nos jours les lois continues à apparaître, on peut citer à titre d'exemple les lois les plus importantes :

- **Loi n° 01-19 du 12 décembre 2001** : relative à la gestion, au contrôle et à l'élimination des déchets. La présente loi a pour objet de fixer les modalités de la gestion, de contrôle et de traitement des déchets. La gestion, le contrôle et l'élimination des déchets reposent sur les principes suivants:
  - 1) La prévention et la réduction de la production et de la nocivité des déchets à la source;
  - 2) L'organisation du tri, de la collecte, du transport et du traitement des déchets;
  - 3) La valorisation des déchets par leur réemploi, leur recyclage et toute autre action visant à obtenir, à partir de ces déchets, des matériaux réutilisables ou de l'énergie;
  - 4) Le traitement écologiquement rationnel des déchets;

<sup>43</sup> Les plans : Le schéma national d'aménagement du territoire ; le schéma régional de la région programme ; le schéma directeur d'aménagement d'aires métropolitaines ; le plan d'aménagement de la wilaya ; le plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs ; le plan de protection et de mise en valeur des sites archéologiques et leur zone de protection ; le plan général d'aménagement des parcs nationaux.

<sup>44</sup> Loi n° 06-06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville. Article 06.

5) L'information et la sensibilisation des citoyens sur les risques présentés par les déchets et leur impact sur la santé et l'environnement, ainsi que les mesures prises pour prévenir, réduire ou compenser ces risques.

- **La loi 01-20 du 12 Décembre 2001<sup>45</sup>** : relative à l'aménagement et le développement durable du territoire, dont ces acteurs sont : L'état, les collectivités territoriales, les agents économiques et sociaux et les citoyens.

Les dispositions de la présente loi définissent les orientations et les instruments d'aménagement du territoire de nature à garantir un développement harmonieux et durable de l'espace national, fondé sur:

- Les choix stratégiques que requiert un développement de cette nature;
- Les politiques qui concourent à la réalisation de ces choix;
- La hiérarchisation des instruments de mise en œuvre de la politique d'aménagement et de développement durable du territoire.

Il est créé un Conseil national de l'aménagement et du développement durable du territoire. Il a pour mission notamment de :

- Proposer l'évaluation et l'actualisation périodique du schéma national d'aménagement du territoire ;
- Contribuer à l'élaboration des schémas directeurs nationaux et régionaux ;
- Présenter devant les deux chambres du Parlement un rapport annuel sur la mise en œuvre du schéma national d'aménagement du territoire.

Les investissements, équipements ou implantations non prévus par les instruments d'aménagement du territoire font l'objet d'une étude d'impact d'aménagement du territoire, portant sur les aspects économiques, sociaux et culturels de chaque projet.

Il est institué des régions-programme d'aménagement et de développement durable du territoire, qui constituent :

- Un espace de coordination pour le développement et l'aménagement du territoire;
- Un espace de programmation pour les politiques nationales qui concernent l'aménagement du territoire ;
- Un cadre de concertation et de coordination intra-régional pour l'élaboration et la mise en œuvre et le suivi du schéma régional d'aménagement du territoire, conformément à la législation et à la réglementation en vigueur.

La mise en œuvre des schémas, schémas directeurs et plans d'aménagement peut donner lieu, et notamment dans les zones à promouvoir, à des contrats de développement liant l'Etat, et/ou les collectivités territoriales et les agents et partenaires économiques.

- **Loi n° 02-02 au 5 février 2002** : relative à la protection et à la valorisation du littoral, dont, ses acteurs sont l'état et les collectivités locales. La présente loi a pour objet de fixer les dispositions particulières relatives à la protection et à la valorisation du littoral.

La loi s'intègre dans la démarche nationale d'aménagement du territoire et de l'environnement et se base sur le principe de la coordination des actions entre : l'état ;

<sup>45</sup> Les acteurs de DDU dans cette loi : Selon l'article 2 de cette loi : « La politique nationale d'aménagement et de développement durable du territoire est initiée et conduite par l'Etat. Elle est conduite en relation avec les collectivités territoriales, dans le cadre de leurs compétences respectives, ainsi qu'en concertation avec les agents économiques et sociaux du développement. Les citoyens sont associés à son élaboration et à sa mise en œuvre, conformément à la législation et à la réglementation en vigueur. »

Article 3 : "zone sensible" : un espace écologiquement fragile où des actions de développement ne peuvent être menées sans tenir compte de sa spécificité.

les collectivités territoriales ; et les associations et organisations qui se fonde sur les principes du développement durable, de prévention et de précaution.

Les instruments d'aménagement et d'urbanisme doivent :

- 1) orienter l'extension des centres urbains existant vers des zones éloignées du littoral et de la cote maritime.
- 2) frapper des servitudes de non-aedificandi les sites prestants un caractère écologique, paysager, culturel et touristique.
- 3) Encourager le transfert des installations industrielles nuisibles a l'environnement côtier.

- **Loi n° 02-08 du 8 mai 2002** : relative aux conditions de création des villes nouvelles et de leur aménagement. Elle a pour objet de fixer les conditions de création des villes nouvelles, ses instruments d'aménagement, les dispositions liées au foncier ainsi que les conditions de leur réalisation. Toute ville nouvelle est créée en relation avec l'organisation et le développement des infrastructures et services publics.

Sont considérés comme villes nouvelles toutes *créations d'établissements humains à caractère urbain* en sites vierges, ou s'appuyant sur un ou plusieurs noyaux d'habitat existants. Les villes nouvelles constituent des *centres d'équilibre social, économique et humain*, grâce aux possibilités d'emploi, de logements et d'équipement.

La création de villes nouvelles s'inscrit dans *la politique nationale d'aménagement du territoire*, en vue des *rééquilibrages de l'armature urbaine* que visent les instruments d'aménagement du territoire, conformément à la législation en vigueur.

Le *schéma national d'aménagement du territoire* prévoit l'opportunité de création de ville nouvelle et en détermine les fonctions et la localisation.

Toute ville nouvelle est créée en relation avec l'organisation et le développement des *grandes infrastructures et services publics d'intérêt national*, arrêtés par les *schémas sectoriels* issus du schéma national d'aménagement du territoire.

- **Loi n° 03-10 du 20 juillet 2003** : relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, dont les acteurs sont : L'état, les collectivités territoriales et sociaux et les citoyens. La protection de l'environnement dans le cadre du développement durable a pour objectif notamment :

- 1) de fixer les principes fondamentaux et les règles de gestion de l'environnement;
- 2) de promouvoir un développement national durable en améliorant les conditions de vie et en œuvrant à garantir un cadre de vie sain ;
- 3) de prévenir toute forme de pollution ou de nuisance causée à l'environnement en garantissant la sauvegarde de ses composantes ;
- 4) de restaurer les milieux endommagés ;
- 5) de promouvoir l'utilisation écologiquement rationnelle des ressources naturelles disponibles, ainsi que l'usage de technologies plus propres ;
- 6) de renforcer l'information, la sensibilisation et la participation du public et des différents intervenants aux mesures de protection de l'environnement.

La présente loi se fonde sur les principes généraux suivants :

- 1) *Le principe de préservation de la diversité biologique*, selon lequel toute action évite d'avoir un effet préjudiciable notable sur la diversité biologique ;
- 2) *Le principe de non-dégradation des ressources naturelles*, selon lequel il est évité de porter atteinte aux ressources naturelles telles que l'eau, l'air, les sols et sous-sols qui, en tout état de cause, font partie intégrante du processus de

développement et ne doivent pas être prises en considération isolément pour la réalisation d'un développement durable ;

- 3) **Le principe de substitution**, selon lequel si, à une action susceptible d'avoir un impact préjudiciable à l'environnement, peut être substituée une autre action qui présente un risque ou un danger environnemental bien moindre, cette dernière action est choisie même, si elle entraîne des coûts plus élevés, dès lors que ces coûts sont proportionnés aux valeurs environnementales à protéger ;
  - 4) **Le principe d'intégration**, selon lequel les prescriptions en matière de protection de l'environnement et de développement durable, doivent être intégrées dans l'élaboration et la mise en œuvre des plans et programmes sectoriels ;
  - 5) **Le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement**, en utilisant les meilleures techniques disponibles, à un coût économiquement acceptable et qui impose à toute personne dont les activités sont susceptibles d'avoir un préjudice important sur l'environnement, avant d'agir, de prendre en considération les intérêts d'autrui ;
  - 6) **Le principe de précaution**, selon lequel l'absence de certitudes, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves à l'environnement à un coût économiquement acceptable ;
  - 7) **Le principe du pollueur payeur**, selon lequel toute personne dont les activités causent ou sont susceptibles de causer des dommages à l'environnement assume les frais de toutes les mesures de prévention de la pollution, de réduction de la pollution ou de remise en état des lieux et de leur environnement ;
  - 8) **Le principe d'information et de participation**, selon lequel toute personne a le droit d'être informée de l'état de l'environnement et de participer aux procédures préalables à la prise de décisions susceptibles d'avoir des effets préjudiciables à l'environnement.
- **Loi n° 04-03 du 23 juin 2004** : relative à la protection des zones de montagnes dans le cadre du développement durable. La présente loi a pour objet de fixer les prescriptions applicables en matière de protection, d'habilitation et d'aménagement des zones de montagnes et des massifs montagneux et de leur développement durable. Les prescriptions d'aménagement du territoire relatives aux zones de montagnes ont pour objectif de prendre en charge la fragilité et le caractère sensible des zones de montagnes, l'handicap naturel ou géographique causé par l'altitude ou la pente, le caractère du développement durable des zones de montagnes et le facteur humain.
  - **Loi n° 04-05 du 14 aout 2004** : modifiant et complétant la loi n° 90-29 du 01 décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme, dont, les acteurs sont l'état et les collectivités locales, l'implication des études des risques majeurs s'impose dans tous les types de projets.  
 Cette présente loi modifie et complète la loi 90-29 qui est composée de 81 articles, 08 chapitres qui sont résumées comme suit :
    - 1) Définition et citation des règles générales d'aménagement et d'urbanisme (R.G.A.U)
    - 2) Définition et citation des instruments d'aménagement et d'urbanisme : PDAU, POS

- 3) Disposition particulières applicables à certaines parties du territoire : littoral, terres agricoles à potentialités élevées ou bonne, les territoires à caractère naturel et culturel marqué.
- 4) Définition et citation des actes d'urbanisme : permis de lotir, permis de construire et permis de démolir.
- 5) Procédures de contrôle d'urbanisme et définition d'infractions et sanctions.

Principes de base de la présente loi et le développement durable, commençant par l'idée dite que le développement durable se fonde sur la mise en œuvre d'une utilisation et d'une gestion rationnelles bien; visant à satisfaire les besoins fondamentaux de l'humanité. Les conditions nécessaires sont :

la conservation de l'équilibre général et de la valeur du patrimoine naturel ; la prévention de l'épuisement des ressources naturelles ; la diminution de la production de déchets et éviter les risques, dont la loi **04-05** traite :

- 1) le problème des risques majeurs.
- 2) le devoir de respect de l'environnement.
- 3) la gestion rationnelle de secteur d'urbanisme et de la construction.

Qui sont vivement liés actuellement à la notion du développement durable, et visées à atteindre l'objectif de créer l'équilibre entre nature et créations humaines dans nos interventions dans la nature.

- **Loi n° 04-06 du 14 aout 2004** : relative aux conditions de la production architecturale et l'exercice de la profession d'architecte.

La présente loi a pour objet d'abroger certaines dispositions du décret législatif n° **94-07** du **18 mai 1994** relatif aux conditions de la production architecturale et à l'exercice de la profession d'architecte.

- **Loi n° 04-09 du 14 août 2004** : relative à la promotion des énergies renouvelables dans le cadre du développement durable. La promotion des énergies renouvelables a pour objectif :

- 1) De protéger l'environnement, en favorisant le recours à des sources d'énergie non polluantes,
- 2) De contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique en limitant les émissions de gaz à effet de serre,
- 3) De participer à un développement durable par la préservation et la conservation des énergies fossiles,
- 4) De contribuer à la politique nationale d'aménagement du territoire par la valorisation des gisements d'énergies renouvelables, en généralisant leurs utilisations.

- **Loi n° 04-20 du 25 décembre 2004** : est relative à la prévention des risques majeurs et à la gestion des catastrophes dans le cadre du développement durable, dont, les acteurs sont toujours l'état et les collectivités locales.

La présente loi a pour objet d'édicter les règles de prévention des risques majeurs et de gestion des catastrophes dans le cadre du développement durable.

Les règles de prévention des risques majeurs et de la gestion des catastrophes visent à prévenir et prendre en charge les effets des risques majeurs sur les établissements humains, leurs activités et leur environnement dans un objectif de préservation et de sécurisation du développement et du patrimoine des générations futures.

La prévention des risques majeurs et la gestion des catastrophes dans le cadre du développement durable constitue un système global initié et conduit par l'Etat, mis en œuvre par les institutions publiques et les collectivités territoriales dans le cadre de leurs compétences respectives, en concertation avec les opérateurs économiques, sociaux et scientifiques, et en associant les citoyens dans les conditions définies par la présente loi et ses textes d'application.

Constituent des risques majeurs pris en charge par des dispositifs de prévention de risques majeurs, les risques suivants :

- 1) Les séismes et les risques géologiques,
- 2) Les inondations,
- 3) Les risques climatiques,
- 4) Les feux de forêts,
- 5) Les risques industriels et énergétiques,
- 6) Les risques radiologiques et nucléaires,
- 7) Les risques portant sur la santé humaine,
- 8) Les risques portant sur la santé animale et végétale,
- 9) Les pollutions atmosphériques, telluriques, marines ou hydriques,
- 10) Les catastrophes dues à des regroupements humains importants.

- **Loi n° 05-12 du 04 août 2005**: relative à l'eau. La présente loi a pour objet de fixer les principes et les règles applicables pour l'utilisation, la gestion et le développement durable des ressources en eau en tant que bien de la collectivité nationale.

Les objectifs assignés à l'utilisation, à la gestion et au développement durable des ressources en eau visent à assurer :

- L'approvisionnement en eau à travers la mobilisation et la distribution d'eau en quantité suffisante et en qualité requise, pour satisfaire en priorité les besoins de la population et de l'abreuvement du cheptel et pour couvrir la demande de l'agriculture, de l'industrie et des autres activités économiques et sociales utilisatrices d'eau ;

- La préservation de la salubrité publique et la protection des ressources en eau et des milieux aquatiques contre les risques de pollution à travers la collecte et l'épuration des eaux usées domestiques et industrielles ainsi que des eaux pluviales et de ruissellement dans les zones urbaines ;

- La recherche et l'évaluation des ressources en eau superficielles et souterraines ainsi que la surveillance de leur état quantitatif et qualitatif ;

- La valorisation des eaux non conventionnelles de toutes natures pour accroître les potentialités hydriques ;

- La maîtrise des crues par des actions de régulation des écoulements d'eaux superficielles pour atténuer les effets nuisibles des inondations et protéger les personnes et les biens dans les zones urbaines et autres zones inondables.

Les principes sur lesquels se fondent l'utilisation, la gestion et le développement durable des ressources en eau sont :

- Le droit d'accès à l'eau et à l'assainissement pour satisfaire les besoins fondamentaux de la population dans le respect de l'équité et des règles fixées par la présente loi, en matière de services publics de l'eau et de l'assainissement ;

- Le droit d'utilisation des ressources en eau, dévolu à toute personne physique ou morale de droit public ou privé, dans les limites de l'intérêt général et dans le respect des obligations fixées par la présente loi et les textes réglementaires pris pour son application ;

- La planification des aménagements hydrauliques de mobilisation et de répartition des ressources en eau dans le cadre de bassins hydrographiques ou de grands systèmes aquifères constituant des unités hydrographiques naturelles, et ceci, dans le respect du cycle de l'eau et en cohérence avec les orientations et les instruments d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement ;

- La prise en compte des coûts réels des services d'approvisionnement en eau à usage domestique, industriel et agricole et des services de collecte et d'épuration des eaux usées, à travers des systèmes tarifaires ;

- La récupération suffisante des coûts d'intervention publique liés à la protection quantitative et qualitative des ressources en eau et des milieux aquatiques, à travers des systèmes de redevances d'économie d'eau et de protection de sa qualité ;

- La systématisation des pratiques d'économie et de valorisation de l'eau par des procédés et des équipements appropriés ainsi que le comptage généralisé des eaux produites et consommées, pour lutter contre les pertes et le gaspillage ;

- La concertation et la participation des administrations, des collectivités territoriales, des opérateurs concernés et des représentants des différentes catégories d'usagers, pour la prise en charge des questions liées à l'utilisation et à la protection des eaux et à l'aménagement hydraulique, au niveau des unités hydrographiques naturelles et au niveau national.

- **Loi n° 06-06 du 20 février 2006** : portant loi d'orientation de la ville. La présente loi a pour objet de fixer les dispositions particulières visant à définir les éléments de la politique de la ville dans le cadre de la politique de l'aménagement du territoire et du développement durable.

La politique de la ville est connue et élaborée suivant un processus concerté et coordonné. Elle est mise en œuvre dans le cadre de la déconcentration, de la décentralisation et de la gestion de proximité.

Il est entendu au sens de la présente loi par : une ville moyenne, une petite ville, une agglomération urbaine, un quartier.<sup>46</sup>

- **Loi n° 07-06 du 13 mai 2007** : relative à la gestion, à la protection et au développement des espaces verts. La gestion, la protection et le développement des espaces verts dans le cadre du développement durable ont pour objectifs notamment :

- 1) D'améliorer le cadre de vie urbain ;
- 2) D'entretenir et d'améliorer la qualité des espaces verts urbains existants ;
- 3) De promouvoir la création d'espaces verts de toute nature ;
- 4) De promouvoir l'extension des espaces verts par rapport aux espaces bâtis ;
- 5) De faire de l'introduction des espaces verts, dans tout projet de construction, une obligation prise en charge par les études urbanistiques et architecturales publiques et privées.

Au sens de la présente loi, on entend par :

- 1) **Jardin botanique** : Institution qui rassemble des collections documentées de végétaux vivants à des fins de recherche scientifique, de conservation, d'exposition et d'enseignement.

<sup>46</sup> Une ville moyenne : population est comprise entre cinquante mille (50.000) et cent mille (100.000) habitants. Une petite ville : la population est comprise entre vingt mille (20.000) et cinquante mille (50.000) habitants. Agglomération urbaine : L'espace urbain qui abrite une population agglomérée d'au moins cinq mille (5.000) habitants

- 2) *Jardin collectif* : Représente l'ensemble des jardins de quartier, les jardins des hôpitaux, les jardins d'unités industrielles et les jardins d'hôtels.
  - 3) *Jardin ornemental* : Espace aménagé où l'échantillon végétal ornemental prédomine.
  - 4) *Jardin résidentiel* : Jardin aménagé pour le délasserment et l'esthétique, rattaché à un ensemble résidentiel.
  - 5) *Jardin particulier* : Jardin rattaché à une habitation individuelle.
- **Loi n° 11-02 du 17 février 2011** : relative aux aires protégées dans le cadre du développement durable. La présente loi a pour objet de classer les aires protégées et de déterminer les modalités de leur gestion et de leur protection dans le cadre du développement durable conformément aux principes et aux fondements législatifs en vigueur en matière de protection de l'environnement.  
Les aires protégées, sont classées en sept (7) catégories :
    - 1) Parc national
    - 2) Parc naturel
    - 3) Réserve naturelle intégrale
    - 4) Réserve naturelle
    - 5) Réserve de gestion des habitats et des espèces;
    - 6) Site naturel
    - 7) Corridor biologique.
  - **Projet de loi** : relative à la qualité de l'air et de protection de l'atmosphère.

#### 4.4- Le cadre institutionnel du développement durable :

A l'heure actuelle, la restructuration des capacités institutionnelles et l'achèvement du dispositif juridique pour une meilleure mise en œuvre, constituent les priorités fondamentales de la politique environnementale et d'aménagement du territoire en Algérie. Cette prise de conscience se traduit par la progression et la complexité des problèmes environnementaux générés par le développement rapide des centres urbains et la densité des activités industrielles au sein des villes.

A cet égard, les autorités concernées sont entrain d'accomplir dans le domaine d'urbanisme, des installations institutionnelles, qui ont pour but une gestion plus rationnelle de l'environnement, ajustée aux exigences et aux impératifs du développement durable. Car si ces dispositions présentent des insuffisances et des lacunes importantes, les activités du développement économiques et sociales se procèdent dans des situations non viables et ne permettent pas une meilleure gestion de l'environnement et une utilisation durable des ressources naturelles.<sup>47</sup>

Parmi les nombreuses institutions créées par l'Etat Algérien, prouvant ainsi l'attention accordée par l'Etat à l'environnement et au développement durable, on cite les suivants à titre d'exemple :

- 1) Centre National pour l'Etude et la Recherche en Inspection Technique Automobile (**CNERITA**) (**2001**).
- 2) Fonds pour l'Environnement et la Dépollution (**FEDEP**). (Mécanisme de financement) (**2001**).
- 3) Observatoire National de l'Environnement et du Développement Durable (**ONEDD**) (**2001**).

<sup>47</sup> Mémoire de magister, REDJAL OMAR, 2005.

- 4) Conservatoire National des Formations à l'Environnement (2002).
- 5) Fonds National pour la Maîtrise de l'Énergie.
- 6) Centre National des Technologies de Production plus Propres (CNTPP) (2002).
- 7) Agence Nationale des Déchets (2002).
- 8) Création de cinq inspections régionales de l'environnement (2003).
- 9) Promotion des inspections en Directions de l'environnement de wilayas (2003).  
(conseil exécutif de wilaya).
- 10) Centre National de développement des ressources biologiques (2003).
- 11) Commissariat National du Littoral (2004).
- 12) La mise en place du système global d'information.
- 13) La mobilisation du mouvement associatif.

## Conclusion :

Le constat de l'état des lieux des villes algériennes est alarmant, on remarque qu'elles sont en crise vu les manques dont souffre la gestion urbaine en Algérie, ce qui nous amène à s'inquiéter de l'avenir de nos villes et accorder tous les acteurs de la ville à faire changer cette situation en essayant d'appliquer les solutions préconisées par le développement urbain durable.

La ville algérienne doit affronter ses problèmes et relever des défis majeurs, cela peut être assuré on adoptant le processus du développement durable.

Enfin, la démarche de la durabilité en Algérie trouve des difficultés d'application au niveau local, il ya un décalage de la gestion et planification urbaine avec les réalités de la ville. Il faut d'abord apporter des solutions adéquates pour appliquer les lois de l'urbanisme qui visent l'amélioration de la situation urbaine de la ville algérienne.

Avec son nouveau cadre législatif et réglementaire, on conclut que l'Algérie exprime une volonté d'aller vers les objectifs de développement durables.

## **CHAPITRE 05**

**« LA VILLE DE BLIDA ET LE  
DEVELOPPEMENT DURABLE »**

## Introduction :

Dans le cadre de notre recherche sur le thème de l'urbanisme durable nous avons opté pour la **ville de Blida** « *La Reine de la Mitidja* ». C'est un contexte urbain que nous connaissons bien.

L'expression " Blida " que les Arabes prononcent et écrivent " El Blida " est le diminutif de " Belda " qui signifie ville, bourg, petit pays.

Un poète, Ahmed Ben Youcef a fait sur cette appellation ce distique: « *on t'appelle petite ville et moi je t'appelle petite rose* ». Et de fait, entourée de ses jardins et de ses orangeries comme d'une parure éclatante adossée à la montagne qui l'abrite et dont les sommets se revêtent en hiver d'une étincelante blancheur, Blida ressemble à une fleur énorme épanouie au pied de l'Atlas. Blida la coquette était, par sa nature même et par sa situation, destinée à devenir la ville des plaisirs faciles, le séjour favori des Houris. La "*petite rose*" n'était que fêtes et amours.

Dans ce chapitre on va aborder deux points : le premier c'est la connaissance de la ville à travers la présentation de la ville de Blida et son processus de développement, le deuxième c'est la connaissance du périmètre d'études en identifiant le **PDAU** du **Grand Blida**.

## I- Connaissance de la ville :

### 1- Présentation de la ville de Blida :

Blida est située à la bordure sud de la plaine de la Mitidja à **22 Km** de la mer, la ville est établie exactement au contact de la montagne et la plaine. Elle constitue le carrefour et le relais entre l'Est et l'Ouest, entre le Nord et le Sud de l'Algérie, elle est desservie par un réseau de communication très important, par lequel elle est liée à Alger la capitale.

Blida ville de références, occupe une position stratégique qui lui permet de constituer un pôle central jouant un rôle important dans les développements potentiels agricoles, industriels, commerciales, touristique... sur le plan national. En plus de ces potentiels, Blida est doté d'une richesse historique et culturelle importantes.

La Wilaya de Blida s'étend sur une superficie de **1 479 km<sup>2</sup>**, contient **25** Communes réparties en **10** Daïras, avec un maillage routier très important : **RN 29**, **RN 24** et Auto route Est Ouest, elle dispose d'un réseau routier dense et long de **1 283,331 Km** avec **974,721 Km** revêtu et **308,610 Km** non revêtu.

### 1.1- Situation géographique :

La wilaya de Blida se situe dans la partie nord du pays, en zone littorale dans le Tell central, elle est limitée :

- Au Nord, par les wilayas d'Alger et de Tipaza ;
- A l'Est, par les wilayas de Boumerdès et de Bouira ;
- A l'Ouest, par la wilaya d'Aïn Defla ;
- Au Sud, par la wilaya de Médéa.



Figure 21 : Situation géographique de la wilaya de Blida

Source : [www.google.dz](http://www.google.dz)

### 1.2- Les vocations de la ville :

Blida est une :

- 1- Ville administrative.
- 2- Ville agricole.
- 3- Ville universitaire.
- 4- Ville industrielle.

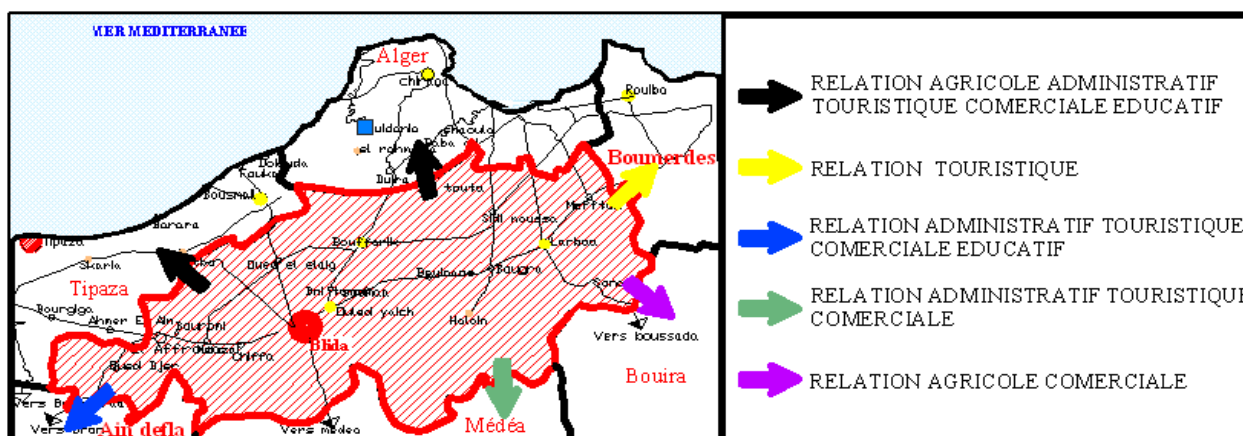


Figure 22 : Les vocations de la wilaya de Blida

### 1.3- Les données climatiques :

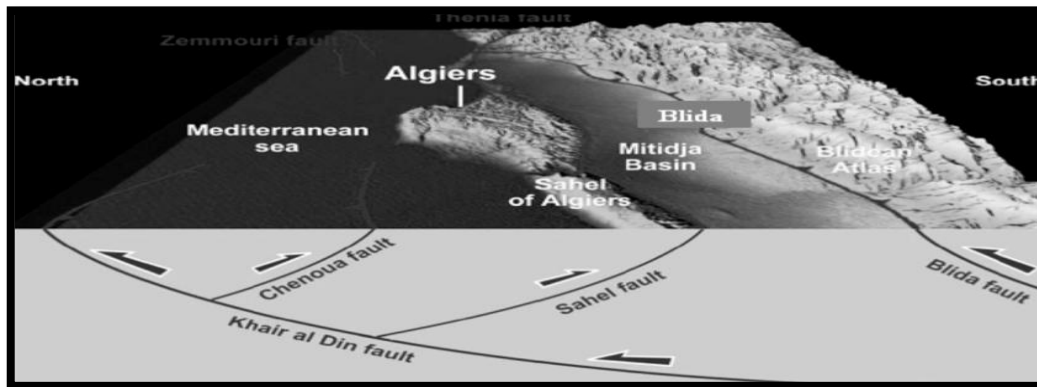
Le climat de Blida est de type méditerranéen, caractérisé par une alternance de saison sèche et chaude et d'une saison humide et fraîche. Les conditions climatiques sont dans l'ensemble favorables. La pluviométrie est généralement supérieure à 600 mm par an en moyenne. Elle est importante dans l'Atlas. Les précipitations atteignent leur apogée en Décembre, Février, mois qui donnent environ 30 à 40% des précipitations annuelles. Inversement, les mois d'été (juin, août) sont presque toujours secs.

Blida subit de par sa position géographique qui est en contact avec 3 milieux naturels : La plaine, le piémont et la montagne, la double influence de la mer et de la montagne qui domine la ville. Les vents dominants sont de Nord/Ouest ou Est en hiver (vents froids) et de Nord/Est en été (vents chauds). Les températures en Hiver : maxima 12°, minima 04° et en Été : maxima 40°, minima 18°.

### 1.4- Les données sismiques :

Blida se présente comme l'une des zones sismiques les plus fortes (zone sismique **III-B**). C'est-à-dire que l'activité sismique est fréquente et importante.

Blida a subi quatre séismes majeurs (1760, 1825, 1867, 1888) elle a été touchée par le récent tremblement de terre de Mai 2003.



**Figure 23 :** Diagramme à blocs montrant la géométrie tridimensionnelle du modèle sismotectonique de la région de Blida.

*Source :* CRAAG, 2005.

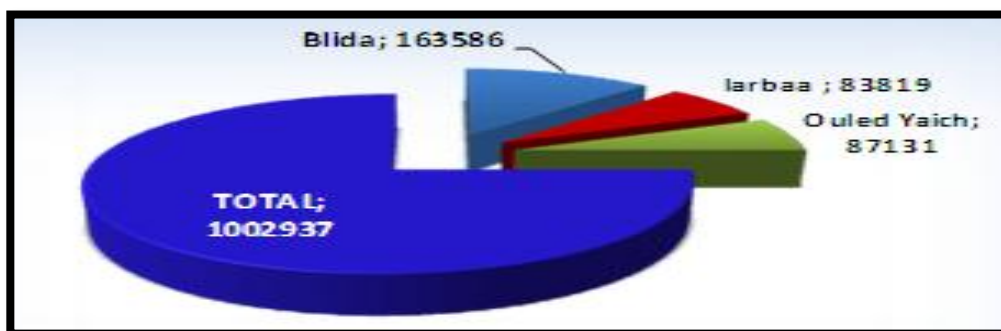
### 1.5- Hydrographie :

La ville de Blida est traversée par plusieurs oueds, placée au sommet du Cône de déjection de l'oued Sidi El-Kébir lui-même formé par trois oueds :

- L'oued Tamade-arfi
- L'oued Taksebt
- L'oued Taberkachent.
- L'oued exposait périodiquement la ville à des inondations et il a fallu l'endiguer et repousser son lit vers l'ouest.

### 1.6- Situation démographique :

La wilaya compte une population de **1 002 937** habitants. (Estimation 2008) avec un taux de croissance de **2.5%** et une forte concentration dans la commune de Blida soit **163 586** habitants représentant **16.31%** de la population totale de la wilaya.

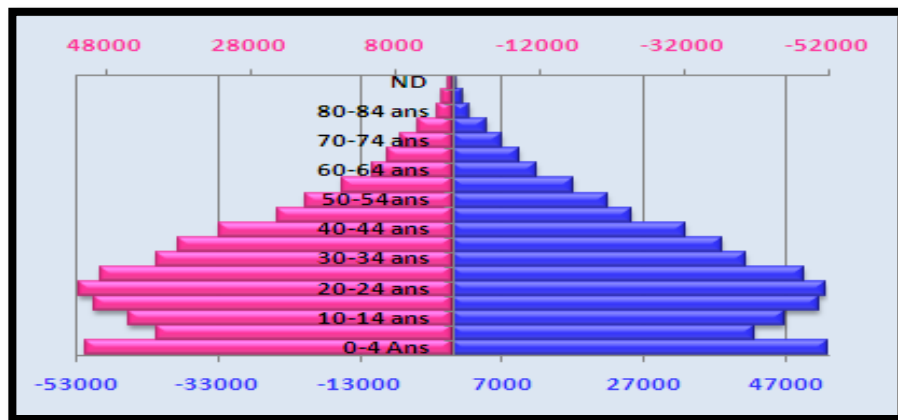


**Figure 24 :** Population d la wilaya de Blida

*Source :* Office National des Statistiques ONS. 2008

La jeunesse de la population constitue un atout majeur. En effet **14%** des habitants de la wilaya de Blida sont âgés entre **20-24 ans**.

La population ayant un âge inférieur à **15 ans** représentant **28%** du total de la population, constitue dans les années à venir une importante ressource humaine.



**Figure 25 : Pyramide des âges de la wilaya de Blida**

**Source :** Office National des Statistiques ONS. 2008

### 1.7- Les servitudes :

- **Les infrastructures routières** (Autoroute EST -OUEST).
- **L'oléoduc** au Nord de la ville qui alimente la station de Chiffa.
- **Gazoduc** au Nord de la ville.
- **Chemin de fer.**
- **Aérodrome** de Blida (Boufarik).

### 1.8 Ressources naturelles :

- **Agriculture :** la Wilaya de Blida se distingue par la richesse de ses terres qui lui confère une vocation agricole avec une SAU de **56 730 ha**.
- **Forêt :** le domaine forestier s'étend sur **65.253 ha** composé notamment de pin d'Alep, cèdre, chêne liège, chêne vert et eucalyptus.
- **Ressources hydriques :** une nappe importante couvre la plaine de la Mitidja, d'une capacité de **200 hm<sup>3</sup>**

### 1.9- Potentialités économiques :

Tissu industriel assez développé constitué de : **4** unités de matériaux de construction, **8** d'industrie alimentaire, **2** d'industrie métallique et électronique et **5** d'industrie chimique, textile, bois et tabac.

#### a) Infrastructures économiques, administratives et sociales :

**Education :** La wilaya dispose :

- **301** écoles primaires, **97** CEM et **18** lycées
- **10** CFPA ,**4** INSFP et **5** annexes CFPA.
- Une université constituée de **17** instituts.

**Santé :** la wilaya dispose de **8** hôpitaux, **11** polycliniques et **70** salles de soin.

**Routes :** La wilaya dispose d'un réseau routier dense de **1.283 Km**.

### b) Activités touristiques :

La wilaya dispose de potentialités touristiques notamment à Hammam Melouane, Chérea et les gorges de la Chiffa dont les possibilités de développement sont très fortes.

## 2- Le processus de développement de la ville de Blida :

Toute ville à une histoire qui fait partie de l'identité collective la civilisation humaine, la ville est construite pour répondre aux différents besoins d'une vie communautaire d'une population. La ville croît, se développe et mute de manière rapide et instantané dans le temps, elle vie et passe par des époques, des moments .Le plus crucial est "la naissance" alors pour assister à la naissance d'une ville, il faut remonter à l'origine des établissements humains.

La logique d'une ville n'est pas souvent facile car elle se trouve saturée et souvent les ramifications que la ville a subit, ne permettent pas de lire facilement la logique de développement.

Afin de bien comprendre la ville de Blida nous avons pu identifier quatre grandes périodes dans le processus de genèse de la forme de la ville.

### 2.1- La période pré OTTOMANE (avant 1535) :

D'après plusieurs auteurs, Blida était probablement incluse dans la zone de sécurité romaine, cette hypothèse peut être confirmée par la découverte de vestiges romains à Montpensier, Mouzia et Khazrouna.

L'histoire de Blida remonte très loin dans le temps et depuis toujours habitaient dans ses environs plusieurs tribus dont les plus connues sont les Beni Misra et les Beni Salah.

La ville de Blida est de création relativement récente Au début du 16ème siècle. Deux petits villages constituent le territoire du futur Blida : Hadjar Sidi Ali au nord sur l'emplacement de l'actuel marché européen et Ouled Soltane au sud.

Blida à été fondée par l'ingénieur Hydraulicien dit Marabout **Sidi Ahmed El Kèbir**, qui vint s'installer en **1519** aux rives de l'**oued Er-Roumman**<sup>1</sup> (oued Tabèrkachent) appelé aujourd'hui **oued sidi El Kèbir**, sa première intervention fut de construire une mosquée (la mosquée de Sidi El Kèbir), puis sa était suivi d'un hammam (bain) et une boulangerie.

En **1533**, un groupe de maures Andalous chassé d'Espagne, s'installe à Blida avec la protection de Sidi El Kèbir et le soutien du pacha Kheireddine va restructurer cette entité qui a tendance à devenir une ville dans la phase suivante.

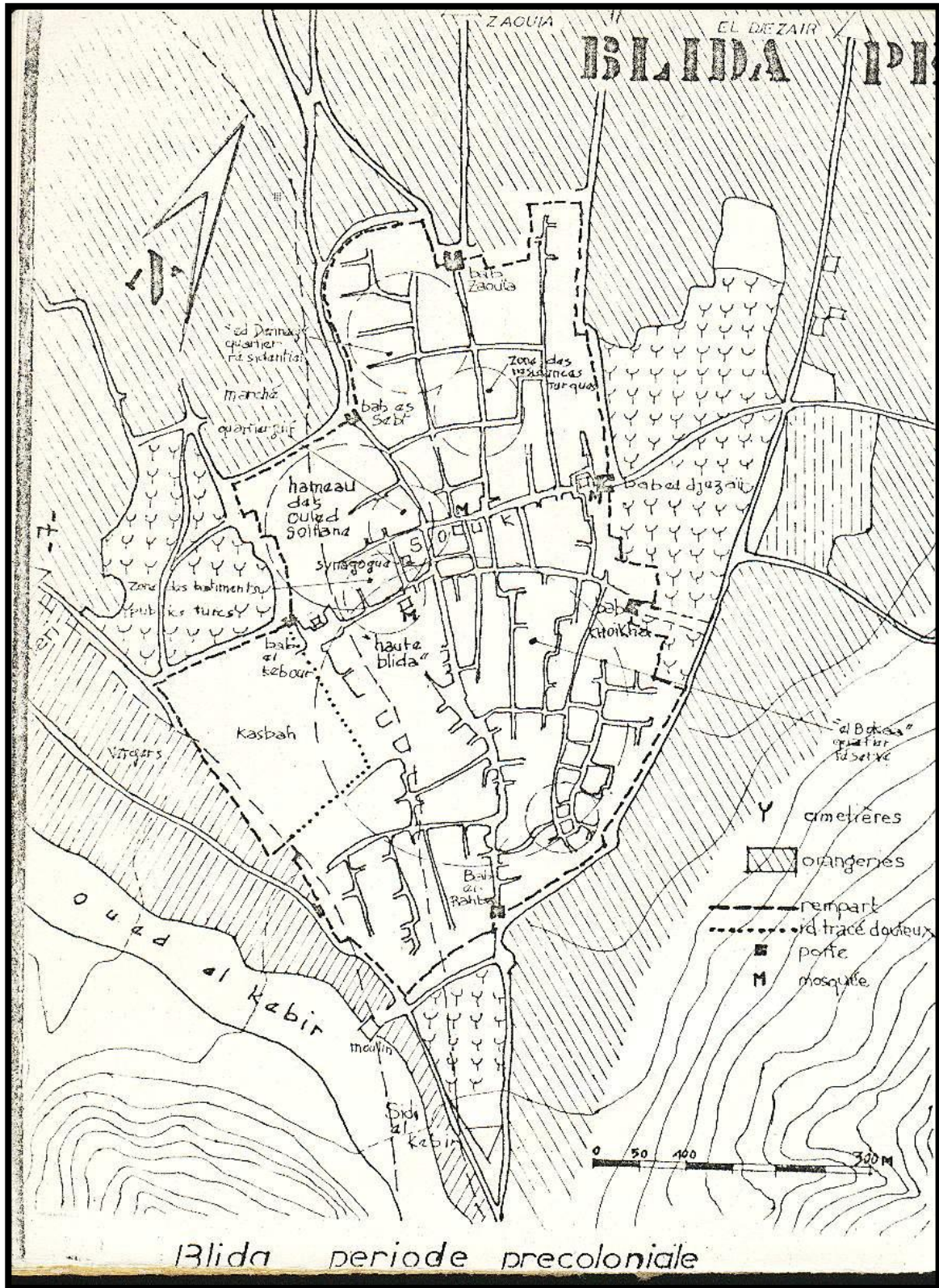
### 2.2- La période OTTOMANE (1535-1830):

En **1535** la ville s'étend vers le Nord en forme d'éventail, elle s'est organisée suivant deux rues croisées, avec la naissance des **6** portes (Bab Er-Rahba, Bab Ed-Zaïr, Bab El-Khouikha, Bab EsSebt, Bab Ez-Zaouia, Bab El-Qbour).

Blida était durant la période turque l'une des plus importantes villes de la région, le développement d'autres parcours qui la relie aux villes avoisinantes (Alger...) lui a donné le rôle de centre-relais entre la capitale Alger et le beylik du Titteri.

En **1825**, la ville de BLIDA fût ébranlée par un tremblement de terre de grande intensité qui transforma la ville en ruines, la ville a été reconstruite, le nouveau site choisi se situant à environ **2** kilomètres plus au nord.

<sup>1</sup> Le colonel C. TRUMELET « BLIDA RÉCITS SELON LÉGENDE, LA TRADITION & L'HISTOIRE »



**Carte 01 : Premier croquis établie par le génie militaire français 1842**

*Source* : Urbanisation de l'Algérie

### **2.3- La période COLONIALE (1830-1962):**

#### **A- Période coloniale (1830-1839) :**

Entre **1830** et **1839** la colonisation a entourée la ville pendant neuf ans. En **1836**, le camp de Dalmatie (Ouled Yaich actuellement) avait été construit au pied de l'atlas, à l'Est, et quatre forts qui dominaient Blida, au Sud, achevaient. L'encerclement de la ville :

- Le camp de Beni-Mered édifié en plaine à quelques kilomètres de Blida en direction de Boufarik.
- Le camp de la Chiffa.
- En **1838**, l'édification de deux camps fortifiés : le camp supérieur (Join-ville) et le camp inférieur (Montpensier).

#### **B- Période coloniale (1839-1926) :**

De **1839** à **1841** de violent combat se déroulent autour de Blida, en **1841** elle a été occupée par l'armée française. Les destructions provoquée par le tremblement de terre **1825** a libère de vastes espace a l'intérieur de rempart, ce qui a facilite l'installation et les interventions coloniales (**Voir carte n°02**).

En **1842**, les anciens remparts de pisé fortement endommagés par la guère, furent remplacés par un solide mur de pierre percé de six portes très largement au-delà du tracé.

La ville était organisée en deux quartier principaux, le quartier européen au coté nord et le quartier arabe au cote sud de la ville.

#### **C- Période coloniale (1926-1940) :**

Le mur d'enceinte fut abattu en **1926**, et transformé en Boulevard de ceinture structurant. La notion du dedans et du dehors a disparu et sera remplacée par la notion du « Centre, Périphérie ».

La première période d'urbanisation, touche surtout la périphérie immédiate du centre historique. La construction d'un réseau serré de voies de communication, rayonnant à partir des boulevards de ceinture, constitua le support de l'extension urbaine.

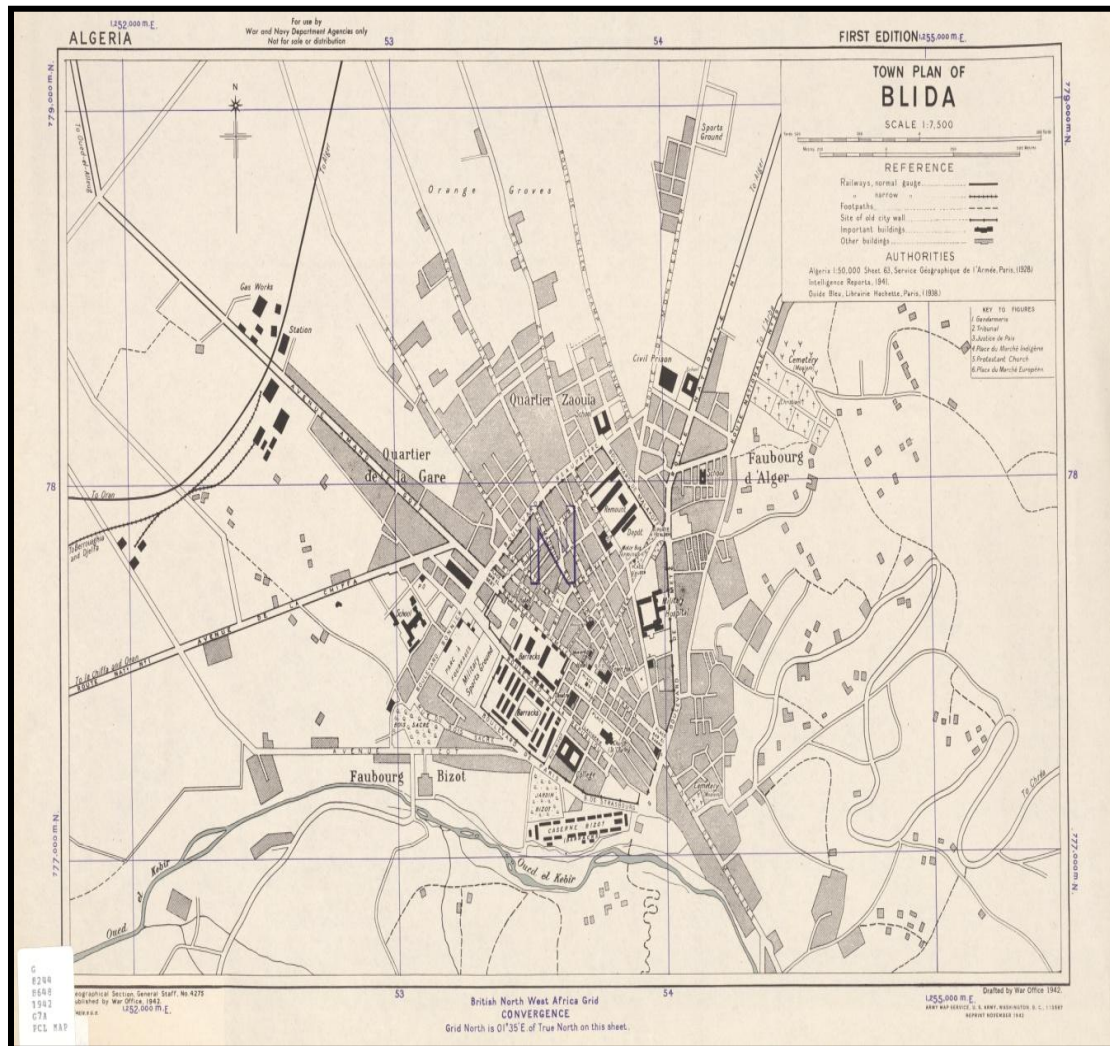
#### **D- Période coloniale (1940-1960) :**

On peut suivre à Blida comme dans toute ville Française moyenne, la multiplication des lotissements, le développement de l'habitat pavillonnaire. Un processus de décentralisation des équipements s'amorce dès **1948** (construction de la poste, l'hôtel des finances, le commissariat central, etc.).

Durant la révolution algérienne se firent sentir les plus fortes poussées d'urbanisation avec le « plan de Constantine » à la même période.

Après la deuxième guerre mondiale, mais surtout à partir de **1955**, apparurent les premières formes d'habitats collectifs, tandis que parallèlement se poursuivaient la construction d'habitations individuelles (lotissement banlieue sud, immeuble faubourg Bisot, HLM de Montpensier, cité de Bananiers, etc.).

Les colonisateurs français travaillaient ainsi à remodeler l'espace urbain en superposant une trame en damier au « labyrinthe » des rues de la ville et en travaillant des places et des rues à portique, par application d'une loi d'expropriation pour des militaires et public. L'omniprésence de l'armée a conduit à un véritable blocage de la croissance urbaine vers l'Ouest, ou elle occupe une surface considérable, en plus les contraintes naturelles du site. Cela a entraîné et orienté la croissance urbaine de la ville de Blida vers le Nord et le Nord-est de la plaine en direction d'Alger pour des raisons économiques.



**Carte 02 : La ville de Blida en 1942**

**Source :** Le Guide Bleu

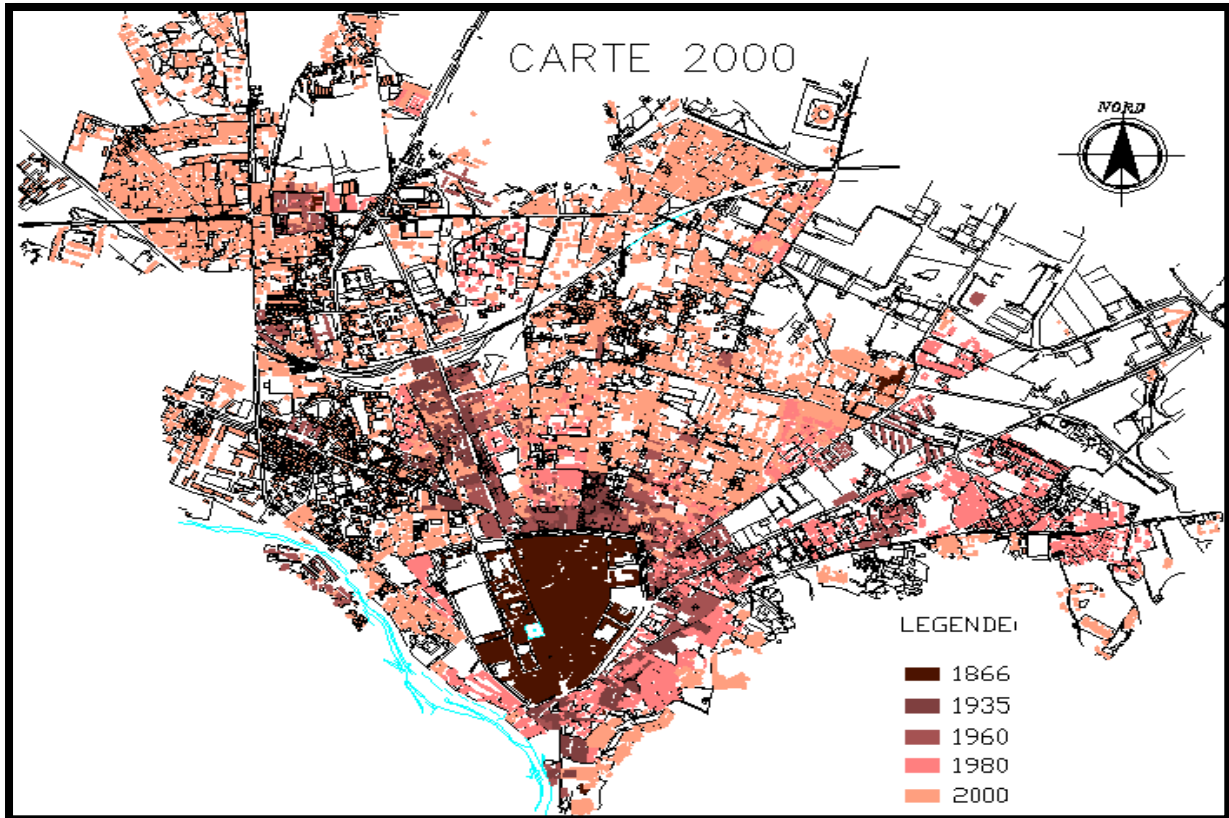
## 2.4- La période POST-COLONIALE (après 1962) :

Après l'indépendance, Blida a connu une dévalorisation et dégradation dans son tissu comme toutes les villes d'Algérie : l'exode rural l'absence de toute procédure et loi d'urbanisation incontrôlée par la suite.

Cet essor s'est traduit par un morcellement des terrains agricoles de la Mitidja sous l'effet de propagation du phénomène des constructions illicites, de même que cela a provoqué la dégradation et la vétusté de l'espace bâti du centre historique qui est du mauvais entretien.

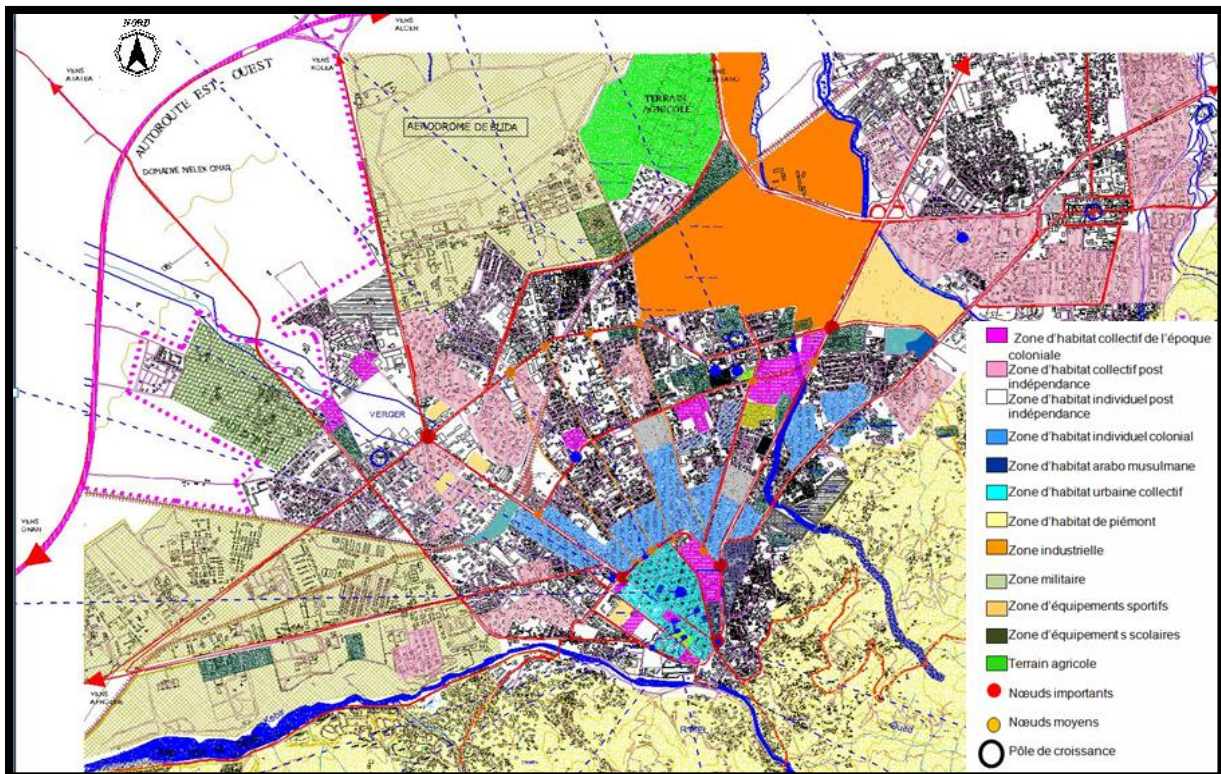
L'orientation de la croissance s'affirme vers le Nord-est, l'extension périphérique n'est plus du tout structurée par les éléments appartenant à la ville ancienne (turque ou coloniale), la ville est éclatée en quelques noyaux; le tissu urbain est rompu; la route d'Alger et d'Ouled Yaich qui guident l'extension ne la structurent pas. La rocade Nord Zabana/Ben Boulaid qui limitait un front d'urbanisation assez continu est débordée par le développement rapide des lotissements et des grands ensembles de logements collectifs.

Blida a participé activement à l'effort de la reconstruction nationale et de part ses ressources humaines et matérielles elle occupe actuellement une place privilégiée dans l'arène nationale.



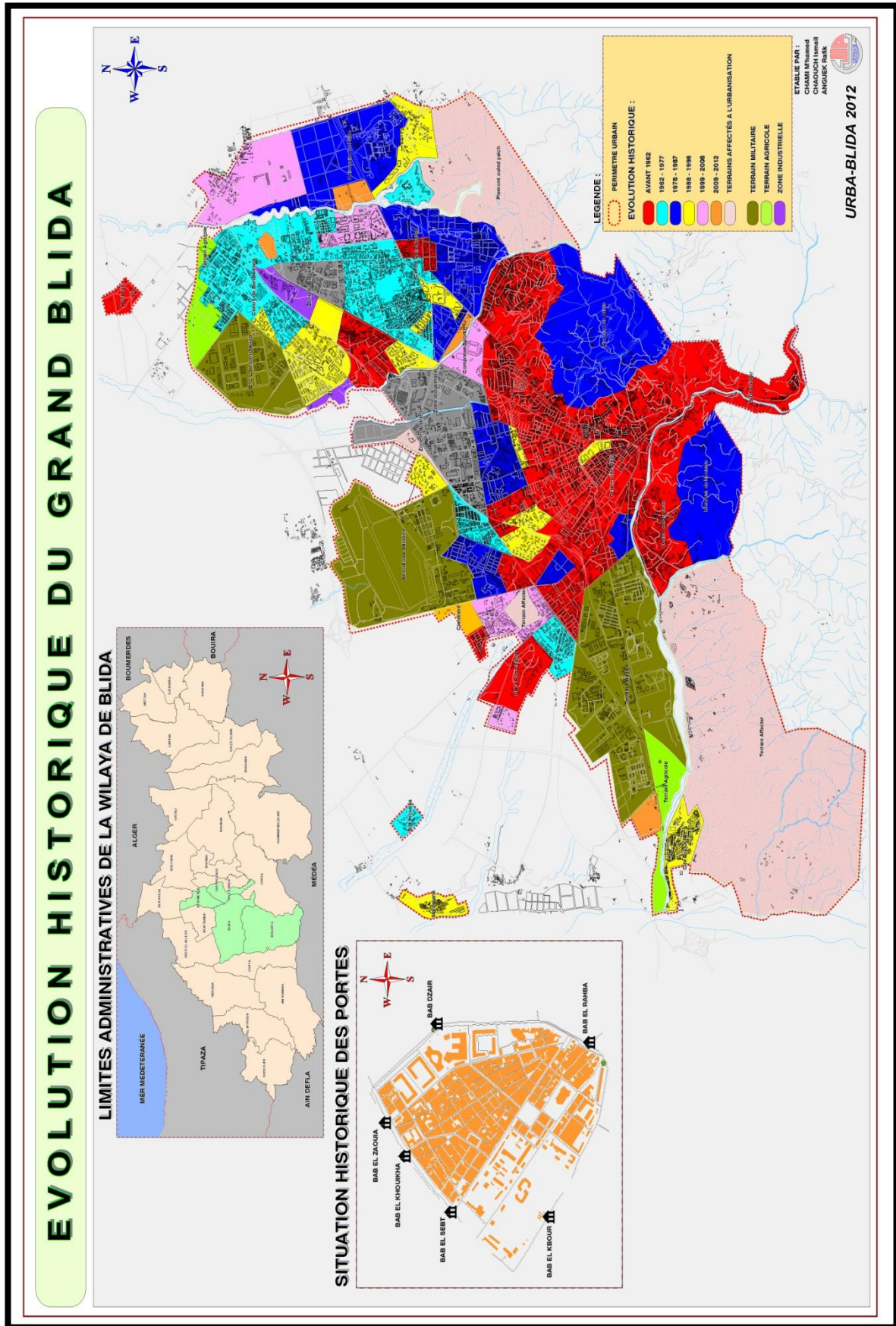
**Carte 03 : Evolution de la ville de Blida entre 1866 et 2000**

*Source : URBA Blida*



**Carte 04 : La composition urbaine de la ville de Blida en 2012**

*Source : URBA Blida.*

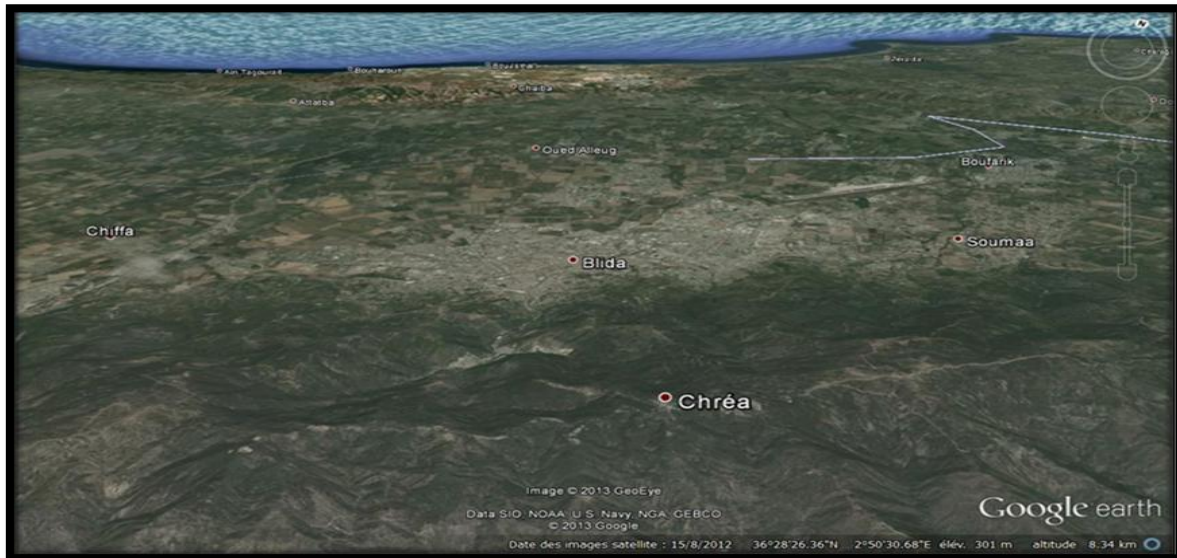


**Carte 05 : Evolution historique du Grand Blida**  
Source : URBA.Blida

## II- Connaissance du périmètre d'études :

### 1- Présentation du Grand Blida<sup>2</sup> :

Le Grand Blida est situé près de **50 Km** de la wilaya d'Alger, limité au Sud par la grande chaîne de montagne de l'Atlas Blidéen ainsi que par la wilaya de Médéa et la commune de Chréa. Au Nord par les communes d'Oued El Alleug et de Béni-Tamou, à l'Ouest par la commune de la Chiffa et à l'Est par les trois communes de Boufarik, Guerrouaou et soumaa.



**Figure 26 : La ville de Blida et la chaîne montagneuse de Chréa**

*Source:* Google earth.

#### 1.1- Origines administrative:

La ville de Blida fût classée Chef-lieu de commune de plein exercice le **15 Avril 1848** où elle comprenait alors quatre secteurs urbains éparpillés à travers son territoire comme suit :

- A – **JOINVILLE** (actuellement Centre de ZABANA)
- B – **DALMATIE** (actuellement commune d'OULED YAICH)
- C – **MONT-PENSIER** (Actuellement Centre de BEN-BOULAIID)
- D – **BENI-MERED** (actuellement commune de BENI-MERED)

Béni Mered fut séparée de BLIDA et érigée en commune de plein exercice en **1873**.

En **1958**, deux autres communes nouvelles furent créés: Bou-Arfa et Chréa.

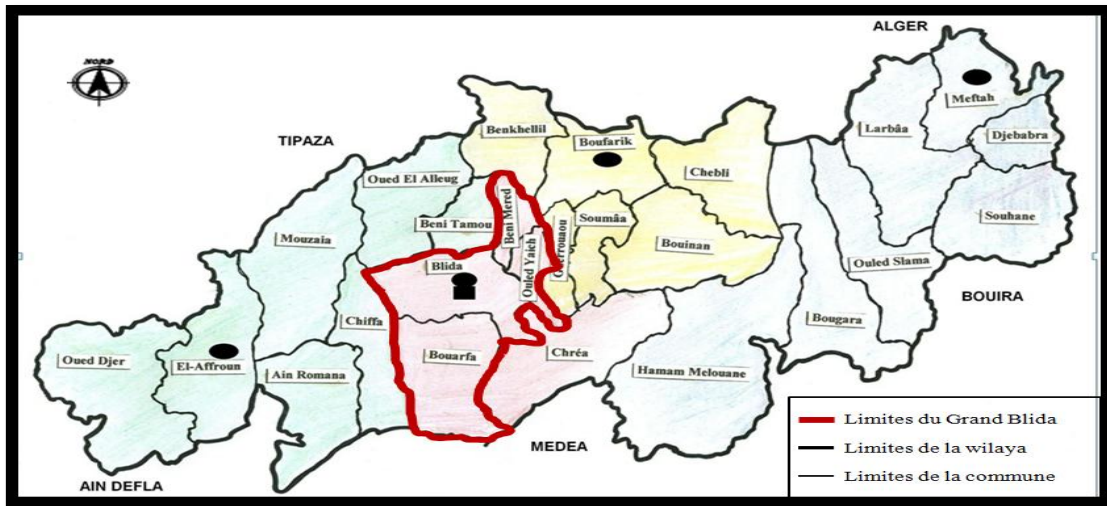
Le **1 juillet 1963** ; les communes de Bou-Arfa et Béni-Mered et Chréa ont été rattachées à la commune de Blida.

D'après le découpage administratif de **1974**, la ville de Blida est classée Chef-lieu de Wilaya de Blida détachée comme chef-lieu de Daira de la Wilaya d'Alger.

Un nouveau découpage administratif fût concrétisé en **1984**, où le territoire de la commune de Blida fût divisé en cinq communes : APC de **Blida** ; APC de **Ouled yaich** ; APC de **Bouarfa** ; APC de **Béni-Mered** ; APC de **Chréa**.

Actuellement la grande ville de Blida ou le Grand Blida comporte les communes suivantes: **BLIDA, BOUARFA, OULED YAICH, BENI MARED**. (Voir Fig.n°27)

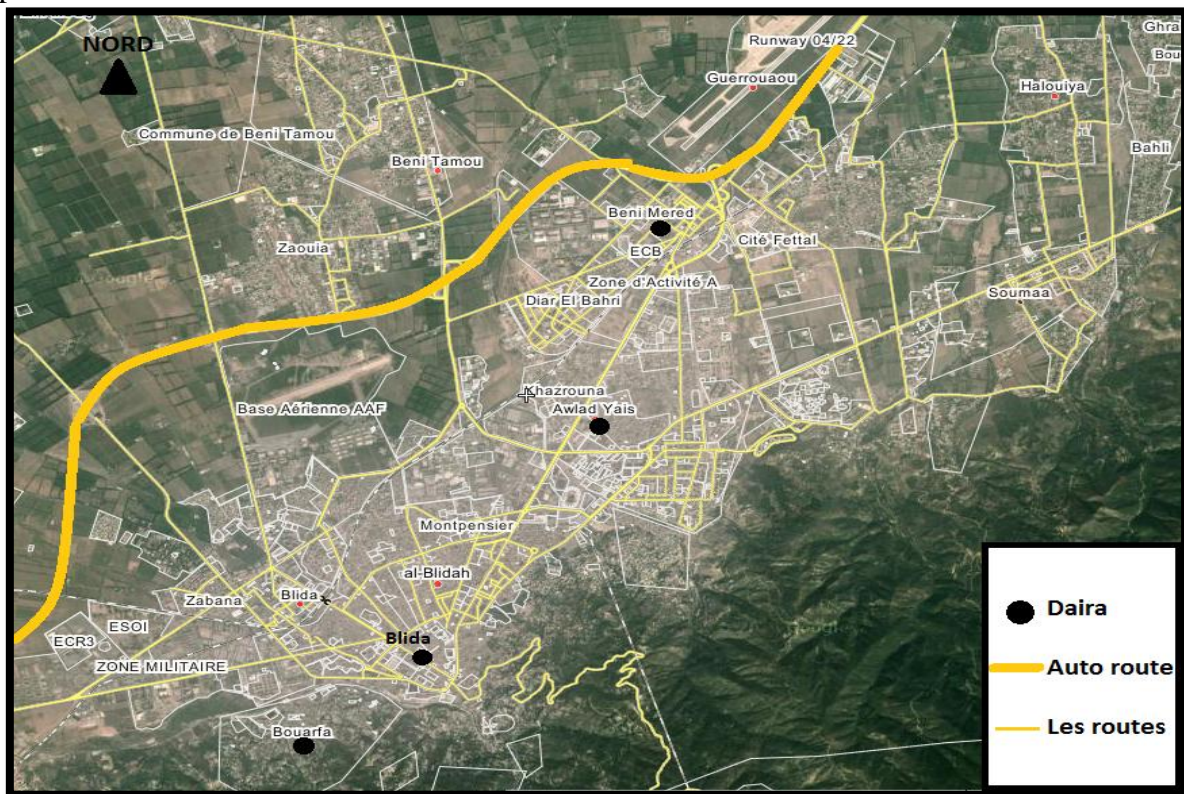
<sup>2</sup> URBA.BLIDA : PDAU du Grand Blida



**Figure 27 : Limites administratives du Grand Blida**

*Source : URBA Blida*

Le territoire du Grand Blida, par sa position centrale privilégiée, que ce soit au niveau local, régional ou national, est un carrefour entre les régions Est, Ouest, Centre et Sud englobant toutes les structures urbaines à caractère locale et régionale les plus riches et les plus modernisées.



**Figure 28 : Vue satellite sur le Grand Blida**

*Source : Google Earth.*

Le Grand Blida est aussi traversé par plusieurs types de voies de communication qui lui offrent un espace équipé, modernisé, ainsi convoité par toute la population régionale et nationale.

Blida est devenue un grand centre administratif industriel, commercial, Militaire, universitaire, de recherches scientifiques, sportives, et sanitaires. Blida avec ses offres de services dépasse ses limites administratives pour atteindre ou dépasser les wilayas limitrophes.

### 1.2- L'organisation urbaine de la ville de Blida :

On peut résumer l'évolution de l'organisation urbaine de la ville de Blida en 4 phases :

- Dans une première phase qui dure jusqu'en **1926**, date de la démolition des remparts il y a lieu préservation de l'organisme urbain originel,
- Dans une deuxième phase qui se prolonge jusqu'en **1954**, la ville se développe de façon anarchique, en liaison avec la prolifération des lotissements.
- Une troisième phase de **1954** à **1962** laisse apparaître une croissance précipitée avec prédominance de l'habitat collectif
- Et enfin, la croissance depuis **1962**, avec la poursuite des lotissements dont certains avaient été commencés par les français, l'implantation de programme officiel par les sociétés immobilières, presque essentiellement de l'habitat collectif et l'apparition de nouveaux quartiers appelés souvent « habitat spontané » formés de constructions sommaires, sur des terrains sous équipés (assainissement, voies de communication, adduction d'eau etc...) et parfois impropres à la construction (Ouled Yaich, Ben-Amour ) piémont Est et Bouarfa.

Ce mouvement de densification de la périphérie s'est poursuivi après l'indépendance sous la poussée de deux phénomènes :

- D'une part, la naissance illicite de quartiers nouveaux par le biais des constructions exigées par de nouveaux arrivants sur des terrains communaux ou des lots achetés (ex. Ben Amour), dus à l'initiative individuelle sont sans infrastructures ou voiries convenables.
- D'autre part, et plus tardivement (vers les années **77**), les grandes opérations de logement du type **1240** à Ouled Yaich, **1360** à Sidi Abdelkader etc... Ces derniers, bien que relativement récentes et viabilisés par le manque d'équipements d'accompagnement ; même lorsque ceux-ci sont programmés (ainsi la **ZHUN** de Ouled Yaich), la priorité était accordée au facteur logement.

Par ailleurs, il y a lieu de faire remarquer qu'à partir de la fin des années **1962** et jusqu'au début des années **1976**, le lancement des programmes d'industrialisation ainsi que les actions entreprises dans le domaine de l'encadrement administratif et surtout scolaire, l'urbanisation a pris une forme nouvelle.

### 1.3- Croissance urbaine 1977 – 2003 :

La croissance urbaine de cette dernière décennie se distingue par sa rapidité et son ampleur, mais aussi par son irrationalité ou plutôt par son gaspillage foncier.

Tournant le dos aux piémonts, sa poussée s'est faite vers le Nord le long des axes tels la **RN1**, et la **RN 29** et sous de multiples formes.

L'habitat spontané illicite a connu un développement intense. Les structures supposent le contrôler (**A.P.Cs**, subdivisions) se trouvant débordés par son ampleur et ne réagissent pas avec l'autorité et la fermeté nécessaire. Il est le reflet d'un flux migratoire créé par l'attractivité du chef-lieu et des services qu'il dispose plus que par le marché de l'emploi s'y trouvant.

Par ailleurs et du fait de son illégalité, l'habitat ne présente pas les infrastructures ou le niveau d'équipements nécessaires aux besoins de sa population. Ce n'est que depuis quelques années qu'un effort en vue de la viabilisation de ses quartiers urbains est entrepris en parallèle avec les opérations de régularisation. Ces quartiers sont une composante de la trame urbaine qui devront être réexaminés en vue d'une restructuration et d'une densification ainsi que d'une meilleure intégration.

D'autre part, une urbanisation « officielle » a occupé de vastes superficies avec d'un côté la création de zones industrielles totalisant **246** ha. S'ajoutent à celle-ci les assises de l'université de la ferme expérimentale (**242** ha).

La croissance de la ville s'effectue de façon « spontanée ». Ces constructions correspondent à une extension de fait du périmètre urbain des terrains que le Ministère de l'Agriculture compte encore comme « terres agricoles » sont déjà occupés par la construction échappant à tout contrôle).

Mais quelque soit le type d'occupation ou sa forme, un dénominateur commun les réunit tous, cette occupation s'est faite vers la plaine, sur des terres à excellentes potentialités agricoles et elle a gommé les distinctions qui existaient auparavant entre Blida et les villages périphériques tels Béni-Mered ou Ouled Yaich (ex. Dalmatie).

Ces nouveaux quartiers périphériques de la ville se trouvent pris entre deux mouvements :

- D'une part, l'extension du noyau de Blida vers ces derniers, donc la consommation d'assises agricoles.
- D'autre part, les exigences de leurs propres noyaux anciens ; lesquels se trouvant en porte à faux par rapport à la nouvelle extension (cas de Béni-Mered ou Ouled Yaich) n'étant pas intégré, et leur position comme centre de vie de la zone étant remis en question.

#### **1.4- Problématique du développement :**

Blida dans ces deux décennies **1978 – 1988** est une agglomération qui a vu sa population plus que doubler et surtout sa superficie urbaine se multiplier, elle s'est caractérisée par une croissance rapide ; malheureusement souvent anarchique.

Blida étant le cœur de la Mitidja, réservoir des terres à excellentes potentialités agricoles, elle est l'articulation entre la Mitidja orientale et la Mitidja occidentale qui s'agencent de part et d'autre sur l'axe Blida – Alger.

Il y a donc un périmètre urbain dont les possibilités d'extension sont bloquées tant au Nord qu'à l'Est et à l'Ouest par des barrières naturelles (valeur agricole) ou artificielle (zone militaire).

Il y a lieu de noter que Blida dans les décennies écoulées, était caractérisée par une puissante attraction de population (mouvements migratoires importants, exode rural) qui ont posé et posent toujours un grave problème d'équilibre et de maîtrise de l'urbanisation. Une multiplication rapide des besoins en logements, équipement et en emplois.

Donc, il est important de trouver une formule appropriée pour bloquer les mouvements migratoires vers la région de Blida et diminuer le phénomène de l'exode rural ; ceci par les différentes instances, en renforçant d'autres pôles économiques prévus dans la wilaya de Blida tels que Bouinan et El-Affroun. Ceci demande une étude régionale et un choix politique en matière d'aménagement du territoire, eu égard à la complexité des problèmes d'urbanisation, qui ne peut trouver une solution radicale dans ce document d'urbanisme.

### 1.5- Les instruments d'urbanisme effectués de 1957 au 2003 :

- La première étude a été effectuée par le bureau central d'études pour les équipements d'outre Mer en **1957** (Bureau d'études Français).
- La deuxième étude a été effectuée par la **CADAT** en **1978 (P.U.D)**.
- La troisième étude a été faite par l'**URBA-Blida** en **1989**, elle rentre dans le cadre des études du **PDAU**.

Suite aux résultats obtenus des études effectuées dans les territoires du Grand Blida jusqu'à ce jour, on remarque que la mise en application des études sur la réalité n'a pas chevauché sur de nouvelles limites de la commune de Blida ; mais l'extension a été faite sur les côtés d'Ouled yaich et Béni-Mered.

La ville de Blida était chef-lieu de Daïra jusqu'en **1974** où elle est classée chef-lieu de wilaya. Depuis **1962** Blida n'a connu aucun programme de logements ou d'équipements durant toute la période, jusqu'en **1977** avec un premier programme de **1300** logements à Sidi-Abdelkader puis un deuxième programme de **1240** logements à Ouled Yaich qui rentre dans le cadre de la **ZHUN**. Les dirigeants et les responsables locaux ont demandé aux bureaux d'études d'effectuer un projet de **ZHUN** dans le cadre des instruments d'urbanisme au niveau des territoires du Grand Blida.

En **1988**, les autorités de la wilaya de Blida ont lancé la révision du **PUD** du Grand Blida qui a été reconverti en études de **PDAU** suite à la restructuration du **PUD** en **PDAU** et en **POS** en **1990** et **1991**.

L'étude du **PDAU** a prit en charge, à partir de cette date, tous les besoins et déficits, en forme de prévisions sur un parcours de temps de **15** ans : réparti sur le court, moyen et long terme.

L'étude du **PDAU** a effectué des terrains pour recevoir différents programmes de logements et d'équipements et autres au cours des différents termes.

Actuellement, on se trouve devant la fin du long terme. Tous les terrains qui ont bénéficié des grands programmes sont consommés. Ils restent quelques sites vierges non utilisés qui rentrent dans le cadre de l'approbation de l'étude du **PDAU**. Ils sont délimités en études de **POS**, éparpillés à travers les territoires des communes du Grand Blida. Chaque site non consommé a des spécificités naturelles tels que le relief et autres ; administratif, tel que la situation ou la nature juridique du foncier.

### 1.6- Occupation des sols au niveau du grand Blida :

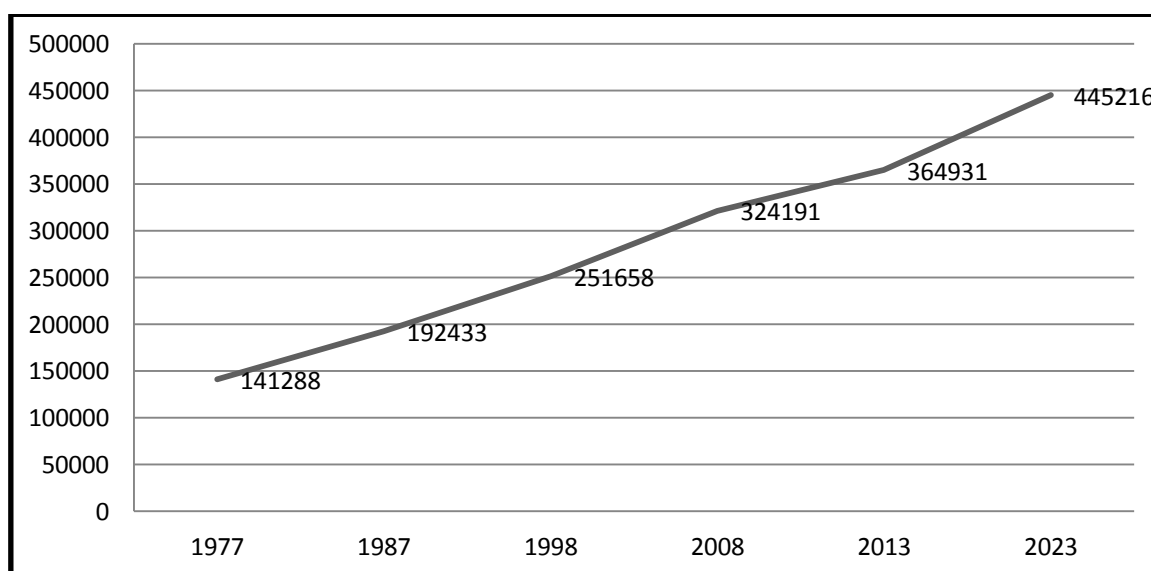
D'après les résultats et les données obtenus de l'analyse de la situation actuelle du territoire du **Grand Blida**, regroupent plusieurs composantes qui sont réparties sur plusieurs zones distinctes au niveau des grands territoires.

Le **Grand Blida** couvre une superficie totale d'environ **16332 ha**, répartie en zone urbaine de **4312 ha (26%)** et une surface agricole et inondable de **3991 ha (25%)** ainsi qu'une zone montagnaise de **8029 ha (49%)**.

Dans les localités urbaines du Grand Blida résident les grands équipements à caractère local et régional tels que (l'administratif, l'université, le sanitaire, le sport, la formation professionnelle, la Sonelgaz, services, commerce, les activités, l'industrie, l'agriculture, la justice, les militaires, les centres d'affaires et des gares pour le transport des marchandises et une inter-modalité de transport urbain, régional et autres...). (Voir annexe 4, carte n°06 et carte n°07).

### 1.7- Evolution de la population du grand Blida :

Une étude socio-économique a déterminé l'évolution démographique du Grand Blida, sa composition et sa répartition (par âge et sexe). Le recensement est l'outil de base du démographe, cette analyse est essentiellement basée sur les données de l'ONS (Office National des Statistique) **RGPH 87 -98 -2008**, actualisées et complétées auprès des services de la commune et la wilaya (DPAT). Le graphique ci-dessous illustre l'évolution de la population du Grand Blida de **1977** jusqu'à **2008** avec une estimation de la population à l'horizon de **2013** et **2023**.



**Figure 29 : Evolution de la population du Grand Blida**

*Source :* RGPH 2008 (ONS) : DPAT

## 2- La gestion urbaine et planification des projets dans le cadre du développement durable (Identification du PDAU du Grand Blida) :

Le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme fixe les orientations fondamentales des territoires concernés par l'extension et le développement du tissu des agglomérations et détermine en particulier les destinations générales des sols et leurs interdépendances à l'intérieur de la zone urbaine.

La révision du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme du **Grand-Blida** a commencé en **2003**. L'étude est répartie en trois phases distinctes.

**1-** La première phase est composée par l'analyse du territoire du Grand-Blida dans son ensemble. Cette partie de l'étude est répartie en : **Population emploi et Analyse de l'état actuel**.

Cette première phase de l'étude du **PDAU du Grand-Blida** est approuvée par les autorités de la wilaya et les services concernés le **18-07-2004**.

**2-** La deuxième phase comprend la partie besoins et nécessités à court, moyen et long terme en matière d'habitat et d'équipements suite aux résultats des perspectives d'évolution démographique.

**3-** La troisième phase sera consacrée à l'élaboration d'un document complémentaire qui contient un règlement général pour toute l'étude du **PDAU** du Grand Blida.

Besoins et nécessités du Grand Blida ont été identifiés et estimés en trois périodes :

1. Court terme (2004 – 2008).
2. Moyen terme (2009 – 2013).
3. Long terme (2014 – 2023).

### 2.1- Les infrastructures de base :

Les infrastructures techniques ou de base sont l'ensemble des réseaux primaires existant sur le territoire dont il est important de connaître le tracé exact à travers les communes du **Grand Blida** afin de contribuer au développement de la ville et son extension future. On cite :

1. Réseau de voirie et communication.
2. Réseau d'électricité.
3. Réseau du gaz.
4. Réseau téléphonique.
5. Réseau d'AEP.
6. Réseau d'assainissement.
7. Réseau de transport.

On s'intéresse dans ce mémoire au réseau de voirie et communication et au réseau de transport.

### 2.2- Le réseau de voiries et communication :

#### A- Les voies de communication :

Les voies de communication sont divisées en deux catégories :

- Hors périmètre urbain (Routes à grandes circulations).
- Dans le périmètre urbain (Voirie urbaine primaire et Voirie urbaine secondaire).

**Hors périmètre urbain :** De par sa situation stratégique l'espace du territoire du Grand-Blida est considéré comme un point de rencontre à cause de l'existence d'un réseau de voirie très développé à caractère régional et national, matérialisé entre l'Est, l'Ouest, le Sud et le Nord par ce dessin d'infrastructure et de son espace proche ou mitoyen avec la capitale d'Algérie. Donc par l'existence de toutes les installations de voirie et d'équipements à caractère national et régional, on en déduit que cet espace est vraiment convoité par toutes les catégories de population.

**Dans le périmètre urbain :** La voirie urbaine du **Grand Blida** est très développée et se divise en voies primaires, secondaires et tertiaires. (**Voir annexe 4, carte n°08**).

- **Les voies primaires** : Les voies primaires sont connues par l'importance du trafic, des équipements, des services et l'utilisation de cet espace public par les moyens de transport urbain ; finalement on classe la voirie primaire par des appellations de boulevards, d'avenues, de pénétrantes ou de rues à travers les territoires des zones urbaines du Grand Blida.

- **Les voies secondaires** : Les voies classées comme secondaires, sont les voies de liaison de quartiers ou les voies de moindre circulation par rapport à la voie primaire. Ce type de voies se trouve surtout dans les zones périphériques du centre de Bouarfa où les agglomérations secondaires ainsi que dans les zones urbaines mitoyennes avec les agglomérations des autres communes, telle la cité Fettaf, au niveau du côté Ouest de l'agglomération Chef-lieu de Guerrouaou.

Les voies de communications ont des zones de non aédificandi d'après le classement de la voie hors zone urbaine.

### B- Le réseau de voirie :

Les axes importants qui structurent le **Grand Blida** et assurent l'échange avec les communes satellites sont constitués par (**Voir annexe 4, carte n°09**) :

**1) L'autoroute Est-Ouest** : qui a comme fonction principale le transit et l'échanges avec les communes et les wilayas limitrophes.

Cette infrastructure importante a allégé le problème de circulation dont souffrait la ville de Blida surtout en matière de poids lourd.

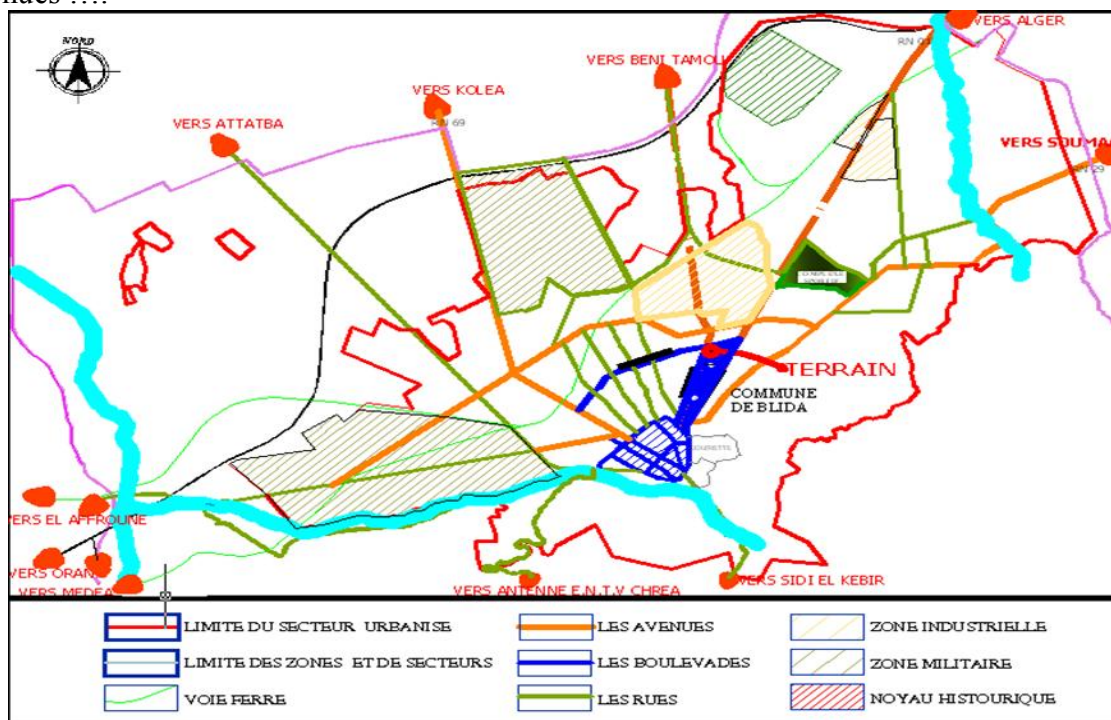
Au niveau des territoires du **Grand Blida** sur le tronçon Beni Mered- Chiffa on compte cinq (**05**) échangeurs ( Beni Mered, route de Beni tamou, route de Oued Alleug, route Attatba et la Chiffa ).

**2) La route nationale N° 1** : Reliant la capitale avec le sud du pays en traversant le territoire du **Grand Blida** elle passe par le centre ville de Blida ; et relie tous les axes structurants de la zone urbaine sous forme de boulevard principale (El Arbi Tbessi).

**3) La route nationale N° 29** : elle assure l'échange entre le piémont Est (coté ville nouvelle de Bouinane) et le **Grand Blida** en passant par Soumaa.

**4) La route nationale 37** : c'est un parcours de **17 km** dont un tronçon rentre dans le territoire du **Grand Blida** cette voie assure la liaison entre la zone urbaine de Blida coté sud et la zone naturelle de distraction et de détente ainsi que de loisirs sur les hauteurs de Chréa. Cette voie est très convoitée surtout dans la période estival d'hiver.

**5) Le chemin wilaya 143** : c'est un tronçon de **04 km** à partir du club épique jusqu'à la zone militaire où elle rejoint la **RN°1**, elle est considérée comme un évitement principale qui contourne la ville de Blida sur le coté inférieur en faisant la jonction l'est et l'ouest des territoires. Elle est considérée comme l'une des voies structurantes les plus importantes dans le tissu urbain de la ville de Blida, faisant la liaison directe entre ses différents boulevards, avenues ....



**Figure 30 : Schéma de la structure viaire de la ville de BLIDA**

*Source* : URBA Blida

### 2.3- Le réseau de transport :

Le déplacement de la population à l'intérieur du territoire du **Grand Blida** ainsi qu'avec les communes limitrophes est assuré par différents réseaux :

- **Le réseau urbain et interurbain** : assure le déplacement des voyageurs à l'intérieur du tissu urbain, en faisant la jonction entre ses différentes entités.
- **Le réseau suburbain** : Plus élargi il fait la liaison entre Blida et les agglomérations limitrophes à la zone urbaine.
- **Le réseau régional** : assure le transport des voyageurs entre la wilaya de Blida et les wilayates limitrophes.
- **Le réseau ferroviaire** : c'est les lignes chemin de fer reliant Alger et Oran en passant par Blida en marquant des arrêts dans des gares bien déterminées.

La gare routière provisoire située au sud du complexe sportif Mustapha Tchaker constitue le point de convergence de tous types de transport.

### 2.4- Les infrastructures routières et les équipements d'accompagnement :

#### A- La croissance du Grand Blida et le transport (Urbain – Suburbain) :

Il apparaît nécessaire de pratiquer une politique réelle et stricte de l'aménagement et de l'urbanisme des grandes agglomérations d'une part, et d'autre part orienter les extensions actuelles et futures. Un nouveau quartier est en voie de développement ou en projet de part et d'autre du **Grand-Blida**.

Dans cet amalgame de pratique urbaine, il semble nécessaire de faire un plan de circulation du transport urbain dans le **Grand Blida**.

On constate d'une manière générale que la circulation à l'intérieur d'une grande agglomération ne correspond pas toujours aux possibilités techniques. Tous les transports collectifs tendent à se développer. Les moyens de transports individuels sont rendus responsables de l'encombrement qui ralentit fortement la circulation urbaine. Pour l'améliorer, on aura recours à des palliatifs ; élargissement des voies, interdiction ou limitation du temps de stationnement, sens unique, parcs de stationnement souterrains ou aériens, l'aménagement des petites gares routières au niveau de Sidi Yacoub et du complexe sportif Mustapha Tchaker à destination des villes proches de Blida ainsi qu'une gare intermodale pour le transport des voyageurs sur la route de Béni-Tamou.

Selon le **PDAU** du **Grand Blida** deux variantes sont proposées pour une gare de triage ; une variante sur les chemins de fer Blida-Médéa et une autre variante sur l'autoroute Est-Ouest.

L'étude du **PDAU** propose un terrain au Nord de la voie ferrée pour l'assise d'une gare intermodale et un autre terrain pour une gare de triage sur la **RN1** Blida-Chiffa.

La création des voies urbaines dans toutes les directions sera valorisée par l'existence ou l'installation des équipements sur les côtés des voies ; ces installations rendront un service considérable à la population et amélioreront la forme urbaine, là où le projet de voies se manifeste.

Une ville bien desservie, irriguée par toutes les formes d'artères (primaire, secondaire et tertiaire) est une agglomération structurée. Le **PDAU** du **Grand-Blida** projettera aussi des voies au niveau de la zone montagneuse pour son désenclavement. Pour maintenir ces

couloirs des futures voies, il est nécessaire de les matérialiser par des bornes pour la préservation du couloir jusqu'à la fin de la réalisation du projet. Cette opération est nécessaire pour ne pas compromettre le tracé du projet par des constructions imprévues.

### **B- Offre de services sur l'autoroute Est-Ouest et la zone naturelle au Sud du Grand-Blida :**

Sur l'autoroute Est-Ouest et sur le parcours Béni-Mered – La Chiffa, on constate que la zone est dépourvue d'offres de service d'accompagnement en ce qui concerne les stations de services ; donc il faut injecter sur cette partie du territoire concerné, une infrastructure de services et motels pour les usagers de la route. Le type de ces infrastructures sera, suivant les normes des équipements prévus par la réglementation.

### **2.5- Services et infrastructures de différents équipements éventuels sur la partie Sud du Grand-Blida :**

Il est à noter que la zone Sud du **Grand Blida** couvre une superficie très importante. C'est une zone naturelle très vierge jusqu'à ce jour. A l'intérieur de cette zone, on trouve de grands sites très favorables pour des projets en matière de complexes sportifs nationaux, même internationaux des équipements de repos et de colonie de vacances, des salles des fêtes en milieu naturel au Sud de Bouarfa.

Les équipements projetés sont subordonnés par des différents projets d'infrastructures routières sur toute la partie Sud du piémont, qui nécessite un désenclavement total et des relais ainsi que des installations d'équipements collectifs, pour mieux maîtriser cette zone.

Pour toute installation en matière d'infrastructures routières ou autres, quelque soit sa nature sur les territoires Sud du **Grand Blida**, là où on est devant une obligation de désenclaver la zone de piémonts, par l'ouverture des voies de liaisons ainsi, pour ne pas compromettre les couloirs projetés par la réalisation de l'habitat illicite et ne pas bidonvilliser la zone de l'arrière ville.

La réalisation en matière de voies de liaison, va faciliter le développement homogène de la ville et va permettre d'appliquer la réglementation d'aménagement et d'urbanisme.

### **2.6- La planification urbaine dans le cadre du développement durable : Les études d'aménagement à grandes échelles :**

Dans la phase deux du **PDAU** du **Grand Blida** des études d'aménagement à grandes échelles ont été proposées en vue de satisfaire les besoins de la ville (**Voir annexe 4, carte n°10**). On remarque que la planification urbaine de la ville de Blida rentre dans le cadre du développement durable puisque elle est proposée après **2004** et respecte partiellement les buts du développement urbain durable comme on peut le constater dans les propositions du **PDAU** suivantes :

- 1) Les études des bassins et sous bassins versants.
- 2) Les études d'aménagement des digues concernant les berges des oueds.
- 3) Les études concernant les étages végétales et la nature des plantations.
- 4) Le maintien des sols, sur la zone montagneuse, contre l'érosion rapide causée par les eaux de ruissellement.
- 5) Les berges des oueds nécessitent des sentiers pour faciliter le passage des voies de liaison.
- 6) Des études concernant les zones de loisirs, de récréation, de détente et les **ZET** qui seront situées dans la zone sud ainsi que sur les côtés de la voie Blida – Chréa.

- 7) Des études pour les retenues collinaires.
- 8) Le Grand-Blida a besoin d'une gare de triage.
- 9) La création d'une voie avec un pont entre la **RN1** Blida-Chiffa et le Sud de la cité Driouèche.
- 10) L'ouverture des pistes pour désenclaver la zone des piétons.
- 11) L'aménagement d'un site pour une décharge publique située à l'Est de la décharge actuelle dans une dépression naturelle.
- 12) Plusieurs scénarios d'aménagement (Est–Centre–Ouest) pour l'extension du Grand-Blida.
- 13) POS linéaires.
- 14) Centres périphériques à développer.
- 15) L'**AEP** nécessite une production importante pour les besoins futurs de Blida.
- 16) Les besoins en logements et en équipements.
- 17) Besoins en foncier.
- 18) Les zones inondables.
- 19) L'interdiction de construire sur les zones à risque.
- 20) Prévoir des zones de grandes surfaces en cas de catastrophes naturelles.
- 21) Liaison entre l'ancien Bab Errahba et la voie vers Bouarfa.

### **2.7- Le cadre réglementaire du PDAU du Grand Blida :**

Le règlement est la conclusion de l'étude du **PDAU**, il fixe les dispositions réglementaires obligatoires opposables aux tiers pour chaque zone comprise dans les secteurs urbanisés, à urbaniser, d'urbanisation future et non urbanisables tels que définies par la loi relative à l'aménagement et l'urbanisme.

L'objectif de ce règlement, est de réglementer l'occupation du sol de façon à garantir la réalisation du plan adopté.

Le présent règlement est établi conformément à l'article **17** de la Loi n° **90-29** relative à l'aménagement et l'urbanisme modifié et complétée par la Loi n° **04-05** du **14/08/2004**.

Dans ce présent mémoire on s'intéresse à la mobilité urbaine (voiries et transport) donc on se limite à illustrer seule les parties qui servent à enrichir notre travail, commençant par l'article **6** des dispositions générales en passant par les articles **14** et **15** des dispositions applicables aux différentes zones réglementaires du **PDAU** du **Grand Blida** en arrivant aux zones de non aedificandi.

On remarque à travers l'investigation du contenu du livre règlement de l'urbanisme du **PDAU** du **Grand Blida** que le contenu de l'article **14** ou **15** et le même pour tous les zones réglementaire de la ville.

#### **Article 6/ : PRESCRIPTIONS PARICULIERES :**

Il s'agit de meubler les voies urbaines importantes à travers le territoire du **Grand Blida** par des projets urbains d'envergure. Ces voies importantes sont énumérées comme suit :

- 1) Les grands Boulevards qui contournent l'ancien centre ville de Blida.
- 2) Boulevard Ben Boulaïd.
- 3) Boulevard Yousfi jusqu'à l'Université.
- 4) Boulevard Kritli Mokhtar jusqu'à Béni-Mered.
- 5) Boulevard Med Boudiaf.
- 6) Avenue du **11 Décembre 1960**.
- 7) Avenue Amara Youcef.
- 8) Avenue Mekerkeb Benyoucef.

- 9) Route d'Attatba.
- 10) Route Bouarfa Cité Driouèche.
- 11) CV 2 - CV5.

#### **Article 14/ : CLASSIFICATION ADMINISTRATIVE DE LA VOIRIE :**

La voirie est classée administrativement en trois catégories ; primaires, secondaire et tertiaire (décret n° 86-01 du 07 janvier 1986 déterminant la composition et la classification VRD).

Les voiries primaires : Constituent la maille principales assurant la desserte entre quartier en matière de : Voies de distributions routières et leurs dépendances.

Les voies secondaires : Constituent le branchement aux voiries primaires pour la desserte des unités de voisinages et préparent le raccordement des voiries tertiaires.

Les voies tertiaires : Sont constitués de tout ouvrage assurant la desserte des unités de base en matière de : Voies de circulation et d'accès vers les constructions et les parkings.

- Le plan intitulé « classification de la voirie » indique la classification des voiries dans les secteurs urbanisés, les voiries primaires à créer dans les 04 secteurs.

- Ce qui concerne les voiries secondaires, elles seront définies lors des études des POS concernant les secteurs à urbaniser et d'urbanisation future.

- Les caractéristiques techniques des 3 voiries sont données à titre indicatif.

\*Les voies importantes : Il s'agit des voies urbaines importantes à travers le territoire du Grand Blida, elles sont énumérées comme suit :

- 1) Les grands Boulevards qui contournent l'ancien centre ville de Blida
- 2) Boulevard Ben Boulaïd
- 3) Boulevard Yousfi jusqu'à l'Université
- 4) Boulevard Kritli Mokhtar jusqu'à Béni-Mered
- 5) Boulevard Med Boudiaf
- 6) Avenue du 11 Décembre 1960
- 7) Avenue Amara Youcef
- 8) Avenue Mekerkeb Benyoucef
- 9) Route d'Attatba
- 10) Route Bouarfa Cité Driouèche
- 11) CV 2 - CV5.

#### **Article 15/ : PARKING ET STATIONNEMENT :**

Le stationnement des véhicules (correspondant aux besoins des constructions et installations) doit être assuré en dehors des voies publiques.

Si le respect des autres règles de constructions l'exige, les parkings devront être réalisés en partie ou en totalité en sous-sol de la propriété.

Les espaces à réserver doivent être suffisants pour assurer l'évolution et le stationnement d'au moins :

Immeuble à usage d'habitation : 1 place pour 1 logement.

Bureau : 02 Places pour 100 m<sup>2</sup> de plancher.

Commerce : La norme est de 03 places pour 50 m<sup>2</sup> de surface de vente pour les établissements de plus de 250 m<sup>2</sup> de plancher.

- En cas d'impossibilité technique manifestée de pouvoir réaliser en surface et en sous-sol le nombre d'emplacements nécessaires sur le terrain des constructions, les places de

stationnement peuvent être prévues sur un autre terrain à condition que celui-ci ne soit pas distant de plus de **300 m** des constructions principales.

- L'aire d'évolution et de stationnement d'un véhicule nécessite **25 m<sup>2</sup>**.

### **LES ZONES DE NON AEDIFICANDI :**

#### **Les infrastructures routières :**

Toutes les voies de communications, quel que soit leur emplacement ou leur type, sont protégées par une zone de non aedificandi en dehors du périmètre urbain, qui régit les projets de constructions de toutes natures.

#### **Les chemins de fer :**

Toutes les lignes de chemin de fer, leurs couloirs sont délimités par des arbres qui matérialisent la zone de non aedificandi depuis l'installation de l'infrastructure. Elle est respectée par des balises cadrées à l'intérieur de la zone urbaine. La construction dans cette zone est interdite.

#### **Les couloirs aériens (Blida – Boufarik) :**

Il existe sur la périphérie Nord-Ouest et Nord-Est du **Grand-Blida**, des grandes infrastructures d'aérodromes militaires à caractère national.

Ces grandes installations militaires nécessitent au niveau des couloirs des zones de non aedificandi à travers un parcours **horizontal** et **vertical** bien étudié, de rentrer dans le cadre de la zone interdite et de ne pas dépasser la hauteur avancée par les services techniques spécialisés en la matière. Ces données sont basées sur des normes aériennes internationales.

Les sites ou les terrains quelque soit leur nature juridique, situés à l'intérieur du couloir ou sur la bande périphérique, doivent obéir aux normes et à la réglementation des couloirs aériens pour la délivrance des permis de lotir ou de construire. Un suivi rigoureux doit être effectué pour empêcher tout dépassement qui peut avoir des résultats malheureux ou désastreux dans la zone de Béni-Mered et le Nord-Ouest de Blida.

### **2.8- Les références réglementaires du PDAU du Grand Blida:**

- Loi n° **90-29** du **01 décembre 1990** se rapportant à l'aménagement et l'urbanisme. JO n° **52** du **01/12/1990 - P. 179**. Modifiée et complétée par la loi n° **04-05** août **2004**. JO n° **51** du **15 août 2004 – P. 03** et le JO n° **71** du **10 novembre 2001 – P 10**.
- Décret exécutif n° **91-177** du **28 mai 1991** définissant les règles générales d'aménagement d'urbanisme et de construction. JO n° **26** du **01 juin 1991 - P.788**.
- Loi n° **98-04** du **15 juin 1998** relative à la protection du patrimoine culturel. JO n° **44** du **17 juin 1998 – P.03**.
- Arrêté interministériel du **18 novembre 1998** déterminant le cahier des charges type de la concession pour l'exploitation des services publics d'alimentation en eau potable. JO n° **21** du **29 mars 1999 – P.11**.
- Loi n° **01-20** du **12 décembre 2001** relatif à l'aménagement et au développement durable du territoire. JO n° **77** du **15/12/2001 – P.15**.
- Loi n° **02-08** du **08 mai 2002** relatif aux conditions de création des villes nouvelles et de leur aménagement. JO n° **34** du **14 mai 2002 – P. 03**.

- Arrêté interministériel du **05 avril 2003** fixant les conditions et les modalités de cession d'immeubles bâtis ou non bâtis relevant du domaine privé de l'état et destinés à être utilisés pour la réalisation d'opérations d'urbanisme ou de construction. JO n°35 du **25 mai 2003 – P.15**. Modifié et complété par l'arrêté du **01 juin 2005**. JO n°65 du **21 septembre 2005**.
- Décret exécutif n° **05-317** du **10 septembre 2005** modifiant le décret **91-177** du **28 mai 1991** fixant les procédures d'élaboration et d'approbation du PDAU et le contenu des documents y afférent. JO n° **62** du **11 septembre 2005 - P. 09**.
- Décret exécutif n° **05-318** du **10 septembre 2005** complétant le décret exécutif **91-178** du **28 mai 1991** fixant les procédures d'élaboration et d'approbation du POS et le contenu des documents y afférents. JO n° **62** du **11 septembre 2005 – P.10**.
- Décret exécutif n° **06-03** du **07 janvier 2006** modifiant le décret n° **91-176** du **28 mai 1991** fixant les modalités d'instruction et de délivrance du certificat d'urbanisme, du permis de lotir, du certificat de morcellement de permis de construire, du certificat de conformité et du permis de démolir. JO n° **01** du **08 janvier 2006 – P. 04**.
- Loi n° **06-06** du **20 février 2006** portant loi d'orientation de la ville. JO n° **15** du **12 mars 2006 – P. 14**.

## Conclusion :

Blida a toujours bénéficié des implantations à caractère économique depuis l'ère coloniale. La politique de développement n'a pas échappé à la politique adoptée à l'échelle nationale; cette politique visait en premier lieu la création des emplois et des habitats pour répondre aux besoins de la population qui n'a cessé de s'accroître, ce qui explique l'extension du tissu de la ville d'une façon déséquilibrée. Dans cette dynamique, le processus d'urbanisation et d'industrialisation sont fait au dépend des terres agricoles, soit à la périphérie ou dans la ville.

La croissance socio-économique de la ville de Blida a créé des disparités et des contrastes dans l'espace. En réalité, la ville avec ses divers aspects de développement, se présente comme une mixture urbaine, composé d'un ensemble de ligatures où se logent la zone de l'habitat et la zone industrielle ; les espaces périurbains ont pris plusieurs formes urbaines : les grands ensembles d'habitations, les nouveaux lotissements, les zones d'activités économiques et industrielles, tout un fragment de ville en quête d'harmonie, d'identité et de devenir urbain.

Certes le développement socio- économique contribue au développement durable de nos villes, mais aussi génère des nuisances, pollutions et divers impacts sur l'environnement. Blida, avec son développement économique fondé sur l'industrie, se trouve actuellement dans une situation critique et irréversible, car ces sites industriels implantés auparavant à la périphérie de la ville ont été absorbés par les nouvelles implantations.

On a constaté lors de l'identification du PDAU du Grand Blida, la sérieuse volonté des autorités publiques de la ville pour minimiser les impacts négatifs du développement socio-économique sur l'espace urbain et améliorer la situation dans la perspective du développement durable et cela à travers les orientations des outils de planification ou de gestion de l'espace tels le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme et les différents plans d'occupation des sols ainsi que la révision et l'actualisation de la réglementation.

# **TROISIEME PARTIE**

« LES TRANSPORTS A L'EPREUVE DE  
LA DURABILITE »

## **CHAPITRE 06**

**« LA MOBILITE DURABLE COMME  
INDICATEUR DE LA DURABILITE  
URBAINE »**

### Introduction :

Le travail est centré sur l'état des villes et le rôle de leurs responsables politiques dans le processus de l'urbanisme durable. Après la présentation de l'ensemble d'indicateurs de développement durable (**Voir tableau n°1**) on constate que les indicateurs les plus pertinents pour mieux évaluer un développement urbain durable sont les trois suivants :

- **L'Habitat** (le cadre de vie sociale),
- **Les Transports** (la mobilité urbaine),
- **Les Déchets** (la qualité de l'environnement).

À travers plusieurs lectures nous avons atteint la conviction que le transport englobe la plupart des indicateurs économiques, environnementaux et sociaux. On a constaté que la structuration de la ville est organisée par son système d'infrastructure de mobilité qui articule les politiques d'aménagement, d'habitat et de déplacements. C'est pour cette raison que parmi ces trois indicateurs nous avons choisis « **Les Transports** » (la mobilité urbaine) que nous avons jugé comme l'aspect le plus capable de mieux servir le but de notre recherche et de démontrer si l'urbanisme durable est un impératif pour la ville contemporaine.

L'augmentation de la mobilité des biens et personnes<sup>1</sup> dans les villes est une conséquence des exigences sociales et économiques de la population, et c'est dans ces entités urbaine où se concentrent emplois et réseaux de communication que les effets positifs ou négatifs des transports sont les plus ressentis.

Ce chapitre propose une approche conceptuelle pour donner une mesure de la durabilité d'un système de transports de personne. Le concept de durabilité est appréhendé dans une démarche évaluative et multidimensionnelle. Après avoir précisé le cadre théorique de la mobilité durable retenu, le système des transports urbains est étudié à travers les différentes dimensions du développement durable. Une lecture de la situation de la mobilité urbaine en Algérie va nous expliciter les interdépendances et contradictions du concept de mobilité durable dans la politique urbaine du pays.

## I- La mobilité urbaine

### 1- Définition de la mobilité urbaine :

« La mobilité est la propriété de se déplacer dans un espace. Cet espace peut être physique : par la circulation de biens (on parle alors de fret ou de transport de marchandises) et de personnes. La mobilité physique des hommes et des biens, fait des systèmes et se recomposent dans des formes variées. L'intensité et la portée de ces mobilités dépendent de la capacité de systèmes techniques à les satisfaire. »<sup>2</sup>

Le terme de mobilité contient une idée de mise en mouvement dans le but de réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport. La marche à pied, les deux-roues ou la voiture particulière sont les modes de transport individuel, à l'inverse des transports en commun qui sont les modes de transport collectif.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> La mobilité est ici entendue comme un déplacement physique de voyageurs et se mesure en voyageurs-km. La mobilité de voyageurs et plus particulièrement la mobilité locale et quotidienne en zone urbaine qui est étudiée dans ce travail.

<sup>2</sup> [http://fr.wikipedia.org/wiki/Mobilit%C3%A9\\_urbaine](http://fr.wikipedia.org/wiki/Mobilit%C3%A9_urbaine) consulté le 21/01/2014.

<sup>3</sup> <http://theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2000.petiotor&part=29377>

« La mobilité urbaine concerne les déplacements des individus pris dans un *environnement urbain*, pour l’opposer aux déplacements interurbains ou ruraux réalisés dans un environnement non urbain. Traditionnellement, la mobilité urbaine intéresse l’ensemble des déplacements effectués de manière quotidienne par les individus en milieu urbain<sup>4</sup>. Elle relève des activités habituelles ou *routinières* des individus (Haumont, 1994). La mobilité urbaine exclut par conséquent les déplacements exceptionnels comme les déplacements professionnels de longue distance ou les déplacements pour vacances. Elle concerne au contraire les déplacements récurrents liés au travail, aux achats et aux loisirs. Elle est parfois qualifiée de mobilité relative aux activités “banales” des individus (Bieber, Massot, Orfeuill, 1993). S’agissant des personnes précisément<sup>5</sup>, elle considère la pratique de déplacements des individus appréhendée dans un contexte spatial propre à l’urbain et limitée, en termes de temps, à leur cadre de vie habituel<sup>6</sup>. En termes d’importance, elle représente *grosso modo* un tiers des voyageurs-kilomètres annuels (Chausse, 1996). »<sup>7</sup>

« La mobilité urbaine définit l’ensemble des déplacements de personnes relatifs à des activités quotidiennes liées au travail, aux achats et aux loisirs, inscrits dans un espace urbain »<sup>8</sup>. Dans cette définition l’espace urbain n’est pas précisé donc il est nécessaire d’encadrer le champ spatial de réalisation de la mobilité urbaine. Dans ce travail la ville c’est le contexte urbain qui permet de cadrer la mobilité urbaine et son évolution.

Il existe trois modes de mobilité (déplacement) : terrestre, maritime et aérienne. On s’intéresse dans ce travail à la mobilité terrestre à l’échelle locale au milieu urbain et ses différentes structures urbaines (voiries) et moyens techniques (transports).

### 2- Mobilité, déplacements et systèmes de transport : Enjeux

« La mobilité ne peut pas être réduite aux transports, qui en constituent la dimension technique. Le concept de mobilité rend compte d’une approche transversale des transports urbains et du développement des villes. Organiser la mobilité revient à articuler les politiques d’aménagement, d’habitat et de déplacements.

Les domiciles sont de plus en plus loin des lieux d’activité, le travail représente le un tiers des déplacements en voiture, il dimensionne les infrastructures de transport. La fragmentation et la division fonctionnelle de l’espace contribuent à augmenter les distances et la dépendance automobile. La vitesse de déplacement évolue en fonction de décisions relevant de l’aménagement du territoire et des réseaux de transport mais aussi de stratégies et d’arbitrages individuels (confort, coût, impact sur l’environnement...).»<sup>9</sup>

« Les enjeux de la mobilité urbaine renvoient :

- 1) Aux conditions techniques de déplacement (les transports).
- 2) A l’organisation des activités dans la ville (la structure urbaine).
- 3) A l’analyse des pratiques sociales dans la ville.
- 4) A la qualité des espaces (paysage urbain).

<sup>4</sup> Andan, Faivre d’Arcier, Raux, 1994.

<sup>5</sup> De manière générale, dans la littérature traitant des transports, la mobilité urbaine se porte plus facilement sur l’étude des déplacements de personnes. La mobilité des marchandises en ville relève en effet de logiques qui lui sont propres et qu’il serait risqué ici de confondre avec celles guidant la mobilité des personnes. Il est en outre malaisé de relever un caractère récurrent, au sens de la quotidienneté, au transport de marchandises en ville alors que ce caractère constitue l’essence de la mobilité urbaine des personnes.

<sup>6</sup> Orfeuill, Troulay, 1989.

<sup>7</sup> [http://theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2000.petiote\\_r&part=29377](http://theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2000.petiote_r&part=29377)

<sup>8</sup> Idem.

<sup>9</sup> <http://www.citego.info/?-Mobilite-transport-et-territoire->

5) Aux mesures politiques prises pour organiser le développement urbain (vision, politiques urbaines).

Les politiques de transports sont un facteur de la construction politique des agglomérations, à l'articulation entre développement économique, équité sociale, cohérence territoriale et environnementale et qualité de vie. »<sup>10</sup>

### 3- La gestion de la mobilité urbaine:

« Les choix individuels de mobilité induisent et sont induits par les choix collectifs d'organisation des réseaux et de la mobilité. Cette relation dialectique se renforce elle-même avec l'étalement urbain des cent dernières années. Au plan de l'urbanisme opérationnel, le choix des systèmes de transport et l'organisation des mobilités, comme par exemple le partage des voiries et de l'espace public, déterminent très largement l'évolution des formes urbaines.

Dans les décennies à venir, **la gestion de la mobilité urbaine** symbolisera l'aptitude ou non de nos sociétés à aller vers un nouveau modèle de société, plus durable. Des progrès significatifs sont faits pour réduire les consommations énergétiques dans l'habitat et les activités tertiaires, la capacité de réorganisation des mobilités sera au centre d'une stratégie de transition vers une (croissance verte) et des sociétés durables.

Très souvent, le changement d'échelle des villes a débordé les frontières administratives et politiques des anciennes entités territoriales, posant partout des questions majeures et souvent mal résolues de coordination des systèmes de transport. La gestion de la mobilité est un test de la capacité politique à gérer l'articulation des échelles de gouvernance et à faire coopérer les services publics, depuis l'échelle du voisinage jusqu'à l'échelle métropolitaine. »<sup>11</sup>

### 4- La mobilité urbaine durable :

« La **mobilité urbaine durable** est une notion assez récente et qui témoigne de l'évolution des modes de vie. Aujourd'hui, on dénombre plus d'habitants dans les villes qu'à la campagne. Mais, cet afflux vers les villes et l'augmentation de la population, qui laisse augurer de futures mégalo-pôles, n'est pas sans créer de nouveaux problèmes. Il faut pouvoir assurer les besoins de mobilité. A ce propos, on note que les citoyens ont tendance à étaler dans le temps les trajets domicile-travail et se déplacent également pour d'autres motifs (loisirs, tourisme culturel, activités sportives), de jour comme de nuit.

L'augmentation des besoins en matière de **déplacements** dans les villes et la prise de conscience des nuisances liées à l'**automobile** (pollution, CO<sub>2</sub>, bruit, congestion) ont conduit les pouvoirs publics à mettre en place des **politiques de transport** dans le cadre du **développement durable**. Ces politiques ont pour objectif de proposer des **solutions de déplacement alternatifs** à la voiture et de développer les **transports en commun** ou encore le **vélo**»<sup>12</sup>. Les diverses solutions de véhicules partagés, telles que le **vélo en libre service**, l'**auto partage** avec des voitures électriques ou non vont conduire à une nouvelle approche de la voiture, notamment de sa dépersonnalisation pour une utilisation à l'usage.

« Les nouvelles technologies mobiles participent également au remodelage de la ville : il existe des applications Smartphones et des sites Internet pour planifier ses trajets, se renseigner sur les horaires et se déplacer autrement. »<sup>13</sup>

---

<sup>10</sup> <http://base.citego.info/fr/themes/theme-46.html>

<sup>11</sup> *Idem.*

<sup>12</sup> [www.cadr67.fr/page-27.html](http://www.cadr67.fr/page-27.html)

<sup>13</sup> *Idem.*

« Aujourd'hui, la **mobilité** doit être organisée et pensée dans sa complexité pour être **durable**. Nous avons à affronter deux défis majeurs : le réchauffement climatique et la pénurie énergétique. L'importance des émissions de **CO<sub>2</sub>** des villes et en particulier des déplacements urbains oblige l'ensemble des niveaux de compétence à coopérer afin d'aller vers une **mobilité urbaine durable**. En ce sens, la mobilité constitue une question centrale du débat sur la ville durable. Il est désormais indispensable d'inscrire les problématiques de la mobilité urbaine et des transports urbains dans une perspective de lutte contre le réchauffement climatique. Cela induit des projets de report modal, de véhicules propres et de traitement de la congestion urbaine tant pour le transport de personnes que de marchandises. »<sup>14</sup>

« La généralisation de la voiture conduit à des cercles vicieux d'autodestruction de la ville elle-même. On assiste, depuis une vingtaine d'années, à des efforts pour renverser la tendance, et de nouvelles évolutions des systèmes techniques :

- 1) Les tramways de la nouvelle génération.
- 2) Les vélos en libre service.
- 3) La voiture partagée.
- 4) Les systèmes de régulation automatique de la circulation.
- 5) La taxation de l'usage de l'automobile dans les zones urbaines centrales.
- 6) Les deux roues et autos électriques.

Ils ont modifié progressivement le rapport privilégié qu'entretenait la voiture avec les signes de la modernité. »<sup>15</sup>

Pour la durabilité de la mobilité urbaine un système de transport équilibré doit se baser sur trois piliers:

1. L'aménagement de l'espace ;
2. Restriction de l'utilisation des voitures particulières
3. Promotion des transports publics et de modes variables

## II- Le transport urbain et le développement durable

La demande de transport urbain a beaucoup évolué depuis les années **1970** en se complexifiant. Les transports sont tout particulièrement questionnés par le développement durable, car ce sont les mauvais élèves de l'environnement. Il est vrai qu'ils répondent à des logiques multiples, sociales, politiques, économiques, techniques, ce qui ne favorise pas leur maîtrise. Contributeurs très importants à la dégradation de l'environnement, et de manière croissante, ils sont sans aucun doute un élément essentiel de tout développement durable<sup>16</sup>.

### 1- Indicateurs de mobilité durable<sup>17</sup> :

Après avoir défini le concept de mobilité durable il est nécessaire de donner une mesure concrète de la durabilité d'un système de transport qui se repose sur les grands principes du concept de durabilité : équité, interdépendance, principe de précaution, préservation des ressources naturelles... C'est dans cette optique que nous allons aborder la problématique de la mobilité durable.

---

<sup>14</sup> <http://base.citego.info/fr/themes/theme-46.html>

<sup>15</sup> Idem.

<sup>16</sup> Robert Joumard, « Développement durable et transports », Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Conservatoire National de Formation à l'Environnement, Alger, 27 juin 2005.

<sup>17</sup> Jean-Pierre Nicolas ; Damien VERRY ; « indicateurs de mobilité durable : outils d'analyse comparative de la mobilité urbaine » ; Laboratoire d'Economie des Transports (LET)/ Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE) Lyon. [verry@entpe.fr](mailto:verry@entpe.fr)

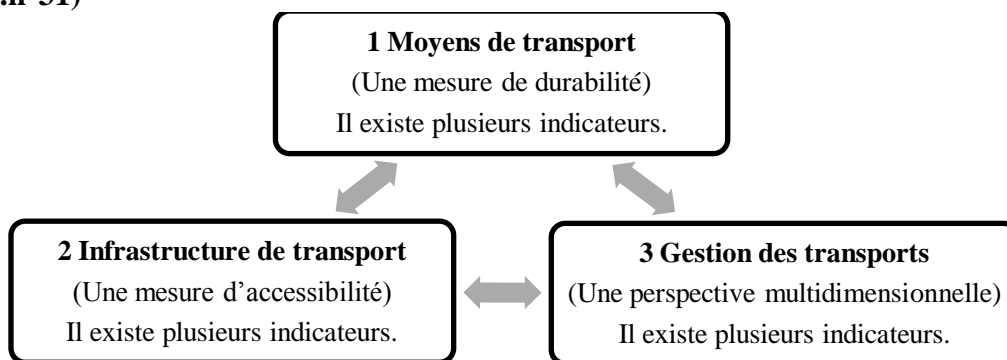
### 1.1- Appréhender le concept de mobilité durable: la démarche entreprise

Dans ce travail de recherche on se concentre principalement sur les systèmes de transport. Le travail appréhende la notion de mobilité durable en utilisant l'approche évaluative afin de mesurer la durabilité des systèmes de transport, seul une partie restreinte de la problématique de la mobilité durable sera abordée à savoir la planification et la gestion de cette dernière.

Pour commencer il est utile de préciser qu'un système de transport est durable « s'il est jugé efficace et efficient selon la démarche du développement urbain durable. Enfin cette définition peut être qualifiée d'optimiste puisque elle considère la mobilité durable comme le résultat d'un choix collectif fondée sur une réflexivité sociétale accrue. Il n'est pas sur que ce ne soit pas les contraintes extérieures au système des transports (crise énergétique forte, réchauffement climatique) qui au final définiront la nature des systèmes de transport du futur.»<sup>18</sup>

### 1.2- La mesure de la mobilité durable :

Dans cette recherche, la mesure de la durabilité de la mobilité dans une ville va s'effectuer à travers plusieurs indicateurs principaux. Ceux ci se répartissent selon les notions de moyens de transport, de l'infrastructure de transport et de la gestion des transports dans cette ville. (Voir Fig.n°31)



**Figure 31 : Une mesure de la mobilité durable**

Chaque indicateur de ces trois notions doit respecter le cheminement suivant :

1. Constat de la situation ;
2. Evaluation de la pression exercée par les activités humaines ;
3. Réaction aux problèmes (politiques et gestion).

En suivant cette méthodologie, une mesure du système de transports est construite. L'exploitation des enquêtes ménages de la ville ainsi que de l'Enquête Générale Transport, couplée avec l'établissement des Diagnostics Energie Environnement Déplacement (**DEED**) et l'utilisation des comptes déplacements existants doit permettre la construction de l'ensemble des indicateurs. L'exploitation des enquêtes, ainsi que certaines données spatialisées locales doivent permettre de compléter les informations manquantes.

### 1.3- La mesure de la durabilité ou non durabilité des transports :

« Autant, la littérature consacrée à la durabilité des systèmes de transports consacre des définitions très diverses quand à ce que pourrait être un système de transport durable, autant elle fait ressortir de manière majoritaire que nos systèmes de transports dans leur

<sup>18</sup> Idem

configuration actuelle ne sont pas durables. L'argument principal réside dans l'importance des coûts environnementaux que ceux ci génèrent. »<sup>19</sup>

Ainsi, un système de transport durable est défini<sup>20</sup> de manière consensuelle comme :

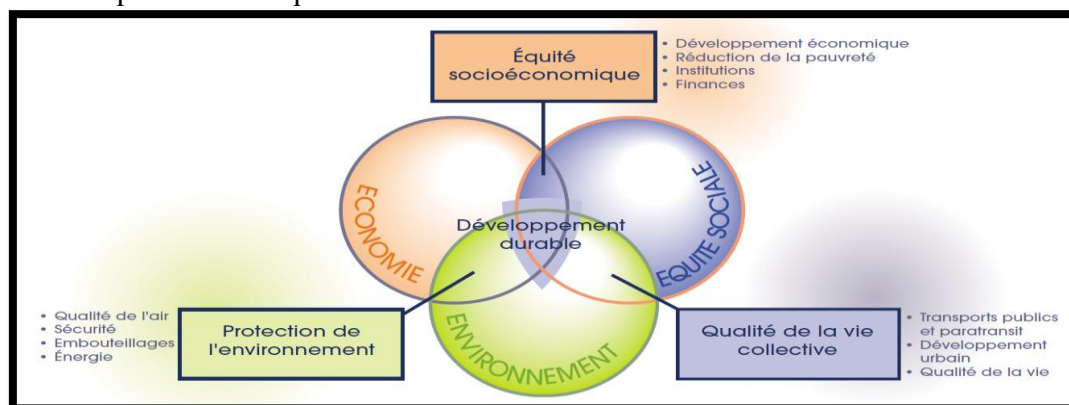
1. **Un système** grâce auquel les individus, les entreprises et les collectivités peuvent satisfaire leurs besoins fondamentaux en matière d'accès et de développement en toute sécurité et d'une manière compatible avec la santé de l'homme et des écosystèmes, et un système qui favorise l'équité au sein de chaque génération et entre les générations successives;
2. **Un système** financièrement abordable, qui fonctionne équitablement et efficacement, offre le choix du mode de transport et soutient une économie concurrentielle ainsi qu'un développement régional équilibré;
3. **Un système** qui limite les émissions et les rejets en respectant la capacité de la planète à les absorber, qui utilise les ressources renouvelables à leur taux de reconstitution ou en dessous et les ressources non renouvelables en fonction du rythme de développement de substituts renouvelables ou en dessous, tout en ayant une incidence minimale sur l'utilisation des terres et la production de nuisances sonores.

Pour être durable, un système de transport ne doit pas émettre de polluants au delà de ce que la planète est capable d'absorber.

Les systèmes de transport actuels sont caractérisés comme dépendant de l'automobile<sup>21</sup>. Ce qui nous a amené à distinguer un niveau d'analyse centré sur le système de transport pris dans sa globalité, donc on estime que la nature du système de transport a une influence sur le niveau de durabilité.

### 2. La problématique des transports durables :

Un système de transports peut être qualifié de durable s'il intègre de manière équilibrée les trois dimensions du développement durable. Les solutions durables aux problèmes de transport urbain doivent prendre en compte : l'économie, l'environnement et l'équité sociale. Le succès ne peut résulter que d'une combinaison de toutes les mesures de la vie urbaine.



**Figure 32 : L'impact de la mobilité durable sur les trois piliers du développement durable**

**Source :** Ralph Hall ; Solutions durables : Introduction du concept de transports durables<sup>22</sup>

<sup>19</sup> Idem.

<sup>20</sup> Définition adoptée lors de la réunion du conseil européen des ministres des transports (ECMT) le 4-5 avril 2001, compte rendu du meeting disponible sur <http://www1.oecd.org/cem/index.htm>

<sup>21</sup> DUPUY G, «La dépendance automobile-symptômes, analyses, diagnostic, traitements», Economica, Paris, 1999

<sup>22</sup> Ralph Hall ; « Solutions durables : Introduction du concept de transports durables au département américain des Transports par le renouvellement d'autorisation de TEA-21 ».

« Le développement durable interroge la croissance apparemment sans limite des transports de personnes. En effet si certains impacts des transports semblent maîtrisés ou maîtrisables, comme la pollution de l'air locale, d'autres n'évoluent guère : les niveaux de bruit moyens restent stables en urbain, tandis que les points noirs disparaissent lentement et que les zones calmes se transforment petit à petit en zones grises ; les niveaux d'ozone dans les basses couches de l'atmosphère augmentent très lentement et s'étendent géographiquement. D'autres impacts sur l'environnement s'aggravent comme l'effet de serre, la consommation de ressources non renouvelables, la consommation d'espace naturel, ou les atteintes à la biodiversité.

Ces impacts sont directement liés la croissance des flux de transport, les consommations unitaires par passager x kilomètre ou tonne x kilomètre étant à peine décroissantes ou stables, dans un monde fini. La croissance continue des transports détruit donc notre capital naturel, mais permet une croissance économique assez soutenue. L'impact de cette croissance des transports sur l'équité sociale (deuxième volet du développement durable) est pratiquement inconnu, faute d'attention.

Dans les pays en développement, la situation est différente, car la consommation de capital naturel due aux transports est, en moyenne et par habitant, bien inférieure à ce qu'elle est dans les pays développés. Mais elle est sans doute équivalente voire supérieure pour une frange de leur population, ce qui demande de bien différencier les problèmes selon la classe sociale, répondant ainsi à la deuxième exigence du développement durable, l'équité sociale. Les pays en développement ne peuvent en outre se permettre de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et de réduire systématiquement leurs impacts sur l'environnement au détriment de leur développement. Cela ne signifie pas que les impacts environnementaux et sociaux du développement des transports soient négligeables ou secondaires, mais plutôt que l'équilibre entre les aspects économique, social et environnemental peut être différent de l'objectif dans les pays développés. Cet équilibre dépend notamment de la pertinence des différents problèmes d'environnement et de la responsabilité des transports.

La maîtrise des impacts des transports sur l'environnement doit être l'occasion de développer les transports de manière intelligente en utilisant toutes leurs potentialités. La prise en compte des externalités lors de la prise de décision permet de diminuer le coût global et donc d'optimiser le système de transport, de le rendre économiquement, socialement et environnementalement plus efficace. »<sup>23</sup>

### **2.1- Evaluation des dimensions économiques et environnementales du système des transports<sup>24</sup> :**

#### **A- La dimension économique du système de transports :**

Le système de transports doit fournir à chaque individu la liberté de choisir entre une grande variété de biens et de réaliser le meilleur compromis en termes de prix, de quantité et de qualité afin d'obtenir le panier de biens correspondant à une maximisation de son utilité. C'est une condition nécessaire à la satisfaction des préférences d'un individu.

La liberté de choix du mode de transport est exigée dans une ville durable. Selon le premier principe, pour être efficace, le système de transports doit être en mesure de fournir à l'utilisateur une grande variété de modes de transports, à différents niveaux de services pour que

---

<sup>23</sup> Robert Joumard, « *Développement durable et transports* », Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Conservatoire National de Formation à l'Environnement, Alger, 27 juin 2005. P5/9.

<sup>24</sup> Florian Vanco ; Thèse de Doctorat de Sciences Economiques ; « *Formes urbaines et durabilité du système de transports : Une approche par les coûts de la mobilité urbaine des ménages sur l'agglomération lyonnaise* » ; Université Lumière Lyon 2 ; Ecole doctorale : Sciences Economiques et de Gestion ; Faculté de Sciences Economiques et de Gestion ; Laboratoire d'Economie des Transports.

ce dernier puisse se déplacer. C'est une condition nécessaire à la satisfaction des préférences des usagers. Ainsi, à l'endroit où il se trouve, l'utilisateur doit pouvoir disposer d'une offre de transport routier, mais aussi d'une offre de transports collectifs, de pistes cyclables, de trottoirs afin de choisir le mode de transport adapté à ses besoins et contraintes.

### **B- La dimension environnementale du système de transports :**

Le secteur des transports, et en particulier sa composante routière a des impacts environnementaux particulièrement importants. Les impacts des transports sur l'environnement ne se résument pas aux émissions de polluants. D'autres impacts existent avec des enjeux plus ou moins forts, tels que la consommation d'énergies non renouvelables, la perte de biodiversité, les nuisances sonores, l'insécurité routière, la consommation d'espace, la dégradation du paysage et du patrimoine bâti, la production de déchets. L'objectif n'est pas de faire un recensement exhaustif des mesures de chacun des impacts, mais simplement de montrer que le système de transports entraîne plusieurs conséquences nuisibles pour l'environnement.

### **2.2- Les transports et l'environnement urbain :**

Dans de nombreux pays, le transport routier contribue substantiellement à la pollution atmosphérique urbaine.

« Pour intégrer les questions environnementales à une stratégie des transports urbains, il convient d'identifier les principaux polluants dus à la circulation (généralement les particules en suspension, le plomb et l'ozone), de mobiliser les moyens de gestion techniques, financiers et pratiques pour limiter la consommation de carburant, et d'adopter la technologie automobile susceptible de réduire les émissions polluantes. Ces mesures contribueront par ailleurs souvent à une réduction souhaitable des émissions de gaz à effet de serre. »<sup>25</sup>

### **3- Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport :**

« Le transport traditionnel de planification des transports que l'on a connu à partir de la Seconde Guerre Mondiale fut considéré comme une réponse à un certain nombre de problèmes routiers, dont la congestion routière. L'objectif des politiques de transports consistait alors en une gestion efficace du flux de circulation en augmentant la capacité autoroutière afin de gagner en fluidité et en vitesse. En d'autres termes, pour diminuer la congestion, la solution est d'accroître la capacité du système routier et autoroutier et la rapidité des flux. »<sup>26</sup>

« Le transport urbain est devenu une question éminemment politique et stratégique pour les agglomérations tant il est patent que les enjeux qui y sont associés sont structurants pour leur avenir. »<sup>27</sup>

« Ces enjeux convergent tous sur l'objectif de développement durable des villes et ils interrogent l'intégration des politiques sectorielles (stationnement, voirie et transport urbain) aux politiques urbaines ainsi que la cohérence des choix publics en matière d'urbanisme et de déplacements. Surplombant ces enjeux, ce sont aussi les questions de démocratie locale qui

---

<sup>25</sup> Rapport de la Banque mondiale; «Villes en mouvement La stratégie de transport urbain de la Banque mondiale».

<sup>26</sup> Jade Bourdages et Eric Champagne ; « Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport » ; in Virtigo (la revue électronique en sciences de l'environnement) Hors-série 11 | mai 2012.

<sup>27</sup> <https://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/07/89/55/PDF/rapport.pdf>

sont posées et la possibilité pour les différents acteurs locaux (société civile, opérateurs de transport et institutions) de peser sur les politiques publiques locales. »<sup>28</sup>

Les déplacements ne sont pas un objectif en soi. « On ne se transporte pas par plaisir ou par devoir moral mais pour satisfaire des besoins et atteindre des fins individuelles ou collectives. Il n'y a pas d'action sans mobile, de mobilité sans motif, de déplacement sans objet, de transport sans activité sociale associée. Les transports sont des facteurs de liaison, des moyens de contact et de mise en relation, des vecteurs d'échange et d'intégration sociale. Ces caractères sont encore plus marqués en milieu urbain, plus dense et actif que les autres contextes de vie. »<sup>29</sup>

La problématique pourrait s'intituler « évaluation des politiques et systèmes de transport en milieu urbain à la recherche de la durabilité urbaine ».

### **3.1- Le transport en commun comme solution à la problématique des transports dans le milieu urbain :**

« Dans un contexte où l'augmentation des déplacements automobiles risque d'entraîner une congestion routière endémique, la qualité de vie des citoyens et la protection de l'environnement dépendent des services de transport en commun. Comparativement aux déplacements automobiles, les déplacements en transport en commun occupent beaucoup moins d'espace et contribuent à la réduction de la congestion routière, réduisant les pertes de temps, le stress et l'inconfort. De plus, les déplacements en transport en commun consomment moins d'énergie que les déplacements automobiles, engendrent moins de pollution atmosphérique et moins de bruit. »<sup>30</sup>

### **3.2- Le stationnement comme outil de gestion des déplacements dans le milieu urbain<sup>31</sup> :**

#### **A- Vers une politique locale de stationnement :**

Souvent négligé dans la planification des systèmes de transport, le stationnement des véhicules automobiles constitue pourtant une composante majeure d'une stratégie de gestion des déplacements puisqu'on le retrouve à l'origine et à la destination de chaque déplacement.

Le stationnement constitue de ce fait un outil privilégié puisqu'il influence directement le choix modal de déplacement. Les interventions dans ce domaine figurent parmi les mesures les plus efficaces pour accroître l'achalandage du transport en commun.

Étant donné que les usagers recherchent la liberté d'action, la facilité et le confort, la voiture individuelle est souvent privilégiée par rapport aux transports en commun pour certains types de déplacements. Un stationnement facile d'accès et disponible en tout temps encourage l'utilisation de l'automobile. C'est pourquoi on ne pourra jamais favoriser l'utilisation du transport en commun pour les déplacements travail-domicile tant que l'on n'imposera pas de contraintes plus importantes à l'utilisation de la voiture individuelle. Par conséquent, la gestion de la demande par le biais d'une politique sur le stationnement est préférable à une attitude de laisser-faire qui mène inévitablement à une utilisation accrue de l'automobile.

"On peut dire que la construction d'un parc de stationnement hors voirie au centre-ville, en plus de fournir une offre supplémentaire qui va être à l'origine de déplacements à destination

---

<sup>28</sup> [www.youscribe.com/.../politiques-urbaines-et-image-du-territoire-16447](http://www.youscribe.com/.../politiques-urbaines-et-image-du-territoire-16447)

<sup>29</sup> <https://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/07/89/55/PDF/rapport.pdf>

<sup>30</sup> Rapport : « Le stationnement comme outil de gestion des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal » ; Conseil régional de l'environnement de Montréal 2001.

<sup>31</sup> Idem.

du centre-ville, pérennise à long terme la présence de la voiture particulière dans cet espace, même si une volonté de changement de politique apparaît par la suite."<sup>32</sup>

Pour être efficace, une politique sur le stationnement exige une approche globale au niveau de l'agglomération incluant les éléments suivants :

- Gestion de l'offre de stationnement;
- Tarification des stationnements ;
- Aménagement de stationnements incitatifs en périphérie;
- Campagne de sensibilisation ;
- Cohérence entre les éléments d'une politique sur le stationnement.

### **B- Gestion de l'offre de stationnement :**

« La plupart des intervenants s'entendent maintenant pour dire que le stationnement influence de façon significative le choix des modes de transport des individus. Il est démontré que la disponibilité d'un espace de stationnement sur le lieu de travail ainsi que l'absence ou le faible coût qui y est souvent associé favorisent grandement l'utilisation de l'automobile »<sup>33</sup>

Par conséquent, les conditions de stationnement déterminent largement l'usage des transports en commun. Bref, pour les personnes qui préfèrent utiliser l'automobile, si rien n'entrave son usage, le transport en commun est rarement utilisé, même lorsqu'il est performant.

À cet égard, la réduction du nombre de places de stationnement de longue durée combinée avec des mesures permettant le stationnement de courte durée sont souhaitables.

En résumé, pour favoriser l'utilisation des transports en commun une politique sur le stationnement doit s'articuler autour de trois grands types de stationnement : le stationnement de courte durée, le stationnement de longue durée et le stationnement résidents.

Pour favoriser l'utilisation des transports en commun, la ville doit mettre en place des mesures visant à restreindre la construction de nouveaux stationnements et à réduire significativement le nombre de stationnements de longue durée. Les mesures de réduction du nombre de places de stationnement de longue durée doivent être jointes à des mesures conservant le stationnement de courte durée afin de ne pas nuire aux activités commerciales.

Enfin, la ville doit conserver le stationnement des résidents pour ne pas favoriser l'exode vers les banlieues.

### **C- La tarification du stationnement :**

La disposition d'une place de stationnement gratuite au lieu de travail est un facteur décisif dans le choix de l'utilisation du mode de transport pour les déplacements domicile-travail.

C'est aussi un facteur favorisant indirectement le phénomène de l'étalement urbain puisque dans la recherche d'un logement, la proximité du travail devient un facteur secondaire lorsque le trajet domicile-travail peut s'effectuer en voiture avec un stationnement gratuit assuré au lieu de travail.

### **D- Le stationnement incitatif :**

Les stationnements incitatifs constituent un lien stratégique entre les automobilistes et les transports en commun. Afin d'éviter la congestion routière et les difficultés de stationnement au centre-ville, les navetteurs peuvent stationner leur automobile près d'une station de transport en commun en périphérie. Les stationnements incitatifs permettent ainsi de déplacer

---

<sup>32</sup> Mignot, Corinne, « *Le stationnement urbain comme outil de maîtrise de la circulation* », Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, février 1995, page 22.

<sup>33</sup> Ministère des Transports du Québec, « *Plan de gestion des déplacements* », Québec, 2000, page 48.

les stationnements de longue durée du centre-ville vers la périphérie, où l'espace est disponible et à moindre coût. Les stationnements incitatifs permettent donc de réduire le volume d'automobiles et d'accroître l'achalandage des transports en commun.

### **E- La sensibilisation de la population :**

Dans toute tentative de modification des pratiques de déplacement, il est important de s'associer à la population en lui faisant valoir le bien-fondé des mesures mises en place. Il s'agit également d'éliminer les réticences naturelles à ce changement d'habitude. En général, les raisons à l'origine de la nécessité de favoriser un transfert modal de l'automobile vers les transports en commun sont méconnues de la population. Augmenter l'utilisation des transports en commun n'est pas un but mais un moyen d'atteindre des objectifs en matière de qualité de vie et d'environnement. C'est pourquoi, il est essentiel de développer des outils de sensibilisation de la population sur les conséquences de l'automobile sur l'environnement ; diminution de la qualité de vie, bruit, accidents, pollution atmosphérique et étalement urbain.

Bref, la sensibilisation de la population aux impacts de la voiture contribue à légitimer les mesures que nécessite le report modal et facilite l'acceptation de mesures visant à réduire la place de l'automobile en ville.

À cet égard, des campagnes de sensibilisation, d'information et de promotion musclées devront mettre en valeur les modes de transport et mettre en valeur leurs gains sur la qualité de l'environnement, la qualité de vie, la consommation énergétique et la santé.

### **3.3- La marche à pied comme mode de déplacement doux dans le milieu urbain :**

La marche à pied est le mode de déplacement doux le plus favorable est le plus fréquent dans le milieu urbain. La stratégie de la marche urbaine doit être prise en compte lors de l'élaboration de la politique des déplacements urbains. Dans notre perspective, des décisions urbaines de planification doivent être fondées sur des études approfondies des facteurs de l'environnement construit influençant le comportement piétonnier.

En nous basant sur la littérature existante, nous avons identifié trois critères importants auxquels doivent satisfaire les environnements urbains destinés aux piétons<sup>34</sup> :

- La continuité du réseau piétonnier
- La connectivité des rues et des cheminements
- L'accessibilité aux interfaces intermodaux et principaux équipements attracteurs de flux d'usagers

### **3.4- Autres modes des transports collectifs ou alternatifs :**

Pour pouvoir répondre aux demandes exigeantes de la mobilité durable il existe quelques autres modes alternatifs à l'automobile en solo, dont le covoiturage, l'auto-partage, les véhicules en libre-service, le vélo et le taxi. Ce dernier (le taxi) peut être considéré comme un mode de transport complémentaire au transport collectif et comme l'un des éléments d'une mobilité alternative le plus utilisé et attrayant dans la ville.

---

<sup>34</sup> SONIA LAVADINHO, collaboratrice scientifique, et GIUSEPPE PINI, professeur ; « *Développement durable, mobilité douce et sante en milieu urbain* » ; observatoire universitaire de la mobilité (GENEVE).

### III- Le transport urbain en Algérie face aux défis du développement durable

« L'intégration des transports, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement dans une perspective de développement durable s'est imposée comme un nouvel impératif de l'action publique locale. Dans cette optique, la mobilité durable est devenue un objectif stratégique pour de nombreuses institutions Algériennes. »<sup>35</sup>

« On souligne que les transports urbains dans les villes Algériennes n'ont pas pu suivre le même rythme d'évolution que l'urbanisation qui n'a pas cessé de proliférer sous le double effet de la densification et de l'extension. Ceci s'est traduit par :

- Inadéquation entre l'offre et la demande de transport comme résultat d'un dysfonctionnement spatial et de l'absence d'une planification urbaine cohérente qui mette en évidence celle des transports et occupation des sols. En outre, les stratégies de planification centralisatrices et concentriques, suivies à ce jour, font que les nouveaux espaces urbains se situent à l'écart des axes de transports.
- Les défaillances réglementaires et institutionnelles affectant l'encadrement de la planification urbaine en général et le transport urbain en particulier. »<sup>36</sup>

#### 1- Politique et l'organisation des transports urbains en Algérie:

La politique des transports urbains en Algérie est passée par plusieurs étapes les deux les plus importantes sont celles avant et après **1988**, qui ont mené à l'apparition des nouvelles textes de lois et décrets exécutifs dans ce domaine, et cela est dû à l'adoption de l'État d'une nouvelle politique économique fondée sur le capitalisme. Ce qui suit est un bref aperçu de cette politique.

A travers l'étude de l'évolution de la politique des transports en Algérie, nous trouvons qu'ils ont passé par trois étapes:

**Etape I (avant 1988) :** l'État a prit le contrôle et le monopole dans la gestion et l'organisation ainsi que le financement du secteur des transports, ce qui a entraîné un déficit dans la couverture de la qualité des services avec une croissance rapide de la population urbaine qu'a connu diverses villes de l'Algérie après l'indépendance.

**Etape II (1988/2001):** dans cette étape le domaine du transport urbain été délégué au secteur privé alors que l'État s'est retirée de cette tâche. L'État a poursuivi une autre politique après **1988**, repose principalement sur deux points :

1. Adopter des lois, décrets exécutifs qui visent la privatisation du secteur des transports.
2. Fournir des installations pour les commerçants privés dans le secteur des transports, qui ont permet d'augmenter le volume des investissements dans ce domaine.

**Etape III (2001/2013):** cette étape a connu le retour de l'état dans secteur des transports, en appliquant sur le système de transport, une série de lois pour le contrôler, ces lois prévoient l'organisation des transports urbains dans les villes, ainsi que la façon de mettre en place des plans de transport et de leurs applications.

---

<sup>35</sup> Roy-Baillargeon Olivier ; « Urbanisme et mobilités durables dans la région métropolitaine d'Ottawa-Gatineau » ; 8e Colloque de la Relève VRM INRS-UCS, Montréal ; Département des sciences sociales ; Université du Québec en Outaouais ; 26-27 mai 2011.

<sup>36</sup> BAOUNI Tahar ; « *Les dysfonctionnements de la Planification urbaine et des transports urbains dans les villes Algériennes* » ; Laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable (VUDD). Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU) d'Alger.

L'Etat a réalisé des grandes infrastructures de transport (autoroutes, nouvelles voies, ligne de tramway réalisation du métro d'Alger ...) et a beaucoup investi dans l'élaboration des équipements liés au domaine du transport (ouvrage de stationnement, direction locale du transport ...) afin d'améliorer la qualité des services offerts aux utilisateurs ce qui a influencé la qualité du transport en milieu urbain algérien.

### 2- Le contexte national des déplacements :

1. Après une longue période de baisse, la **mobilité à pied** s'est stabilisée,
2. La **mobilité en vélo** continue à décroître partout,
3. la **mobilité en transports collectifs** évolue surtout dans les villes ayant investi dans un tramway ou un métro,
4. la **mobilité en voiture** continue à augmenter de façon soutenue.

A l'instar des autres pays en développement, la situation du transport urbain en Algérie rencontre des problèmes divers qui traduisent les difficultés à organiser les transports pour répondre aux besoins des citoyens tout d'abord et ensuite de les s'inscrire plus globalement dans une démarche de développement durable comme cela est voulu à travers les textes de loi et les dispositions réglementaires.

À cause d'un manque de gestion des réseaux de transport et de la mauvaise planification des structures urbaines, le dysfonctionnement des villes algériennes en matière de transport urbain se traduit dans la congestion, l'augmentation de l'utilisation de la voiture individuelle face à un transport collectif non attractif puisque la dégradation des transports publics a favorisé l'usage de la voiture particulière et a encouragé aussi le développement des transports informels par taxis clandestins.

Au contraire de la marche à pied, très répandue dans les villes algériennes, l'usage du vélo est quasiment nul. Il n'y a pas véritablement de culture du vélo en Algérie. La voiture est considérée dans l'esprit de la majorité des gens, comme un signe, un synonyme de réussite sociale.

En Algérie, tout le monde aspire à l'achat d'un véhicule particulier compte-tenu d'un certain nombre de facteurs :

- Dysfonctionnement des transports publics ;
- Baisse relative et tendancielle du prix d'achat des véhicules neufs et écrasement des prix sur le marché de l'occasion ;
- Mise en place de formules de facilité d'achat à crédit ;
- Mais aussi et surtout pour des raisons de coût d'exploitation relativement bas (carburant bon marché, notamment le gasoil) ;

### 3- Aspect réglementaire des transports urbains en Algérie :

L'objectif est de présenter la stratégie du transport urbain en Algérie en se basant sur le cadre juridique et institutionnel du transport urbain dans la perspective du développement durable.

#### 3.1- Le cadre juridique du transport urbain :

« L'Algérie, depuis son indépendance a connu plusieurs textes réglementaires régissant l'urbanisme, l'aménagement et le transport. Nous n'avons pas ici l'ambition de reprendre et discuter les textes réglementaires (lois, décrets et circulaires), mais il nous semble plus judicieux de présenter les contenus des deux principales lois les plus récentes, en l'occurrence

la loi sur l'aménagement et l'urbanisme et la loi portant orientation et organisation des transports terrestres.

**La loi 90-29 relative à l'aménagement et l'urbanisme :** En 1990, la loi 90-29 portant sur l'urbanisme et l'aménagement est adoptée.

A travers ses 81 articles, 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 ».

Cette loi reste très générale est superficielle, elle n'a pas donné l'importance nécessaire aux transports. Ces dispositions reflètent l'inconscience des hommes de décision de l'importance que représentent les transports urbains dans la planification et de l'ampleur de leur influence.

**La loi 01-13 du 17 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres :** Portant orientation et organisation des transports, elle a pour objet de définir les principes et les règles régissant l'activité des transports terrestres de personnes et de marchandises. Cette loi abroge les dispositions de la loi 88-17 du 10 mai 1988, elle commence par définir les différents types de transport : transport terrestre, transport public, transport pour propre compte et le transport combiné intermodal.

Dans le cadre de l'organisation du système des transports terrestres, cette loi stipule que : L'état et les collectivités territoriales sont chargés chacun en ce qui le concerne notamment de:

- réglementer et contrôler les conditions générales d'exercice des activités de transports,
- organiser les transports publics,
- promouvoir la recherche, les études, les statistiques et l'information,
- réaliser les infrastructures et les équipements nécessaires au transport,
- s'assurer que l'état des infrastructures et équipements répond aux normes requises par la législation et la réglementation en vigueur.

Concernant l'organisation des transports urbains l'article 41 indique : "le transport terrestre de personnes est organisé dans le cadre d'un plan de transport national et de plan de transport de wilaya et urbain". »<sup>37</sup>

« Ces plans constituent des instruments d'orientation et de développement du transport terrestre à moyen et long termes. Ils doivent définir les moyens à mettre en œuvre en termes d'infrastructures, d'équipements et de services ainsi que l'organisation générale du système de transport, en vue de satisfaire la demande prévisible de transport aux meilleures conditions de sécurité, de coût et de qualité de service. »<sup>38</sup>

« Enfin, il est important de souligner que malgré la durée importante (14 ans) séparant les deux lois, la loi du 17- 08-2001 n'a pas apporté de grandes modifications sauf quelques rajouts sommaires. »<sup>39</sup>

---

<sup>37</sup> BAOUNI Tahar ; « *Les dysfonctionnements de la Planification urbaine et des transports urbains dans les villes Algériennes* » ; Laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable (VUDD). Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU) d'Alger. P 7-8.

<sup>38</sup> <http://www.winne.com/algeria2/french/cr02anex1.html>

<sup>39</sup> Idem. BAOUNI Tahar ; « *Les dysfonctionnements de la Planification urbaine et des transports urbains dans les villes Algériennes* ». p 9.

### A- Les documents planifiant l'organisation des transports :

On va donner un aperçu sur les documents de planification des transports et les orientations qu'ils peuvent avoir en matière de développement durable.

Le schéma national d'aménagement du territoire **SNAT 2025** indique dans sa quatrième ligne directrice qu'il faut assurer l'attractivité et la compétitivité du territoire par la modernisation et le maillage des infrastructures des travaux publics, de transport par autoroute et par rail, de plateformes logistiques et de communication. Cette modernisation constitue un axe fort de la politique d'aménagement du territoire et se matérialise à travers l'élaboration des différents outils de planification urbaine tel le **SRAT** le **SDAAM** le **PAW** qui prennent en considération le volet de l'organisation des transports et des infrastructures routières dans le cadre de la politique de l'état du développement durable.

« En outre, la loi n°**13-01** portant orientation et organisation des transports terrestres du **12** décembre **2001**, le décret exécutif n°**04-416** du **29** décembre **2004** est actuellement le cadre juridique fixant les modalités d'élaboration et de mise en œuvre des plans de transport terrestre de personnes.

**Le plan de transport** est vu, selon le premier article dudit décret, comme un instrument d'optimisation de l'utilisation des moyens de transport pour une meilleure adéquation de l'offre et de la demande de transport et de planification d'actions d'investissement au niveau, selon le type de plan, national, régional ou local.

Article **08** du Décret exécutif n ° **04-416** porte sur les fonctions des plans de transport urbain:

1. Définit une communication régulière par le transport routier dans les établissements urbains et semi-urbains et des infrastructures de transport.
2. Détermine le transport en milieu urbain et qualitative semi-urbain.
3. Permet de régler le plan directeur pour les infrastructures de transport, en particulier ceux associés et liés et à la réception et le traitement des passagers, ainsi que des projets d'investissement qui lui sont liés.
4. Identifie des actions à entreprendre en matière d'investissement.
5. Permet de régler le régime de financement.

Au sens des textes, le plan de transport, peut être un plan de transport national, un plan de transport de wilaya (équivalent du département) ou un plan de transport urbain. Ils devront être élaborés pour une durée de cinq ans sur la base d'une étude technico-économique.

Globalement, les trois niveaux de planification mettent l'accent essentiellement sur les liaisons routières et ferroviaires, sur les infrastructures d'accueil et sur les actions d'investissement à mener.

En dépit du fait que le décret fixant les modalités d'élaboration et de mise en œuvre des plans de transport cite en référence les deux lois, la **01-20** du **12** décembre **2001** et la **03-10** du **19** juillet **2004** relatives respectivement à l'aménagement et au développement durable du territoire et celle de la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, le contenu du décret ne fait que très peu allusion aux considérations relevant de l'environnement et du développement durable. Il semble s'intéresser davantage à la problématique d'adéquation d'offre et de demande tout en décrivant les modalités d'élaboration des plans et les prérogatives des acteurs. »<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> BOUBAKOUR Farés ; « *Planification du transport urbain et développement durable: Quelques réflexions à propos de la ville de Batna - Algérie*»; Faculté des sciences économiques et de gestion ; Université El Hadj Lakhdar Batna.

### **B- Le plan de transport urbain:**

Il nous semble intéressant de présenter les modalités d'élaboration du plan de transport urbain ainsi que sa mise en œuvre.

#### **B.1- Des modalités d'élaboration du plan de transport urbain :**

« 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 élaboré selon le cas, par :

- Le président de l'assemblée populaire communale en concertation avec le directeur des transports de la wilaya concernée, lorsque le périmètre de transport urbain est circonscrit dans les limites territoriales de la commune ;
- Le wali, lorsque le périmètre de transport urbain couvre le territoire de plusieurs communes d'une même wilaya ;
- Les walis concernés lorsque le périmètre de transport urbain excède les limites territoire d'une wilaya et pour tout périmètre englobant plus de **200 000** habitants.

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** susvisé, par :

- L'assemblée populaire communale concernée lorsque le périmètre de transport urbain est circonscrit dans les limites territoriales de la commune ;
- L'assemblée populaire de la wilaya, lorsque le périmètre de transport urbain couvre territoire de plusieurs communes d'une même wilaya;
- Le ministre chargé des transports, le ministre de l'intérieur et des collectivités locales et le ministre chargé de l'habitat et de l'urbanisme lorsque le périmètre de transport urbain excède les limites du territoire d'une wilaya et pour tout périmètre englobant plus de **200 000** habitants. »<sup>41</sup>

#### **B.2- La mise en œuvre du plan de transport urbain :**

« La mise en œuvre du plan de transport urbain incombe :

- Au directeur des transports de wilaya territorialement compétent, en ce qui concerne la gestion et l'exploitation des services urbains de transport routier de personnes ;
- Au ministre chargé des transports, en ce qui concerne la gestion et l'exploitation des services ferroviaires urbains ;
- A l'état et au wali territorialement compétent, en ce qui concerne la réalisation et la gestion des projets d'investissement à caractère structurant, les infrastructures de transport d'envergure nationale, notamment celles liées à l'accueil et au traitement des voyageurs ou lorsque le périmètre urbain couvre le territoire de plusieurs wilayas ou englobe plus de **200 000** habitants ;

---

<sup>41</sup> Idem. BAOUNI Tahar ; « *Les dysfonctionnements de la Planification urbaine et des transports urbains dans les villes Algériennes* ». p 9-10.

- Au wali territorialement compétent, en ce qui concerne la réalisation et la gestion des infrastructures projets d'investissement à caractère structurant, les infrastructures de transport lorsque le périmètre urbain couvre le territoire de plusieurs communes d'une même wilaya ;
- A l'assemblée populaire communale territorialement compétente, en ce qui concerne la réalisation et/ou la gestion des infrastructures de transport lorsque le périmètre urbain est circonscrit dans les limites territoriales de la commune. »<sup>42</sup>

En somme, la planification des transports urbains est de la responsabilité des administrations centrales (ministères) et locales (wilaya ou la commune).

On constate que la planification des transports urbains est marquée par l'absence d'une réelle concertation des instruments et outils pouvant servir de cadre de référence de la planification des sols et des déplacements des personnes dans la perspective de la durabilité urbaine de la ville.

### 3.2- Le cadre institutionnel du transport urbain :

Le cadre institutionnel algérien du secteur du transport a un rôle crucial dans l'élaboration de la stratégie nationale des transports ainsi que dans l'application de ces orientations sur terrain. Parmi ces institutions on cite les suivants:

1. Le ministère des transports ;
2. Le ministère des travaux publics ;
3. Le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement et de la ville ;
4. Les directions des transports des wilayas (**DTW**) ;
5. La direction des transports terrestres ;
6. Les directions de l'environnement des wilayas ;
7. Le Centre National des Technologies de Production plus Propres (**CNTPP**) ;
8. Observatoire National de l'Environnement et du Développement Durable (**ONEDD**) ;
9. Centre National pour l'Etude et la recherche en Inspection Technique Automobile (**CNERITA**) ;
10. Haut conseil de l'environnement et du développement durable (**HCEDD**) ;
11. Organismes du mouvement associatif.

On note aussi que dans le but d'améliorer le cadre personnel de ces institutions l'Etat a créé des Ecoles et Instituts de Formation, aujourd'hui il existe **32** écoles et instituts de formations dans le secteur du transport à savoir:

- Institut Hydrométéorologique.
- Ecole Technique de Formation et d'instruction Maritimes - Bejaia.
- Institut Supérieur Maritime -Tipaza.
- Ecole Nationale d'application des Techniques.
- Ecole nationale des travaux publics -Alger.

Parmi les **32** écoles il y a **02** établissements de formation dans le domaine des transports terrestres :

- Ecole Nationale d'Application des Techniques de Transports Terrestres (**ENATT**)-Batna.
- Institut Supérieur de Formation Ferroviaire (**ISFF**)- Rouiba /Alger.

---

<sup>42</sup> Idem. BAOUNI Tahar ; « *Les dysfonctionnements de la Planification urbaine et des transports urbains dans les villes Algériennes* ». p 10.

## 4- Orientations stratégiques de l'Algérie pour le transport urbain face aux défis du développement durable<sup>43</sup> :

### 4.1- Programme de réhabilitation des Transports Urbains :

« La situation des transports urbains n'a pas échappé à l'attention des pouvoirs publics, et ce, par la prise d'importantes actions, pour l'amélioration de cette situation actuelle et l'organisation future des transports urbains à travers :

- La modernisation des lignes de chemin de fer.
- L'introduction d'un nouveau mode de transport public de surface innovant flexible et performant. Il s'agit du Tramway.
- La réhabilitation et la réalisation de nouvelles lignes téléphériques.
- L'élaboration et la mise en œuvre de plans de transport.
- L'adoption d'un programme de réhabilitation et d'équipement conséquent au profit de l'ETUSA.

Ce dispositif organisationnel devra permettre de doter les wilayas d'instruments utiles à la définition d'une politique locale de transport urbain.

C'est dans cet esprit et en vue d'atteindre ces objectifs que s'inscrit la mise en place d'une « *autorité organisatrice des transports urbains* » (AOTU). Elle sera chargée notamment de définir la politique des déplacements ainsi que l'organisation des services de transport en milieu urbain.

Elle sera chargée en outre :

- De définir les modalités d'intégration des transports urbains dans le schéma local d'aménagement du territoire
- De réaliser de gérer ou de déléguer selon le régime du mandat de gestion des infrastructures et des équipements affectés au transport.
- De suivre l'évolution des besoins afin d'être en mesure d'adapter en permanence l'offre et la demande et d'élaborer une politique tarifaire intégrée.

Il demeure entendu que le principe de ces autorités organisatrices, ainsi que ses devra être concrétisé à travers la mise en place d'un cadre législatif approprié.

Dans le cadre de la réalisation de ce programme très ambitieux l'Algérie est en phase d'élaboration des programmes de coopération décentralisée dans les Transports, notamment avec la France avec laquelle elle entretient des liens privilégiés depuis longtemps. »<sup>44</sup>

### 4.2- L'accès :

**Options de diversification:** Améliorer l'accès en diversifiant les options de transport, c'est-à-dire offrir aux gens un plus large choix pour répondre à leurs besoins d'accès.

**Gestion de la demande:** Réduire les besoins de déplacements sans nuire aux impératifs économiques et sociaux d'accès, en remodelant la ville, en promouvant de nouvelles technologies de communication, en mettant au point des emballages plus efficaces, etc.

---

<sup>43</sup> Bouali Karima ; « *Politiques de transport en milieu urbain (cas France, Canada, Algérie)* » ; 1ère année magister 2011/2012 ; Institut de gestion des techniques urbaines ; Université Larbi ben M'hidi Oum El Bouaghi.

<sup>44</sup> M. SALHI Salem ; « *Les obstacles du développement de la mobilité durable dans les grandes villes Algériennes et les perspectives dans le cadre de la coopération décentralisée* » ; Direction des Transports Urbains ; Ministère des Transports / ALGERIE.

### 4.3- Personnes et collectivités :

#### Prise de décision:

- Prendre les décisions relatives aux transports dans le cadre d'un processus ouvert et transparent.
- S'assurer que les intervenants des secteurs public et privé coordonnent leurs activités de planification, de développement et de prestation des services de transport.
- Prévoir les incidences environnementales ou sociales des décisions relatives aux transports plutôt que tenter de réagir après coup.

Tenir compte des effets sociaux, économiques et environnementaux que les décisions entraînent à l'échelle planétaire et locale.

### 4.4- Education du public :

Veiller à ce que l'éducation et l'information du public permettent à la société civile de reconnaître tous les coûts et les avantages des options qui s'offrent.

### 4.5- Aménagement urbain et planification des transports :

- Concentrer la croissance urbaine, limiter l'étalement et favoriser l'utilisation mixte de l'espace par des politiques en matière d'aménagement foncier et de structure urbaine.
- Accorder la priorité aux modes de transport les moins polluants et les moins nuisibles pour l'environnement lors de la conception des systèmes de transport et des zones urbaines.
- Maintenir et améliorer la santé et la viabilité des transports publics.
- Intégrer les modes de transport, qu'il s'agisse des personnes ou des marchandises, afin d'assurer un déplacement plus efficace de ces dernières et d'offrir un plus large choix de modes de transport moins perturbants comme les transports publics.
- Protéger les sites historiques et les ressources archéologiques, réduire la pollution acoustique et tenir compte de l'esthétique dans la planification, la conception et la construction des systèmes de transport.

### 4.6- Qualité de l'environnement :

#### Protection de l'environnement et réduction des déchets:

- Minimiser les émissions atmosphériques et les rejets de contaminants dans les eaux de surface (eau douce et eau salée) et souterraines que causent les transports.
- Minimiser la production des déchets à chaque phase du cycle de vie des véhicules, des bateaux et de l'infrastructure de transport. Réduire, réutiliser et recycler.
- Reconnaître que le bruit constitue un important polluant de l'environnement et fixer les normes de niveau sonore en conséquence.
- S'assurer que le rythme d'utilisation des ressources renouvelables ne dépasse pas le rythme de leur régénération et que l'utilisation des ressources non renouvelables est minimisée.
- Veiller à ce que des systèmes de gestion d'urgence soient en place afin d'intervenir en cas de déversements et d'autres incidents liés aux transports.

#### Utilisation du sol:

- Privilégier une structure urbaine compacte afin de réduire la destruction des habitats et la disparition des terres agricoles et récréatives autour des zones urbaines.

- Organiser l'espace urbain autour de systèmes de transports qui minimisent la prise de sols.
- Minimiser les incidences sur les habitats naturels ainsi que sur les espèces sauvages et les gens qui en dépendent, dans la conception, la construction et l'exploitation des infrastructures et des systèmes de transport inter-villes, notamment les routes, les pipelines et les chemins de fer.

### Utilisation de l'énergie:

- Réduire les retombées néfastes sur la santé des personnes et de l'environnement en améliorant la qualité des carburants utilisées par les systèmes de transports.
- Réduire la consommation et les émissions des combustibles fossiles grâce à l'amélioration du rendement et à la gestion de la demande.
- Promouvoir l'utilisation des énergies renouvelables et des énergies de remplacement.

### 4.7- Viabilité économique :

#### Prise en compte plus complète des coûts:

- Recenser et identifier les subventions publiques (cachées ou autres) à tous les modes de transport et prendre des décisions en conséquence dans le domaine des transports.
- Refléter le plus fidèlement possible, dans les prix du marché, tous les coûts sociaux, économiques et écologiques (y compris les coûts à long terme) de chaque mode de transport ou pratique connexe.
- Faire en sorte que les utilisateurs paient une plus grande part de tous les coûts, et ce dans le respect de l'équité.

#### Recherche et innovation technologique:

- Promouvoir la recherche-développement de solutions technologiques novatrices qui améliorent l'accès et aident à protéger l'environnement.
- Promouvoir la recherche-développement d'instruments économiques les mieux adaptés aux problèmes de l'environnement.

**Création d'emplois :** Tenir en compte des avantages pour l'économie et l'emploi qui pourraient découler d'une restructuration des systèmes de transport, surtout en ce qui concerne l'évolution du secteur des bâtiments/travaux publics.

**Partenariats avec les pays en développement :** Les économies développées et les économies en développement devraient former des partenariats stratégiques afin de créer et de mettre en œuvre de nouvelles méthodes pour parvenir à un transport durable.<sup>45</sup>

### 5- Retour de l'Etat en dans le secteur des transports (Les solutions apportées)<sup>46</sup>:

Le problème actuel est de gérer les impacts négatifs de la dérégulation. Il s'agit notamment de rechercher la qualité des transports : efficacité, fiabilité, meilleure organisation, professionnalisme, etc. Après la déréglementation qui a montré ses limites, une (re) réglementation semble nécessaire. Aujourd'hui, c'est pratiquement le cas.

---

<sup>45</sup> [www.oecd.org/fr/croissanceverte/transports-verts/2397016.pdf](http://www.oecd.org/fr/croissanceverte/transports-verts/2397016.pdf)

<sup>46</sup> Farès Boubakour ; « Les transports urbains en Algérie face aux défis du développement durable : sur les problèmes rencontrés et les solutions proposées »; Faculté des sciences économiques et de gestion ; Université El Hadj Lakhdar Batna.

D'une manière générale, en matière de développement durable et de protection de l'environnement, le cadre réglementaire algérien est aujourd'hui assez bien avancé<sup>47</sup>. Sa mise en application reste difficile et la préservation de l'environnement semble encore demeurer un luxe dans l'esprit des gens dans la mesure où l'on vit une crise de congestion dans les transports. L'on pourrait citer à ce propos la difficulté à faire appliquer le dispositif dit de la *ligne bleue* sur le réseau autoroutier des grandes villes pour réduire la congestion en consacrant une voie dédiée aux véhicules avec 3 personnes et plus. Les résultats sont très mitigés et les gens ne respectent pas vraiment cette nouvelle disposition. Nous pensons à ce sujet, qu'une meilleure communication au préalable avec les tenants et les aboutissants du dispositif aurait pu donner des résultats probants.

Dans l'optique de solutionner les problèmes vécus dans les transports routiers et dans les transports urbains en particulier, tout en s'inscrivant autant que faire se peut dans une configuration de développement durable, l'Etat algérien s'est impliqué fortement en tant qu'acteur/régulateur dans le secteur des transports. Il est clair que le retour de l'Etat est grandement favorisé par l'envolée du prix du baril de pétrole. De grands projets d'investissements lourds et structurants sont lancés et des budgets faramineux ont été alloués dont les montants n'ont jamais été atteints auparavant. De grands travaux sont en cours et des chantiers immenses voient le jour. Une fois terminés, ces projets vont, à notre sens et à terme, chambouler complètement les habitudes des algériens en matière de transport et de mobilité. Il s'agit notamment de :

1. L'ouverture à la circulation de l'autoroute est-ouest (**1216 km**) mais aussi lancement des travaux d'une future autoroute des hauts plateaux (**1365 km**) ;
2. Renforcement du réseau et ouverture de nouvelles autoroutes autour de la capitale ;
3. Mise en service du métro et du tramway d'Alger (**2009**) ;
4. Le lancement de nombreux projets de tramways dans les grandes et moyennes agglomérations ;
5. La réhabilitation des rails du réseau ferroviaire qui s'étend sur (**4209 km**) avec **200** gares couvrant surtout le nord du pays et le développement de transports ferroviaires de haute qualité (**160 km/heure**) avec un investissement de plus de **16,6** Milliards de \$<sup>48</sup>.
6. Etc.

Sur un autre plan, et dans l'optique de gouvernance, d'intégration et d'amélioration de la qualité de service dans les transports urbains, des idées phares sont en gestation et dont certaines sont déjà mises en œuvre :

1. Réintroduction d'une entreprise publique de transport urbain dans les grandes et moyennes agglomérations ;
2. Mise en place d'une autorité organisatrice ;
3. Encouragement des regroupements des opérateurs de transport urbain atomisés ;
4. A la recherche du carburant propre.

---

<sup>47</sup> Haut conseil de l'environnement et du développement durable (HCEDD) (12 départements ministériels), promulgation de lois en rapport avec les conventions et protocoles internationaux en matière de protection entre autres : la loi sur l'environnement et le développement durable, la loi relative à la gestion et au contrôle des déchets, le décret fixant la liste des espèces végétales non cultivées protégées, la loi relative à la protection et à la valorisation du littoral, l'amendement du code de l'eau, la révision en cours des codes de la commune et de la wilaya, la loi sur la maîtrise de l'énergie, etc.

<sup>48</sup> Ghada Hamrouche : "Société Nationale des Transports Ferroviaires : 16 milliards pour séduire 80 millions de voyageurs". In, Investir magazine N° 25. Avril-mai 2008, Alger.

Pour ce qui concerne la réduction de la pollution atmosphérique générée par les transports, il y a manifestement une volonté à aller vers l'option de réduction des émissions dues aux transports. La plus importante est celle de la promotion du gaz de pétrole liquéfié (GPL). Tout d'abord, cela représente pour les algériens un avantage comparatif de taille qui pourrait être développé. Ensuite, son prix est plus attractif à la pompe puisqu'il ne représente que le tiers du prix de l'essence. Si aujourd'hui le parc d'automobile fonctionnant au gaz ne représente qu'environ que 3%, l'objectif est d'arriver à 34% à l'horizon 2020.

### 6- Les obstacles du développement de la mobilité durable dans les villes Algériennes<sup>49</sup> :

#### 1. La croissance urbaine rapide des villes algériennes :

Qui s'est traduite par l'augmentation des besoins en déplacements, sans que les stratégies de planification, et les moyens devant les prendre en charge, n'aient connu le même rythme de développement.

#### 2. Absence d'une approche intégrée :

- Ces déséquilibres apparents sont aggravés- de manière générale par :
- Un sérieux déséquilibres dans l'organisation de nos villes.
- L'absence de planification et de stratégie de développement avec objectifs définis préalablement ;
- La faiblesse de la coordination et la mise en œuvre notamment d'actions isolées au détriment d'une action globale en matière d'aménagement du territoire, de gestion de la voirie, de l'espace public, du stationnement, de la circulation et des transports urbains ;
- La hiérarchisation des modes de déplacement en totale inadéquation avec les exigences d'une organisation efficiente des transports collectifs (prépondérance du véhicule particulier –atomisation des moyens de transport, et émergence de véhicules de faible gabarit) ;
- L'absence d'instruments juridiques et organisationnels pouvant servir de cadre de référence à l'organisation des déplacements des biens et des personnes ;
- L'absence d'une intégration multimodale largement entretenue par la faiblesse de l'engagement des pouvoirs publics dans le domaine de la réalisation et du financement d'actions permettant l'amélioration des capacités de transport.

#### 3. L'offre privée de transport collectif :

La loi 88-17 du 10 Mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres a énoncé les conditions de développement du transport urbain par la contribution du secteur privé à palier aux insuffisances des entreprises publiques.

#### 4. La faible intégration du chemin de fer au système de desserte urbaine.

---

<sup>49</sup> SALHI Salem ; « Les obstacles du développement de la mobilité durable dans les grandes villes Algériennes et les perspectives dans le cadre de la coopération décentralisée » ; Sous Directeur des Transports Urbains ; Ministère des Transports / Algérie.

### Conclusion :

La mobilité urbaine est un facteur d'intégration sociale et exclusion sociale, elle se présente comme un indicateur fort pour évaluer la durabilité d'une ville. Appréhender le concept de mobilité durable se trouve dans l'obligation de toucher à la problématique des transports durables et faire une évaluation des dimensions environnementales économiques et sociale des systèmes de transport. De là on constate que le développement d'indicateurs de la mobilité durable est un travail complexe et de longue haleine, il nous semble plus judicieux de se limiter dans cette recherche à aborder les différentes politiques du transport urbain dans la perspective du développement durable.

Les politiques de transport urbain doivent être parfaitement cohérentes avec la vision de la ville du futur. On a trois principes de base qui s'appliquent à la fois aux déplacements de personnes:

- Le transport est un droit pour tous dans la limite des coûts à supporter par la collectivité et chacun à la liberté d'en choisir les moyens;
- La maîtrise des flux de déplacements est nécessaire. Elle passe par des choix cohérents en matière d'urbanisme et d'aménagement;
- La politique des transports doit être globale et intégrer tous les modes en tenant compte des spécificités de chacun d'entre eux.

Il n'y a pas une véritable politique globale des transports urbains dans le cadre du développement durable mais plutôt la juxtaposition de plusieurs politiques telles : la politique routière, la politique de transport en commun, la politique de stationnement et la politique d'amélioration de la qualité de l'environnement.

En Algérie, l'Etat a pris en charge les problèmes de transport et de mobilité urbaine et cela à travers une série d'orientations stratégiques pour améliorer la situation de ce secteur à l'échelle nationale. La politique algérienne du transport urbain se base sur la planification des infrastructures autoroutières (nouvelles autoroutes, réhabilitation et modernisation du rail, etc.), l'augmentation de l'offre des services de transport en commun et transport public (métro, tramways, réorganisations des TC etc.) et la sensibilisation des citoyens.

Malgré une énorme masse 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 pour se rapprocher de la durabilité urbaine ne sont pas coordonnés sur les actions et le rôle dévolu aux différents acteurs de la planification urbaine et des transports.

L'absence d'une planification urbaine stratégique mettant en parfaite coordination le plan d'urbanisme et le plan de transport a évoqué un dysfonctionnement des villes algériennes et a déclenché une crise des transports urbains d'ordre urbanistique.

Les obstacles du développement de la mobilité durable dans les villes Algériennes nécessitent plusieurs années pour les franchir et une grande volonté de changement ainsi que la collaboration de tous les acteurs de la ville pour l'application de la politique de la durabilité urbaine.

## **CHAPITRE 07**

**« LA DURABILITE DU TRANSPORT  
URBAIN DANS LA VILLE DE BLIDA »**

## Introduction :

Afin de pouvoir donner un sens concret de la durabilité urbaine dans les villes algériennes, on va étudier la durabilité des transports urbains dans la ville de Blida pour mieux comprendre la situation de la mobilité urbaine durable et évaluer la stratégie de l'Etat en matière du développement durable.

Nos systèmes de transports construits sur une augmentation continue de la mobilité motorisée sont-ils « durables » ? La problématique pourrait s'intituler « évaluation des politiques et systèmes de transport en milieu urbain à la recherche de la durabilité urbaine ».

La recherche entreprise ici s'inscrit dans cette démarche et se propose de décrire et d'évaluer la durabilité des systèmes de déplacements du **Grand Blida** à l'aide d'un système d'indicateurs de mobilité durable.

Notre objectif dans ce chapitre est de questionner la durabilité du système de transports collectif dans la ville de Blida. L'objectif est alors double : améliorer les connaissances sur la problématique de la mobilité durable en milieu urbain et confirmer la pertinence des instruments de mesure qui permettent de donner une réalité concrète au concept de durabilité.

## I- Situation actuelle du réseau de transport dans la ville de Blida

Le nouveau contexte économique dans lequel sont en train de se redéfinir actuellement les rôles et les fonctions des grandes villes algériennes offre à la ville de Blida d'exploiter au mieux les potentialités de sa situation et de valoriser ses facteurs de richesse et de diversité. Mais cette ouverture économique appelle à une concurrence accrue dans les grandes villes du pays. Aussi, vouloir être compétitif et se positionner au rang de grand centre urbain se joue au nouveau de l'innovation, de la performance et de la qualité des services offerte. De ce point de vue, Blida dispose d'atouts majeurs qu'elle tient tant de son histoire, de son milieu naturel, de sa proximité d'Alger, de ses infrastructures de communication... Pour se hisser véritablement au rang de métropole régionale.

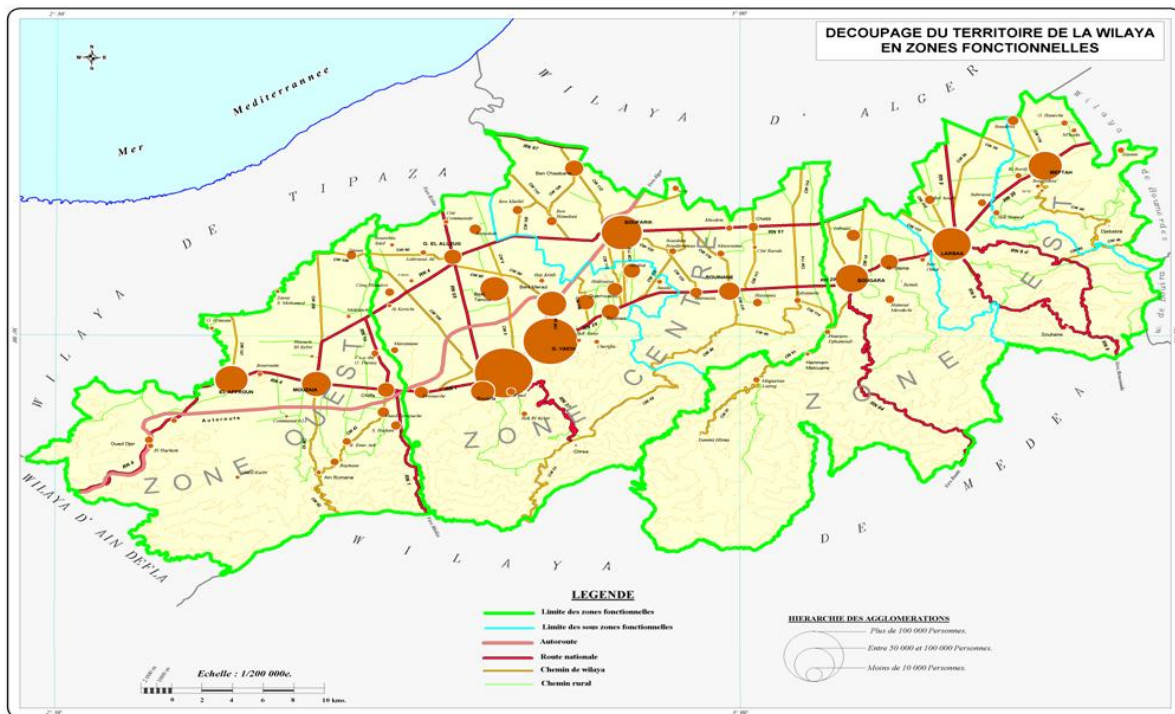
D'une population d'1Million d'habitants dont **16%** pour uniquement la commune de Blida La wilaya de Blida concentre:

- Les plus vastes zones industrielles et d'activités du pays (Ouled Yaich, Ben Boulaid..);
- L'une des plus importantes universités du pays (Ouled Yaich) ;
- L'un des plus grand centre Hospitalo-universitaire du pays (Frantz Fanon);
- Siège de la première région militaire du pays;
- Equipements administratifs, Sportifs, de loisir etc....

Donc la ville de Blida est un pôle d'attraction qui engendre des déplacements intenses et le résultat est une mobilité plus grande. (**Voir carte n°11**)

Le secteur des transports en tant que service public est un vecteur non négligeable des mutations tant économiques que sociales au niveau de l'ensemble des communes de Blida et demeure un instrument efficace de développement d'où la nécessité de lui accorder une attention particulière.

Toute action en faveur de ce secteur doit à présent tenir compte des changements intervenus dans l'aménagement du territoire et de l'évolution des attentes de la population.



**Carte 11 : Découpage du territoire de Blida en zones fonctionnelles**

*Source* : DTW Blida

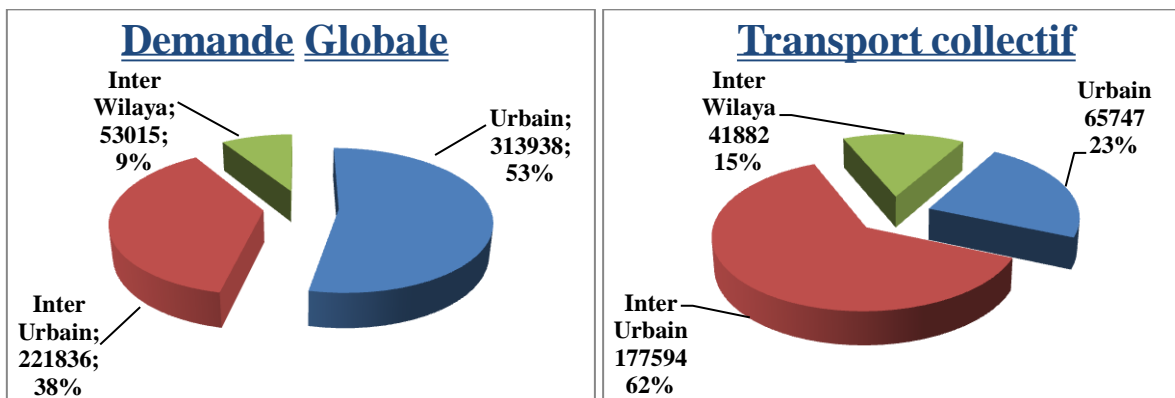
**1- La demande de Transport :**

La demande de déplacements globale est estimée à **588789** déplacement par jour, qui représente **59%** de la population totale de la wilaya, elle comprend l'ensemble des modes (marche à pied, transports en commun, taxis, voitures particulières et autres).

**1.1- Motif des Déplacements :**

Parc Auto de Blida est **247 704** véhicules avec **65%** V.P, il représente **6%** parc national.<sup>1</sup> L'augmentation des déplacements gangrène et asphyxie la ville de Blida, les motifs de ces déplacements se réparties comme suite :

- **63,74%** des déplacements ont pour motifs Domicile / Travail.
- **09.35%** des déplacements ont pour motifs Ecole.
- **26,89%** des déplacements ont pour motifs Autre.



**Figure 33: La demande de Transport à Blida**

*Source* : DTW Blida

<sup>1</sup> Données ONS, 2011.

Pour faire face à cette demande la **DTW** à mis en place un dispositif comprenant **2042** véhicules de transport de personnes offrant **60150** sièges, ce qui nous ramène à une capacité totale en terme de place offertes de **601500** places à raison de **5** rotations/j, soit **1** places pour **2** habitants / population totale.

Malgré, que le ratio de l'offre est très convaincant, la situation sur le terrain est tout à fait contraire et ce en raison:

- La vétusté du parc ce qui implique des pannes fréquentes et de longue durée (taux d'immobilisation non maîtrisable) **57%** du parc à plus de **10** ans ;
- Le travail clandestin des opérateurs en abandonnant leurs lignes régulières ;
- Le transport exceptionnel (fêtes, manifestations, etc. ....) ;
  - Les sanctions administratives (mise en fourrière des véhicules, l'annulation temporaire ou définitive des autorisations) ;
- La non possession de parc de réserve ce qui nous ramène à l'équation d'un opérateur égale un véhicules.

## 2- Transport routier de voyageurs :

La part des déplacements par le transport collectif est **48.44%** soit **285223** déplacement/jour répartie comme suit :

### 2.1- Réseau de TC Urbain :

Nombre de Lignes	Nombre Opérateurs	Nombre de Véhicules	Nombre Places Offerts
29	309	386	18447

**Tableau 09 : Transport Urbain**

*Source* : DTW Blida

Le Parc assurant les dessertes est composé de moyen gabarit, dont l'âge moyen est **5** ans.

Avant **2008**, le transport des voyageurs était assuré uniquement par le secteur privé. Mais à partir de cette date, une nouvelle entreprise publique de wilaya dénommée **E.T.U.B** (entreprise de transport urbain de Blida), a fait son entrée dans le circuit du transport et actuellement opérationnelle avec un parc circulant de **30** bus d'une capacité totale de **3000** places, et qui a offert aux citoyens un nouveau moyen de transport avec toutes les commodités voulues. (Voir annexe 4, cartes n°12 et n°13)

### 2.2- Réseau de TC Inter Urbain :

Nombre de Lignes	Nombre Opérateurs	Nombre Véhicules	Nombre Places Offertes
63 Lignes	551	618	18152

**Tableau 10 : Transport Inter Urbain**

*Source* : DTW Blida

- Le nombre de Voyageurs Inter - Urbain s'élève à **145 216** V/J.
- La ville de Blida supporte à elle seule **27,98%** soit **40643** passager constitue, ainsi le principale pôle générateur des déplacements. (Voir annexe 4, cartes n°14 et 15).

Les véhicules de transport interurbain (les petites lignes) participent en partie à la prise en charge des déplacements urbains. La majorité de ces lignes se superposent avec celles du réseau urbain, formant ainsi des troncs communs.

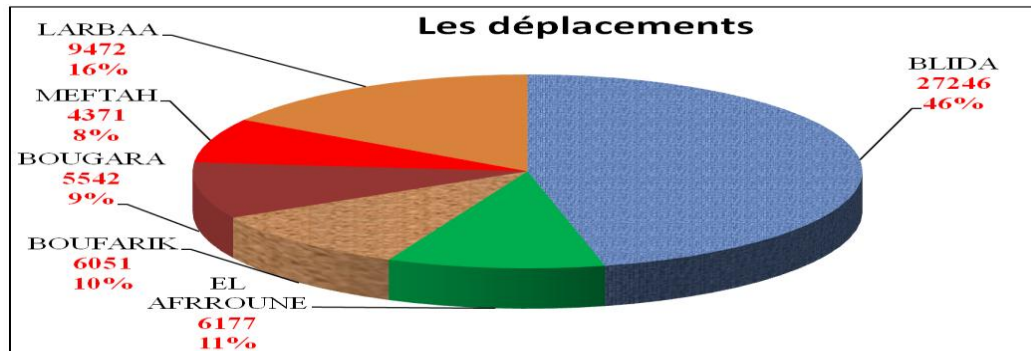
### 2.3- Réseau de TC Inter Wilaya :

Nombre de Lignes	Nombre Opérateurs	Nombre Véhicules	Nombre Places Offertes
96	428	555	19046

**Tableau 11 : Transport Inter Wilaya**

*Source :* DTW Blida

Assuré à partir de la gare routière inter wilaya d'El-Gassab (les grandes lignes). Parmi les **96** lignes en service **52%** des lignes prennent leur origine à partir du pôle du Grand Blida (dont la commune chef lieu de wilaya).



**Figure 34 : Les déplacements inter wilaya**

*Source :* DTW Blida

Les six pôles (Voir Fig.n°34) assurent un volume de déplacements estimé à **58859** voyageurs prenant plusieurs destinations Nord, Est, Ouest et Sud du pays. Blida constitue le principal pôle qui assure à partir de la gare routière Guessab l'essentiel des déplacements régionaux. Ainsi, l'offre dynamique journalière est de **76184** places correspondant à **2220** départs effectués par **555** véhicules. Soit **4** rotations par jour en service, traduit un rendement moyen acceptable (sur les longues distances).

### 2.4- Transport par Taxi :

S'agissant du transport par Taxi; sur les **2633** licences attribuées **1528** sont exploitées soit un taux d'exploitation de **58%**.

Trois communes présentent un taux d'exploitation supérieur à **50%**, cette dernière est la résultante d'une forte demande de transport enregistrée au niveau des agglomérations qui présentent un caractère attractif et à forte densité de population (Blida; Ouled Yaich et Beni-Mered...), et pour le reste, elle est tributaire de la concurrence des transports publics de voyageurs y compris les clandestins.

Pour l'ensemble de la Wilaya le taux est de **01** taxi pour **656** habitants dépassant de loin la norme nationale qui est de **1** taxi pour **2000** habitants.

#### - Stations de Taxi dans la ville de Blida :

Le Grand Blida (Urbain) dispose de **33** aires de stationnement pour les taxis dont une à Guessab pour l'inter wilaya.

Cette dernière d'une capacité insuffisante est située entre le marché et l'aire de stationnement des bus. Les problèmes d'environnement et l'absence de commodités et l'anarchie qui règne à l'intérieure de cette station militent pour une solution plus adéquate. Cette aire offre par contre l'opportunité de l'inter modalité avec les bus régionaux et interurbain.

Les autres aires de stationnement sont implantées au centre ville ou le Long des axes empruntés par les bus et à proximité des stations de bus. Cette situation génère une mauvaise répartition de l'espace entre mode de transport, surtout si l'on assigne au transport par taxi le rôle de pallier aux insuffisances du transport par bus surtout au niveau des secteurs non desservis.

### 3- Le transport ferroviaire des voyageurs :

Se sont surtout les voyageurs des villes, Blida, Béni-Mered et Boufarik qui sont dans l'aire d'influence d'Alger qui utilisent le plus ce mode de transport. Toutefois, si l'on exclu les voyageurs sur les longues distance, la proportion de transport intra wilaya reste faible par rapport au transport par bus.

Gare Ferroviaire	Nombre de voyageurs	%	Nombre de voyageurs /Jour
BOUFARIK	311770	31%	866
<b>BENI MARED</b>	<b>150319</b>	<b>15%</b>	<b>418</b>
<b>BLIDA</b>	<b>282490</b>	<b>28%</b>	<b>785</b>
CHIFFA	35475	4%	99
MOUZAIA	86093	9%	239
EL AFFROUNE	127794	13%	355
<b>TOTAL</b>	<b>993941</b>	<b>100%</b>	<b>2761</b>

**Tableau 12 : Le nombre de voyageurs par train de la wilaya de Blida**

*Source* : SNTF : Statistiques de la gare ferroviaire de Blida

### 3.1- Fiches techniques des gares ferroviaires :

#### **- La gare de Béni-Mered :**

*Type de gare* : gare qui assure le transport des voyageurs au niveau de la banlieue Algéroise.

*Les autorités locales (police et gendarmerie)* : absentes.

*Autres activités* : un seul kiosque pour la vente de divers aliments.

*Correspondance avec les autres modes de transport* : existence d'une station de bus à proximité de la gare.

#### **- La gare de Blida :**

*Type de gare* : gare mixte qui assure le transport des voyageurs et le transport des marchandises.

*Les autorités locales (police et gendarmerie)* : existence d'un bureau pour les éléments de la gendarmerie.

*Les autres activités* :

- Les activités de la filiale de rail express (transport de colis).
- Activité d'entretien du matériel.
- Un faisceau affecté aux activités de l'OAIC (transport du blé).

*Correspondance avec les autres modes de transport* : existence d'une station de taxis proximité de la gare (juste à la sortie de la gare).

*Eléments statistiques* :

- Nombre moyen de voyageurs par jour :
  - **3365** voyageurs concernant le service de banlieue.
  - **25** voyageurs concernant le service régional.
  - **150** voyageurs concernant le service de grandes lignes.



**Photo 05 : La gare ferroviaire de Blida**

Source : SNTF

Les gares ferroviaires de Blida ne sont pas utilisées par les voyageurs pour les déplacements dans l'aire urbaine de la ville vue leur situation, le manque de sécurité et la non correspondance avec les autres modes de transport. Elles sont plutôt utilisées pour effectuer les trajets hors wilaya (vers Alger et vers Oran).

#### **4- Le transport par câbles des voyageurs (Téléphérique) :**

La station des télécabines relie la ville de Blida à la station de Chréa avec un arrêt à Beni Ali, effectuée le **23 janvier 2009**. A signaler par ailleurs, la réhabilitation du téléphérique Blida-Chréa qui a permis de désengorger l'axe routier Blida-Chréa qui ne répond pas au trafic très dense (particulièrement en période hivernale avec la tombée des neiges), occasionnant des désagréments multiples aux automobilistes. Le téléphérique reliant Blida à Chréa, qui est encore à l'arrêt depuis le mois de mai **2013**, ce moyen de transport connaît régulièrement des perturbations, ce qui suscite de le mécontentement des utilisateurs.

#### **- Vers la création d'une entité de gestion des stations du téléphérique :**

L'Algérie créera sa propre entreprise de gestion de tous les téléphériques existants à travers le territoire national qui s'occupera aussi du montage, la maintenance et la fabrication des télécabines. Ce qui va permettre l'utilisation de la télécabine Blida-Chréa sans avoir de problèmes d'arrêt de longues durées.<sup>2</sup>



**Photo 06 : La station télécabine Blida-Chréa**

Source : DTW Blida

<sup>2</sup> M.Benkeddada ; « Blida aura son tramway et une nouvelle gare routiere » ; Horizons.2013.

### 5- Réseau de transport collectif :

L'analyse du réseau de transport collectif dans la wilaya de Blida fait ressortir les principaux points suivants :

1. **L'analyse des données démo-économiques** au niveau de la wilaya de Blida a permis de mettre en relief une répartition spatiale déséquilibrée des populations, des activités et des équipements entre les différentes entités spatiales de la wilaya. En effet, les communes du Grand Blida avec **33,48%** de la population totale, **38,12%** des emplois et **33,7%** de l'effectif scolaire constituent le principal pôle de concentration et d'attraction de la wilaya.
2. **En matière d'infrastructures d'accueil** La wilaya de Blida est globalement sous-équipée. Dans leur ensemble les gares et stations interurbaines existantes, même aménagées pour certaines, souffrent de plusieurs insuffisances :
  - Exiguïté de l'espace relativement au volume de trafic et au nombre de véhicules ;
  - Absence de clôture ;
  - Inexistence de commodités : Sanitaires, abribus, bloc administratif ;
  - Absence de quais ;
  - Inexistence de signalisation verticale et horizontale ;
  - Emplacement gênant, polluant et dangereux.
3. Avec **103224** places dynamiques offertes par jour pour un volume de trafic quotidien évalué à **113558** passagers l'offre de transport est largement suffisante pour répondre convenablement à la demande de déplacement journalière exprimée mais mal utilisée en raison du non respect des temps d'attente au niveau des stations du fait que les opérateurs ne quittent la station qu'une fois leur véhicule rempli. Ceci engendre une irrégularité de l'offre et la dégradation du niveau de service, pénalisant les passagers aux arrêts intermédiaires.

### 6- Réseau de voirie complexe :

Le réseau routier de Blida est d'une longueur de **1253** Km, la situation de sa voirie se résume comme suite :

- Réseau de voirie à configuration étroite.
- Hiérarchisation du réseau pas claire.
- Discontinuité du réseau provoquant des goulots d'étranglement.
- Stationnement anarchique.
- Réduction de la chaussée par la circulation des PL et des véhicules de livraison.
- Traversées anarchiques des piétons.
- Saturation de certains carrefours malgré la réalisation des trémies.

On remarque ainsi :

- Une consommation excessive d'espace et d'énergie.
- Une pollution atmosphérique et atteintes à l'environnement urbain.
- Une congestion de la circulation et saturation du réseau de voirie.

Il en résulte:

Fatigue - Perte de temps- bruit – accidents- Gaz d'échappement des voitures- stress....

Après la lecture de la situation du réseau de transport de la ville de Blida (les moyens de transport et le réseau de voiries) ainsi que la demande et l'offre de transport, on constate que ce réseau nécessite une prise en charge de la part des autorités publiques spécialisées et cela à travers une bonne planification de la mobilité urbaine et une gestion raisonnable du secteur du transport à Blida.

## II- La planification de la mobilité urbaine à Blida

### 1- Plan de circulation et plan de transports de la ville de Blida :

Les Plans de Transports sont des instruments d'orientation et de développement de transports terrestres à moyen et long terme doivent définir les moyens à mettre en œuvre :

- D'infrastructures,
- D'équipements,
- De services,
- D'organisation générale du système de transport.

La ville de Blida est dotée d'un plan de circulation et d'un plan transports établi par **BTUR** (Entreprise Métro d'Alger (Bureau d'Etude des Transports Urbain)) ces plans sont indispensables à l'organisation de transports et à la circulation qui insistent la mise en œuvre notamment dans ces aspects organisations et structurale. Ces plans sont achevés à **100%** reste la mise en œuvre.

L'étude des plans de circulation de la ville de Blida s'est déroulée en cinq phases décrites ci-après:

- Phase1:** Reconnaissance du site
- Phase2:** Mise en œuvre des enquêtes
- Phase3:** Conception des scénarios d'organisation de la circulation
- Phase5:** Développement du scénario retenu

L'étude des plans de transports de la ville de Blida s'est déroulée en cinq missions décrites ci-après:

- Mission1:** Délimitation de l'air géographique de l'étude, recueil de données et enquêtes.
- Mission2:** Analyse des conditions de déplacement par les moyens de transport collectifs.
- Mission3:** Prévisions de la demande en transport à moyen et long terme.
- Mission4:** Construction des scénarios d'organisation du système de transport collectif urbain et inter urbain.
- Mission5:** Développement du scénario souhaitable.

Concernant les recommandations, il est à noter que le plan de transport de Blida recouvre quelques aspects qui relèvent de préoccupations en termes de développement durable que nous aimerions justement souligner. En effet, le document part du principe, je cite : le transport collectif constitue l'unique alternative à l'usage du véhicule particulier qui est en développement. Cette option stratégique ne peut se réaliser, selon l'auteur du document, qu'en donnant une priorité aux transports collectifs, c'est-à-dire plus infrastructures d'accueil, davantage d'aménagement, de meilleurs moyens de transport réunissant les conditions de sécurité, de confort et des prestations de qualité moyennant des prix compétitifs .

Le document suggère également :

1. La mise en place de plan de transport urbain de Blida (au sens propre du terme) et de plan de circulation ;
2. La construction de parking à étage pour désengorger les voies de circulation et améliorer ainsi le cadre de vie ;
3. L'aménagement et organisation des arrêts des bus et de taxis ;
4. L'étude de faisabilité d'une ligne de tramways ;
5. La création d'une entreprise communale de transport public urbain pour dynamiser la concurrence avec les privés.

## 2- Les Infrastructures de transport :

Le décret **04-417** du **20** décembre **2004** relatif à la réalisation et la gestion des gares routières définit clairement les différents types d'infrastructures d'accueil et de traitement de voyageurs par route pour assurer une meilleure qualité de service aux citoyens, ils sont classés comme suit :

- Les gares routières.
- Les stations urbaines.
- Les zones d'arrêts équipées.
- Les haltes routières.

Les infrastructures de stationnement et de traitement des voyageurs réparties sur le Grand Blida ne sont pas aménagées pour la majorité d'entre elles et n'offrent même pas le minimum de commodités nécessaires à un service public de qualité. En effet, la wilaya de Blida accuse un retard considérable en matière d'infrastructures comme les gares routières ou les stations interurbaines.

Devant cette situation, les véhicules de transport opèrent le plus souvent sur la voie publique ou au niveau d'aires de stationnement non aménagées à cet effet (places publiques ou autres) dépourvus de toutes commodités abris, quais de stationnements etc...

Il demeure toute fois entendu qu'un simple aménagement des aires de stationnements existantes tout en les attribuant en concession à des particuliers, selon les prescriptions du cahier des charges relatif aux normes d'accueil et de traitement des voyageurs, permettra d'améliorer l'offre qualitative de transport des citoyens en leur offrant l'essentiel du confort et de sécurité et pour autant régler la problématique de déplacement de la population dans son ensemble.



**Photo 07 : Vues sur la gare routière actuelle de Blida (Guessab)**

**Source :** DTW Blida

Il convient de souligner qu'une nouvelle gare routière multimodale à Sidi AEK est en cours de réalisation et devra remplacer l'actuelle située aux alentours du marché Guessab, et dont beaucoup de citoyens déplorent l'anarchie qui y règne.

## 2.1- Opérations d'infrastructures inscrites pour le Grand Blida :

Types d'infrastructures d'accueil et de traitement de voyageurs proposées pour le moyen terme pour le Grand Blida :

Communes	Types	Superficie en m <sup>2</sup>
BLIDA, Sidi AEK	Gare routière multimodale	20 000
BOUARFA	Station urbaine	2 000
OULED YAICH	Station urbaine	3 000
BENI MERED	Station urbaine	A localiser et aménager

**Tableau 13 : Types d'infrastructures d'accueil pour le Grand Blida**

*Source :* DTW Blida

Blida, capitale de la Mitidja et carrefour national ouvert à un axe autoroutier et aux mouvements des étudiants au quotidien des deux pôles universitaires d'El Affroun et Blida, suffoque en matière de circulation routière et nécessite des solutions urgentes avec la coordination des responsables touchant ce secteur. Blida, ville importante s'il en est, et de par son emplacement, mérite une grande gare routière moderne, bien située, bien équipée, clôturée, sécurisée et meublée, accueillante et propre pour qu'elle soit une belle vitrine pour les visiteurs et les passagers.

## III- La gestion de la mobilité urbaine à Blida

### 1- La politique de la mobilité urbaine adoptée pour la ville de Blida<sup>3</sup> :

#### 1.1- Les actions envisageables :

1. Mise en œuvre des recommandations relative à l'organisation des réseaux de transports et la réglementation de la circulation.
2. Création d'une coordination tri partite composée des représentants des **DTW**, **ETUB**, représentants des transporteurs, pour finaliser un nouveau plan de transports.
3. Encouragement et facilitation, pour la création des sociétés Taxis.
4. Refaire et réorganisations des lignes de transports routiers de voyageurs.
5. Proposition d'un nouveau plan de ligne au profit de L'**ETUB**.
6. Assurer une meilleure couverture du réseau rural et suburbain.

#### 1.2- Le plan d'actions:

Les recommandations du Plan de Transport 2012 et 2020 sont :

- **Agir sur le parc roulant :** Cette action devrait être appuyée sur la reconfiguration des moyens de transports en fonction du service assuré en introduisant de véhicules

<sup>3</sup> D'après les déclarations de la Direction du Transport de la Wilaya de Blida.

répondant aux normes standard de transport de voyageurs, et ce conformément à la réglementation en vigueur ;

- **Assurer une meilleure couverture du territoire de la wilaya** : C'est la restructuration du réseau de transports de voyageur de la wilaya, en encourageant le service de ramassage qui est actuellement négliger voir inexistant ;
- **Encourager l'utilisation du transport collectif** : L'un des objectifs de la restructuration du réseau de transport de voyageurs étant de faire augmenter la mobilité en transport collectif en le rendant plus attractif par :
  - La redéfinition du périmètre de transport urbain ;
  - L'augmentation de la vitesse commerciale (actuellement elle est à 5km/h au milieu urbain). La vitesse commerciale constitue un indicateur pertinent dans l'élaboration d'un plan de transport notamment le choix des itinéraires , le tarif pour la ville de Blida il est nécessaire de procédé à la restructuration des arrêts et le traitement des passagers et d'assurer la régularité des services comme un élément de la qualité de services, améliorer la circulation , plan de circulation afin d'assurer une fluidité des véhicules aux heures de pointes , d'augmenter les fréquences en termes de remplissages et de temps;
  - Le maintien des opérateurs sur leurs lignes;
  - L'organisation de la circulation générale en fonction du trafic de ce mode de transports.
- **Promouvoir le transport collectif** : L'optimisation des moyens disponibles, à travers des aménagements appropriés, car le transport public est le moyen le plus accessible à toutes les couches socio professionnelles.
- **Gestion et exploitation des lignes par des micros entreprises ou associations** : De regrouper les opérateurs privés sous forme d'associations de petites entreprises dotées d'un statut et de moyens.
- **Création d'une Commission Transports et Circulation au niveau PTU** : Autrement dit, l'ensemble des communes formant le **PTU** devront figurer dans cette nouvelle commission en sus des autres entités concernées telles que la **DTW**, la **DTP**, la Direction de l'Urbanisme, la Sûreté Nationale, la Gendarmerie Nationale, les corporations des transporteurs et des exploitants de taxis et l'association des usagers des transports.

Les missions de la commission devraient, outre les activités traditionnelles de concertation entre ses membres, couvrir :

- la **définition** de la politique des transports urbains à mettre en œuvre dans le **PTU** ;
- la **coordination** des différents modes de transport de voyageurs (autobus, téléphérique, taxis, autocars régionaux et interurbains, chemin de fer) ;
- la commande **d'études générales** de transport urbain (planification et organisation du réseau de lignes de transports en commun, définition des équipements et des infrastructures d'accompagnement), de circulation routière et de stationnement ;
- la commande **d'études de faisabilité technique** et de conception détaillée des projets retenus dans le cadre des études générales ;
- la commande **d'investigations** et d'études ponctuelles devant permettre d'apprécier à intervalle régulier la capacité et la qualité des services de

transport en commun à travers certains indicateurs tels que la fréquence de passage, la ponctualité par rapport aux horaires fixés, les taux d'occupation, la vitesse commerciale et de suivre l'évolution de la demande de transport au plan du volume de déplacements et selon sa répartition dans le temps et l'espace.

- **Agir sur les infrastructures d'accueil et de traitement de voyageurs** : Leurs rythme de développement n'a pas suivi celui du secteur des transports en général qui a connu une augmentation importante de l'offre, cette défaillance est dû au fait que les collectivités locales en charge de la réalisation des gares sont souvent dépourvues de moyens financiers. Le Décret exécutif n° **04-417** du **20** décembre **2004** qui précise les modalités de réalisation et gestion des gares dispose explicitement que la décision de création des infrastructures d'accueil des voyageurs relève de l'État et des collectivités territoriales et peuvent être, le cas échéant concédées à toute personne physique ou morale de droit algérien.

Par ailleurs, il est important de souligner qu'à l'avenir l'organisation des transports terrestres devrait se baser sur les infrastructures d'accueil qui constitueront l'indice important avec la demande exprimée en transport pour l'ouverture, l'organisation, le contrôle et la stabilité de lignes de transport.

Les actions énumérées ci-dessus se traduiraient au niveau local par la conjugaison des efforts de l'ensemble des intervenants ; qui sont :

#### **La Commune dont le rôle :**

- Délimiter les périmètres urbains de la commune ;
- Préparer le plan de Transport Urbain ;
- Réaliser les infrastructures d'accueil ;
- Implantation des arrêts et haltes ;
- Organisation de la circulation générale ;

#### **Les Travaux Publics :**

- Réaliser de nouvelles liaisons au profit des zones désenclavées ;
- Entretien des routes existantes.

#### **L'Urbanisme :**

- Inclure les infrastructures d'accueil des voyageurs dans les **POS** et les **PDAU**.

#### **Les Transports**

- Coordonner et contrôler l'organisation et la mise en œuvre des différents modes de transport ;
- Délivrer les titres et autorisations de Transport.

## **2- Politique de stationnement locale de la ville de Blida:**

Le stationnement est la pierre angulaire de multiples politiques : mobilité, aménagement, infrastructure, logement, économique et cadre de vie.

Une absence globale de gestion du stationnement public est décelée à Blida et se traduit par :

- L'inexistence d'une politique de stationnement.
- Une forte pression du stationnement dans des zones où les fonctions de valorisation et d'animation sont à favoriser.

- Le stationnement en périphérie du centre est peu utilisé.
- Un mauvais respect de la réglementation.
- Aucun emplacement réservé pour les livraisons et les personnes à mobilités réduites (PMR) n'est délimité dans le centre ville.

### 2.1- Rôle de la politique du stationnement et moyenne d'action :

La mise en place d'une politique de stationnement doit tenir compte des deux moyens d'action à disposition.

- Action sur la qualité : la variable est l'offre en terme de nombre de places de stationnement physiques à dispositions.
- Action sur la gestion : la variable est l'offre en terme d'occupation et de consommation des places par l'utilisateur, cette variable peut se définir le taux de rotation des places.

### 2.2- Objectifs de la politique de stationnement de Blida :

Les enjeux poursuivis par la politique du stationnement du centre ville de Blida sont décrits ci-dessus :

1. Assurer et maintenir l'accessibilité pour les usagers (riverains, clients, visiteurs, livraisons,.....)
2. Récupérer l'espace au centre ville en vue d'aménager des espaces publics (embellissement de places) et des éléments de sécurisation des cheminements piétonniers.
3. Améliorer la circulation des usagers utilisateurs du centre (habitants, clients, livraison).
4. Améliorer la sécurité et le confort des déplacements des piétons et des personnes à mobilité réduite (rues encombrées par le stationnement gênants les cheminements, diminuant la visibilité aux carrefours et passages piétons,....).
5. Assurer le bon fonctionnement des transports en commun (bus pénalisé par le stationnement et les flux de véhicules).

### 2.3- Elaboration d'une politique de stationnement :

Mettre en évidence le potentiel du stationnement comme outil de gestion des déplacements dans la ville de Blida. À cet égard, nous présenterons, les éléments d'une politique de stationnement :

- Réglementation sur l'offre de stationnement;
- Tarification des stationnements;
- Aménagement de stationnements incitatifs en périphérie;
- Campagne de sensibilisation;
- Cohérence entre les éléments d'une politique sur le stationnement.

Afin de répondre aux problématiques observées du stationnement, instaurer une politique de stationnement au niveau de l'hyper centre sera instaurée : pour chaque axe et selon le nombre de places de stationnement offertes, une catégorie de péage (1, 2, 3 et 4) est établie, créant ainsi un certain nombre de postes d'emplois.

- 1) 30 DA pour une tranche de 2 heures de stationnement.
- 2) 30 DA pour un stationnement libre.
- 3) 20 DA pour stationnement libre.
- 4) Stationnement gratuit.

Des parkings aux différentes entrées de la ville de Blida sont en cours de discussion dans une optique de minimiser le nombre de véhicules au centre ville et de promouvoir l'utilisation du transport collectif.

## IV- Le transport urbain à Blida dans l'optique de la durabilité

### 1- Projection du transport urbain 2012 – 2020 :

#### 1.1- Option inter modalité : TRAMWAY –réseau d'autobus pour 2020 :

Le transport urbain pour le long terme sera organisé autour d'un système intermodal structuré autour de deux réseaux : le réseau tramway et le réseau d'autobus.

L'organisation opérationnelle du système mettra en service pour **2020** un ensemble d'infrastructures (stations de tramway, d'autobus, d'échange, etc.), une ligne de tramway et des lignes d'autobus.

Les principales stations prévues dans le cadre de la mise en service de l'inter modalité sont au nombre de cinq (05) :

- La reconversion et l'aménagement de la station Guessab en une véritable station d'échange multimodale.
- Maintient des stations urbaines aménagées pour le moyen terme, il s'agit ; de Frantz Fanon, Zabana, Bab Errahba et la reconversion de la station de Bab Essebt en station de correspondance avec la future station terminus du tramway prévu à cet endroit. Dans cette perspective, il est impératif de dégager des espaces pour apporter les aménagements adéquats prévus pour les objectifs assignés à l'inter modalité dans la ville de Blida pour le long terme.

#### 1.2- Description de la ligne du tramway :

L'option tramway retenue dans le cadre de cette étude a été conditionnée par les arguments les suivants :

- La forte demande de transport et son évolution dans la zone centrale de Blida,
- L'existence d'un corridor à forte demande de transport,
- Les perspectives de développement et d'urbanisation de la zone de Blida,
- Les conditions topographiques du site ; une topographie relativement plate sur le Périmètre d'étude,
- Le tramway est un mode permanent, visible dans l'espace urbain et il provoque à ce titre un effet structurant important,
- Le tramway jouit d'une meilleure attractivité auprès du public à cause d'une meilleure image apte à drainer une nouvelle clientèle par l'important saut qualitatif qu'il représente vis-à-vis de l'autobus,

D'autres éléments plus quantifiables ont également influencé le choix, ce sont :

- Le meilleur rendement financier puisque le tramway est le mode le plus économique,
- Le meilleur niveau de service tant au plan du confort (douceur de roulement) que de la vitesse de circulation (vitesse commerciale comprise entre **18** et **25** km/h),
- La meilleure insertion traduite par la réduction des besoins d'emprise et par l'absence de pollution et de bruit,
- Le meilleur rendement énergétique par l'utilisation de l'électricité.

Le tracé de la ligne relie deux pôles importants dans l'organisation des déplacements ; le **centre-ville** de Blida et le **campus universitaire de Ouled Yaich**.

Le tracé de la ligne s'étend sur une distance moyenne de six (06) kilomètres et comporte huit (08) stations, ce qui donne une interdistance moyenne entre les stations de l'ordre de 600 mètres.

La station de Bab Essebt comme point de départ pour le tramway et l'université comme point d'arrivée ou seront installés les ateliers (**Voir tableau n°14**). Il est à noter que, le choix du lieu des ateliers est motivé par la disponibilité des assiettes foncières dans cette zone, et que leur expropriation ne constitue pas forcément une contrainte majeure.

**Station Bab Essebt**- rue Labri Tebessi- Bab dzair- Rue Kritli Mokhtar- Rue Yousfi- Station téléphérique Chréa- Ouled Yaich Centre- **Université** (sens aller et retour)

Ordre des stations	Stations
1. Départ	<b>Bab Essebt</b>
2	Labri Tebessi
3	Bab Dzair
4	Cimetière Chrétien
5	Polyclinique
6	Station multimodale Guessab
7	Ouled Yaich centre
8	Sureté urbaine Ouled Yaich
9	Nouvelle Zone d'habitat AADL
10. Terminus	<b>Station Université</b>

**Tableau 14 : Stations prévues sur la ligne de tramway**

*Source :* DTAW Blida

En effet, l'estimation de la fréquentation voyageurs établie sur la base des résultats de la prévision du trafic à l'heure de pointe du soir (16H30 - 17H30), révèle qu'à l'horizon 2020, la charge moyenne sur la ligne serait de l'ordre 4255 voyageurs.

**- Observation :** Il est à noter, que seule l'étude de faisabilité technique du tramway qui déterminera les caractéristiques de la ligne à savoir ; trafics voyageurs sur la ligne, matériel roulant et systèmes, etc. A ce stade, l'étude du plan de transport se contente à donner ; tracé et insertion du tramway, le nombre de stations, et les lignes de rabattement concernant le réseau d'autobus.

## 2- Lancement de l'étude de faisabilité d'une ligne de tramway à Blida<sup>4</sup> :

### 2.1- Les objectifs visés:

Le réseau de transport collectif est saturé, soucieux de l'état dans lequel nous évoluons, les pouvoirs publics affichent clairement, depuis ces dernières années, une importance particulière à la mise en place graduelle d'une nouvelle stratégie visant à promouvoir et à développer des modes de transports collectifs alternatifs à la route.

- **Forte capacité**
- **Haute Fréquence** : Régularité, rapidité, fiabilité, priorité de passage.

<sup>4</sup> Ministère des transports ; Entreprise Métro d'Alger ; « Lancement de l'étude de faisabilité d'une ligne de tramway à Blida ».

- **Service** : Qualité, propreté, sécurité.
- **Engagement Social** : Prix abordable, Accessibilité **PMR**, personnes âgées.
- **Renouvellement urbain** : Amélioration de la qualité de l'environnement.
- **Modernité** : Incorporation de la technologie avancée.
- **Intégration tarifaire, information** : Extension à tout le réseau, Mobilité plus facile.
- **Environnement** : Réduction du nombre de véhicules, Carburant propre, Réduction du bruit et des accidents.

A ce titre, le ministère des transports lance le projet de faisabilité d'une ligne de «tramway à Blida» parmi la panoplie de projets tramways.....

## 2.2- Les enjeux :

### - Renforcer l'usage des TC :

- Créer un lien social fort et préserver l'environnement.
- Desservir le plus grand nombre d'habitant/ étudiants.
- Augmenter la vitesse au bénéfice des usagers.
- Améliorer le confort.
- Assurer l'accessibilité aux **PMR**.
- Accroître la part de marché des transports collectifs pour réduire les nuisances de la voiture.

### - Renforcer l'usage des autres modes alternatifs à la VP

- Faciliter l'intermodalité : permettre l'utilisation facile par l'utilisateur de plusieurs modes de transports lors de ses déplacements.
- Partager l'espace public entre les différents modes de transport en permettant à chaque mode d'exister et de cohabiter dans la ville.
- Maîtriser le trafic automobile par l'offre d'une alternative efficace à la voiture particulière.

### - Favoriser un développement harmonieux

- Relier le maximum d'espaces à vivre : espaces résidentiels, zones d'emplois, sites de loisirs.
- Irriguer le centre ville de Blida tout en limitant les nuisances de la circulation automobile.
- Equilibrer l'urbanisation en contribuant à l'émergence de nouveaux quartiers soucieux d'une qualité de vie améliorée.

### - Améliorer le cadre de vie

## 3- Projet tramway à Blida :

La ville de Blida souffre d'une densité paralysante de la circulation routière. Pour mettre fin à cette anarchie, les autorités locales ont pensé à la réalisation d'un tramway. L'étude de faisabilité d'une ligne de tramway dans la wilaya de Blida est lancée par le Bureau d'étude EGIS RAIL/DAR TOTAL SOLUTION en début de mois Mai **2013**. Seule l'étude de

faisabilité technique du tramway qui déterminera les caractéristiques de la ligne à savoir ; trafics voyageurs sur la ligne, matériel roulant et systèmes, etc.

L'option tramway retenue dans le cadre de cette étude a été conditionnée par les arguments suivants :

- La forte demande de transport et son évolution dans la zone centrale de Blida,
- L'existence d'un corridor à forte demande de transport,
- Les perspectives de développement et d'urbanisation de la zone de Blida,
- Les conditions topographiques du site ; une topographie relativement plate sur le périmètre d'étude,
- Le tramway est un mode permanent, visible dans l'espace urbain et il provoque à ce titre un effet structurant important,
- Le tramway jouit d'une meilleure attractivité auprès du public à cause d'une meilleure image apte à drainer une nouvelle clientèle par l'important saut qualitatif qu'il représente vis-à-vis de l'autobus,

D'autres éléments plus quantifiables ont également influencé le choix, ce sont :

- Le meilleur rendement financier puisque le tramway est le mode le plus économique,
- Le meilleur niveau de service tant au plan du confort (douceur de roulement) que la vitesse de circulation (vitesse commerciale comprise entre **18** et **25** km/h),
- La meilleure insertion traduite par la réduction des besoins d'emprise et par l'absence de pollution et de bruit,
- Le meilleur rendement énergétique par l'utilisation de l'électricité.

### **3.1- Analyse des déplacements dans la ville de Blida :**

Pour réaliser le tramway de Blida, différents types d'enquêtes ont été réalisés sur le territoire : enquêtes transport en commun, tous modes, stationnement.

Le réseau de transport urbain est constitué de **25** lignes + 1 rurale et est organisé en rabattements sur **5** gares routières, la principale étant Bab-Dzaier. **52 000** voyageurs empruntent le réseau urbain chaque jour et le taux de correspondance est de **1,25** ligne empruntée.

Ces analyses ont permis d'identifier les principaux pôles générateurs de déplacements : le centre ville avec ses équipements et ses commerces, les zones d'habitat denses comme Ouled-Yaich, les grands équipements : l'université, la gare ferroviaire de Blida, hôpital Frantz-Fanon, la future gare routière, et ainsi d'identifier les corridors à desservir en priorité.

### **3.2- Le réseau de TCSP envisageable à long terme :**

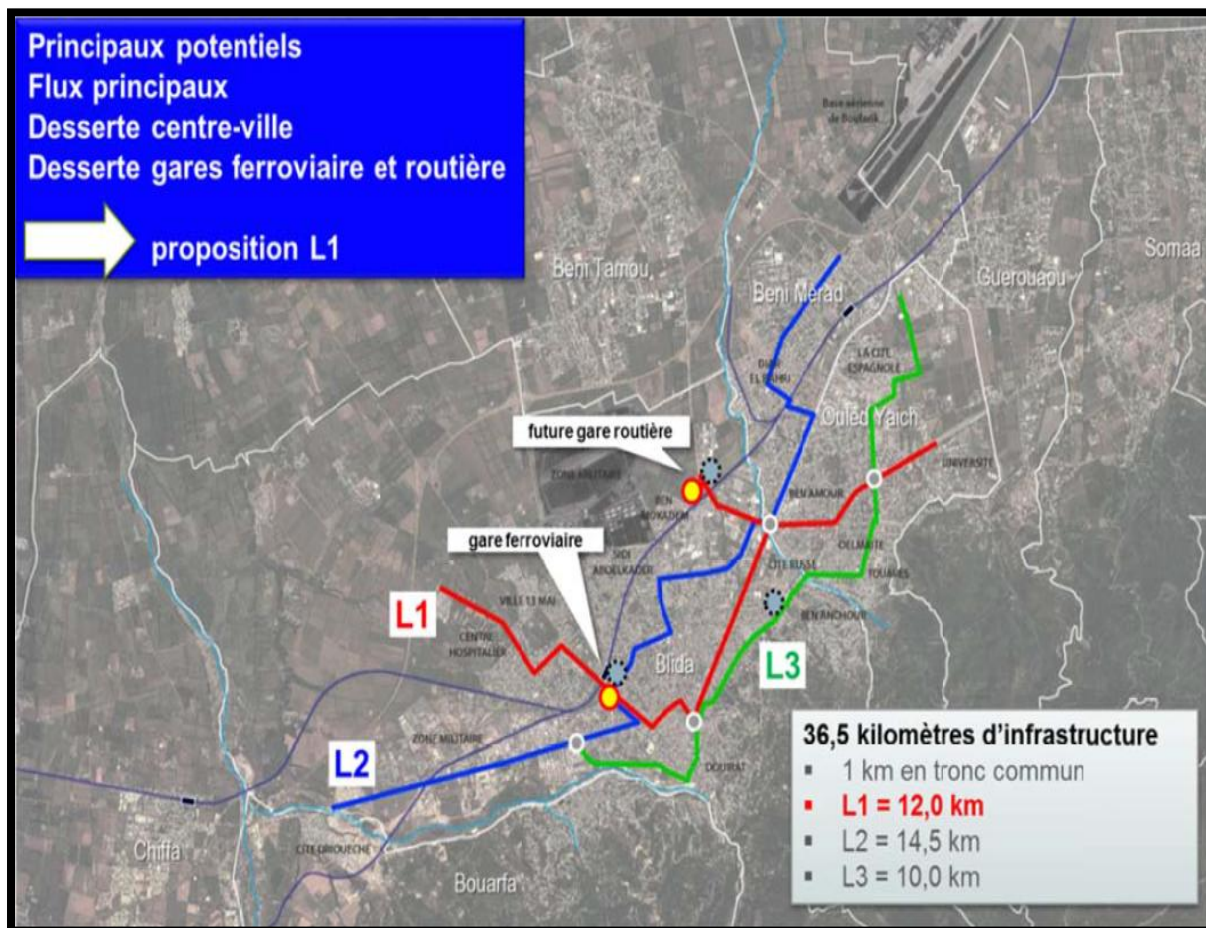
L'analyse des corridors de déplacements a permis de définir le réseau de TCSP à long terme suivant (**Voir Fig.n°35**):

**Ligne 1 :** La ligne **1** débute à l'université de Blida à Ouled Yaich et rejoint la **RN1** par l'avenue des Martyrs. Elle se dirige ensuite vers le centre-ville en desservant le pôle administratif. La desserte du centre historique s'effectue par le côté Nord et en sort par la Rue Amara Youcef, en direction de la gare ferroviaire puis du pôle hospitalier Frantz Fanon.

Un débranchement au croisement de l'avenue des Martyrs et de la **RN1** permet de relier la future gare routière à la ligne principale.

**Ligne 2 :** La ligne 2 constitue une liaison transversale entre les corridors Nord-Est et Sud-Ouest en passant par le centre-ville de Blida. Cette ligne dispose d'une liaison avec la Gare de Blida et est en tronc commun dans le centre avec la ligne 1. Une connexion et un tronc commun avec la ligne 1 sont également prévus au niveau de la rue des Martyrs.

**Ligne 3 :** Il s'agit d'une ligne desservant le centre-ville et les quartiers denses de Ben Achour par un itinéraire Sud, au plus proche de l'Atlas. Au Nord-Ouest elle permet une liaison Nord-Sud de la ville d'Ouled Yaich et une connexion avec la ligne 1.



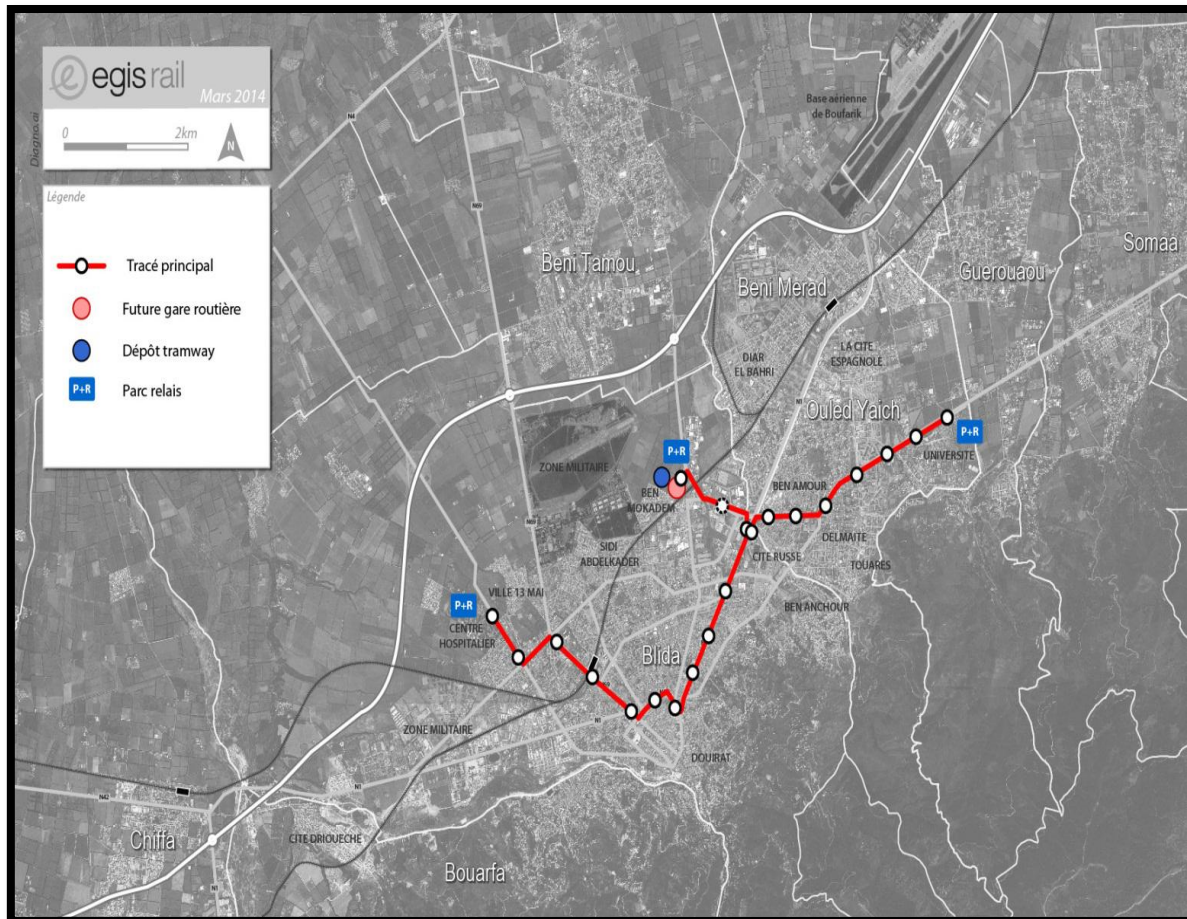
**Figure 35 :** Les trois lignes TCSP envisagé à long terme dans le Grand Blida

*Source :* DTW Blida

L'analyse des localisations des habitants, emplois, universitaires/lycées, les principaux flux de déplacements et des implantations de la gare routière future et de la gare ferroviaire Blida, conduisent à proposer la ligne 1 comme ligne prioritaire et constituant la première phase du réseau du tramway.

### 3.3- La première phase proposée :

La première phase proposée pour le réseau tramway est donc composée d'une ligne principale, la ligne 1 Hôpital Frantz Fanon – gare ferroviaire de Blida, Centre-Ville – Université/Ouled Yaich via la RN1, et d'une ligne en antenne vers la gare routière via le boulevard des Martyrs, exploitée en navette entre la gare routière et la ligne principale.



**Figure 36 : Schéma de la première phase du tracé tramway Blida**  
 Source : DTW Blida

## V- Recommandations

La préoccupation de la Direction des Transports consiste à améliorer les services et prévoir les besoins futurs en demande de transports et en infrastructures.

Elle est appelée à passer à une stratégie offensive visant la satisfaction et la prise en charge de la demande de transport exprimée là où elle se trouve. Pour se faire on propose les recommandations suivantes :

1. Utilisation de la taxation des carburants pour couvrir les coûts externes dans la situation la plus favorable (rase compagne);
2. Développer une politique cohérente sur le stationnement pour la région locale ;
3. Aménager un nombre suffisant de stationnements incitatifs et leur garantir une bonne desserte en transport en commun ;
4. Coordonner l'aménagement de stationnements incitatifs avec la réduction de l'offre de stationnements de longue durée dans les zones centrales ;
5. Tarification du stationnement pour diminuer la congestion due à l'occupation de l'espace par les véhicules qui se trouvent à l'arrêt;
6. Péage de zone pour réduire la circulation pour les quartiers densément peuplés;

7. Péage urbain spécifique à certains points de passage pour inciter les usagers de la route de mieux choisir leurs itinéraires à l'intérieur d'une agglomération;
8. Tarifications des transports collectifs permettent une meilleure couverture des coûts de transport, en répartissant la charge entre usagers, employeurs pour les trajets domicile-travail et, éventuellement contribuables.
9. Il faut que les responsables des transports acceptent de mettre leur technicité et le choix relatif aux investissements et à la gestion du système de déplacements aux services des choix politiques sur la ville.
10. Faciliter les déplacements en transports en commun (renforcer les liens entre les pôles urbains composant les axes urbains majeurs, en valorisant les points d'échange « station de métro, gares, parcs relais,... etc. »);
11. Faciliter le déplacement par le schéma routier;
12. Réduire les nuisances des transports (pollution de l'air, le bruit des transports, les accidents de la circulation...);
13. Améliorer le cadre de vie et la qualité des espaces publics;
14. Maitriser l'évolution des pratiques de déplacements ;
15. Un partage de la rue favorable aux modes de déplacements alternatifs à la voiture: les transports collectifs, le vélo, la marche (une priorité accordée à la circulation des autobus);
16. Prévoir des projets de plan de déplacements urbains ;
17. Des avantages financiers (titres mensuels TC à tarifs réduits prélevés directement sur le salaire, versement d'une allocation équivalente au coût du stationnement, etc.) ;
18. La mise en place d'un Centre d'information sur le transport urbain pour améliorer les services d'information à la clientèle et les données sur le réseau de transport collectif ;
19. Offrir sur Internet de l'information détaillée sur les trajets et horaires de tous les circuits des transports ;
20. La mise en œuvre d'un système régional de numérotation des arrêts et l'harmonisation, à l'échelle de la région, des panneaux d'arrêts et des modes de diffusion des horaires à l'arrêt.
21. Actions de sensibilisation;
22. Sensibiliser la population aux impacts de la voiture afin de faciliter l'acceptation de mesures visant à réduire la place de l'automobile en ville.

### 1- Des actions de sensibilisation:

Les actions de l'Algérie afin d'améliorer le transport en milieu urbain restent à l'échelle de la sensibilisation car les lois contrôlant et organisant ce domaine sont rarement appliquées, pour le transport des personnes.

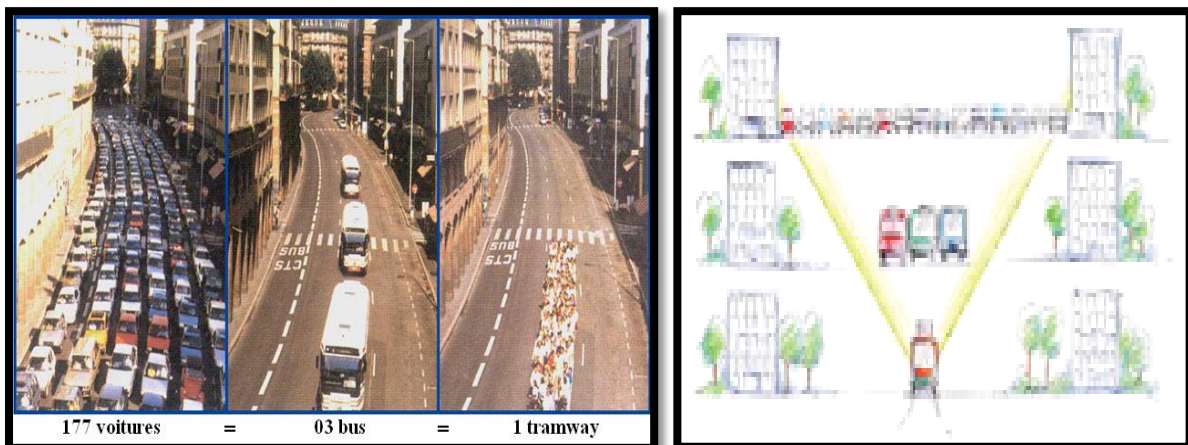
1. La modération volontaire de l'usage de la voiture sera encouragée.
2. Les règles de civisme seront rappelées: plus grand respect entre utilisateurs de l'espace public, comportement au volant plus convivial, plus respectueux des piétons et des cyclistes, comportement plus citoyen dans les transports et les lieux publics.
3. Des actions spécifiques pour des publics spécialisés (scolaires, étudiants, élèves d'auto-écoles...) afin de donner une culture de transport dans la ville.
4. Des opérations « *rues ou quartiers sans voiture* » seront organisées dans les centres urbains bien desservis par les transports collectifs à l'occasion de certains événements.
5. Encourager les pendulaires à utiliser le TC.
6. Encourager les gens à utiliser le stationnement en ouvrage dans le centre des villes.
7. Encourager la marche à pied et en vélo dans le centre urbain.

Voici quelques photos illustratives utilisées pour la sensibilisation des habitants de la ville et encourager les gens à utiliser les transports collectifs :



**Photo 08 : Le transport en commun indicateur d'une mobilité durable**

Source : Archive DTW Blida



**Photo 09 : Le tramway meilleure solution pour une mobilité durable**

Source : Archive DTW Blida

## Conclusion :

La ville de Blida connaît une expansion rapide, cette croissance aggrave la congestion urbaine. Dans le même temps, les problèmes de transport collectif de la ville porte atteinte à son économie et à son environnement, ainsi qu'à la qualité de vie de la population. Le présent chapitre avait pour objectif de recentrer la stratégie des transports urbains à Blida sur les questions associées au développement urbain durable et de contribuer à un renforcement de la collaboration entre tout les acteurs de la ville afin d'appliquer la politique du développement durable.

La description des systèmes de déplacement et l'évaluation du transport urbain dans la ville de Blida en se basant sur les trois indicateurs fondamentaux de la mobilité durable (Moyens de transport, Infrastructure de transport, Gestion des transports) nous a permis de constater la non soutenabilité des systèmes de transport actuels, ce qui explique l'émergence de nombreux travaux centrés sur la problématique de l'évaluation des politiques de durabilité et de mobilité urbaine.

Cette situation s'explique essentiellement par la non application des textes en vigueur en la matière et par une faible implication des structures administratives en charge directement de la gestion de ces infrastructures.

Pour améliorer la durabilité du système de transports des mesures d'aménagements sont recrutés telle la modification de la forme urbaine afin d'assurer une mobilité urbaine plus durable.

Deux stratégies sont adoptées par les acteurs de la ville: *agir sur l'offre et sur la demande*.

« **1. Agir sur l'offre** = changer les comportements en modifiant l'offre de transports :

- Investissements en infrastructures (routes, transports publics, modes doux).
- Mesures financières (péage, tarification du stationnement, etc.).
- Restriction de l'offre (politiques de stationnement, etc.).

**2. Agir sur la demande** = modifier la demande de transports :

- Mesures d'incitation, de promotion.
- Sensibilisation.
- Politiques d'aménagement/organisation spatiale (densification, mixité fonctionnelle de l'espace, coordination urbanisation et transports publics).
- Mesures d'aménagement du temps. »<sup>5</sup>

D'après l'analyse du plan de transport de la ville de Blida et la politique de la mobilité urbaine (Les actions envisageables, Le plan d'actions...etc.) on peut dire que la planification et la gestion du secteur de transport urbain tends vers un profile d'une mobilité urbaine durable dans les alentours de **2020**, ce qui confirme la volenté des autorités locales à prendre tous les mesures qui permettent de donner une réalité concrète au concept de durabilité urbaine dans le Grand Blida. Pour ce faire il faut juxtaposer les politiques de transport et d'urbanisme et intégrer les objectifs de la durabilité dans leurs élaborations.

---

<sup>5</sup> Colloque en l'honneur du prof. Giuseppe Pini et leçon d'adieu ; «De la mobilité à la mobilité durable: politiques de transport et outils de gestion de la mobilité en milieu urbain» : «De la géographie des transports à la géographie de la mobilité: réflexions sur les enjeux spatiaux des infrastructures et des pratiques de déplacement» ; UNIL, Bâtiment Géopolis, 04.04.2014. p20.

## Conclusion générale :

On a constaté que le monde entier parle de développement durable, mais peu de pays dépassent la phase de débats pour passer à l'action car les enjeux sont grands et la seule volonté de quelques pays ne peut rien faire pour changer les choses. Il faut la collaboration de tous, le nord et le sud, les riches et les pauvres, les gouvernements mais aussi les populations pour rééquilibrer ce monde et le rendre durable, prêt à accueillir les générations futures.

Les problèmes de gouvernance des villes ne sont pas banals et nécessitent une bonne gouvernance urbaine qui vise l'améliorer de la qualité de vie, car une urbanisation mal gérée peut freiner le développement.

Dans ce cadre, le développement durable intervient dans l'action publique en matière d'urbanisme en intégrant la démarche de la durabilité dans la gestion locale et la planification urbaine de la ville.

L'urbanisme renvoie au besoin de planification du développement urbain. Les dimensions multiples du développement urbain durable exigent un effort sérieux d'intégration d'un éventail de facteurs empruntés à des domaines aussi divers que l'architecture, la planification urbaine et la mobilité, ainsi que des facteurs culturels, esthétiques et psychologiques influençant les comportements des individus.

Après l'étude des différents indicateurs de la durabilité urbaine on a constaté que l'un des indicateurs les plus pertinents pour mieux évaluer un développement urbain durable c'est: Les Transports (la mobilité urbaine). L'application du cadre du développement urbain durable à la problématique de la mobilité quotidienne a produit le principe de « mobilité durable ».

Il existe une relation toute aussi intense et complexe entre la structuration de la ville et l'organisation de sa mobilité. L'adaptation des politiques, ainsi que des mécanismes de planification des transports et de l'urbanisme doit être pensée en termes de mobilité.

L'objectif de mobilité durable peut être atteint en contrôlant la forme prise par l'urbanisation. La maîtrise de l'étalement suppose l'adoption de politiques de densification, fondées sur le modèle de Ville Compacte. Les questions techniques telles que l'aménagement urbain, la conception et la gestion des systèmes de transport public sont nécessaires pour fournir des services de qualité acceptable par la contribution à la transformation des pratiques d'aménagement et de planification des transports urbains.

En effet Les villes ont besoin de « l'adoption de pratiques d'urbanisme durable – aménagement de quartiers denses dotés d'espaces publics accessibles et attrayants, caractérisés par les mixités fonctionnelle et sociale, et traversés par des rues étroites dotées de bandes cyclables, de trottoirs larges et d'infrastructures de transport collectif – favoriserait ainsi la mise en œuvre de la mobilité durable – priorité à l'accessibilité et aux déplacements courts effectués par des modes alternatifs, diminution des pollutions sonore et atmosphérique par les transports et hiérarchisation des modes de déplacement : piétons et cyclistes au sommet, puis utilisateurs des transports collectifs et automobilistes. »<sup>1</sup>

Les orientations de la politique urbaine de la ville exhortent l'attention sur les questions de gestion de la croissance de la ville et d'aménagement urbain, alors que la question de transport est complètement abandonnée. Cependant, avec l'amélioration de l'état de finance en Algérie, les grandes villes algériennes subies des programmes ambitieux dans le secteur de l'urbanisme plus particulièrement le secteur de la mobilité urbaine à savoir la mise en place de plusieurs projets de tramway ainsi l'évolution des entreprises de transport urbain par autobus,

<sup>1</sup> Banister, David. « *The sustainable mobility paradigm* »; *Transport Policy* 15 (2, March) 2008. P73-80.

et ce en l'absence d'une bonne politique nationale de transport urbain, en particulier les transports collectifs.

On note que le transport urbain collectif est le pilier de la mobilité urbaine durable, il a des effets positifs sur la durabilité sociale (santé publique, prévention de la sédentarité, intégration sociale, taux d'accidents inférieur, etc.), économique (diminution des coûts liés tant à la mobilité motorisée qu'à la sédentarité, rapport coût-bénéfice des mesures optimisé, augmentation de la compétitivité, etc.) et écologique (consommation d'énergie inférieure, répartition des ressources plus raisonnable, moins d'émissions nuisantes (pollution atmosphérique, bruit, etc.)).

De cela on a essayé d'évaluer la durabilité urbaine dans le Grand Blida on utilisant l'indicateur de la mobilité durable qui est conçu comme un outil dont l'objectif premier est de mesurer les progrès urbanistiques d'une grande ville telle que Blida.

Les visites détaillées de l'aire d'étude : reconnaissance des lieux et appréciation du fonctionnement général de la ville et plus particulièrement du réseau de transport urbain et des conditions de circulation ; la prise de connaissance des études et des approches déjà réalisées, sur des informations recueillies sur le terrain et à travers des discussions avec les différents partenaires urbains (**DTW, APC, DUC, DLEP, DTP, ETU, etc.**) ; ainsi que l'analyse des principales politiques urbaines et des documents de planification des projets et exercices ont permis de déterminer que l'aménagement du territoire et des transports n'est à ce jour ni durable ni concerté à l'échelle de la ville de Blida, mais que cet état de fait devrait changer au cours des prochaines années, tandis que prendront forme ces projets à l'étude et que se concluront ces exercices de planification... si le contenu de ces documents est appliqué tel quel on conclut que la situation du transport urbain dans la ville de Blida tend vers un profil de durabilité locale.

Ce projet de recherche interroge un des «**impératifs de l'action publique**» : C'est l'application des principes de la durabilité en matière d'urbanisme et de mobilité (un impératif substantiel)

Les intervenants de l'urbanisme et de la mobilité de la ville de Blida démontrent dans leurs plans et politiques la prise en compte de l'impératif substantiel de durabilité des pratiques planificatrices en la matière.

La plupart des projets planifiés dans le **PDAU** du **Grand Blida** prennent comme cible et condition stratégique l'atteinte future des objectifs et des principes du développement durable en matière d'urbanisme et de mobilité. Ainsi la prise en compte de l'impératif de durabilité constitue un objectif manifeste commun à tous les projets dans le secteur de transport à Blida.

Des entretiens avec des acteurs clés de la région – un élu, plusieurs professionnels des transports, de l'urbanisme et de l'environnement, plusieurs enseignants universitaires, quelques citoyens et un représentant d'association – ont été effectués afin de dégager des éléments de compréhension en matière des transports et de l'urbanisme et de pouvoir cerner des facteurs qui peuvent évaluer la durabilité urbaine de la ville de Blida. Ce faisant, il a été confirmé qu'il y a un manque de concertation entre les acteurs de la ville dans l'élaboration de la planification de l'urbanisme et de la mobilité à l'échelle de la ville de Blida. Des obstacles politiques et constitutionnels ont empêché l'intégration véritable de la démarche durable dans la planification urbaine ainsi on a identifié la non application rigoureuse de la législation et des orientations de la stratégie nationale du développement durable des territoires.

Ce travail avait pour but de préciser le cadre conceptuel et épistémologique d'une recherche qui vise à interroger la durabilité urbaine à travers les systèmes de transports en proposant une description du système de déplacements urbains du Grand Blida. La nature ambivalente du concept de développement durable nous a amené à considérer celui-ci comme

un concept ouvert, ce qui renforce la nécessité de se doter de nouveaux outils d'évaluation des politiques de transports. La faisabilité de construction de tels outils avait été démontrée par ailleurs, nous nous sommes appliqués à préciser la définition de mobilité durable retenue.

« 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. »<sup>2</sup>

Plusieurs prolongements apparaissent à l'issue de ce mémoire : La durabilité urbaine n'a de sens que si elle coexiste avec le développement durable des transports urbains. A l'instar du transport urbain collectif, le stationnement est une composante majeure d'une stratégie de gestion des déplacements puisque les interventions dans ce domaine représentent les mesures les plus efficaces pour accroître l'utilisation des transports en commun et limiter l'utilisation de l'automobile. Enfin, une politique sur le stationnement est d'autant plus souhaitable dans le plan de gestion des déplacements il faut que les autorités locales de la ville de Blida unissent leurs efforts afin de la doter d'une vision d'ensemble du stationnement.

On note que les textes législatifs dans le cadre du développement durable contribuent de plus en plus à en définir le contenu appliqué au secteur des transports et à lui donner un sens plus concret.

Le lien entre l'urbanisme et mobilité n'est pas simple. Il s'agit d'un lien de réciprocité complexe à définir. Même si les textes législatifs décrivant les objectifs de l'urbanisme durable existent en Algérie, l'inertie de l'état face à la nouvelle réalité des enjeux de la durabilité ne permet pas toujours de les appliquer avec rapidité et efficacité nécessaire. Les collectivités territoriales et les aménageurs locaux ont donc un rôle déterminant à joué dans la mise en place du développement durable urbain.

« Donc l'urbanisme durable ne se fera pas uniquement à coup de normes (HQE ou autres), car l'urbanisme durable c'est avant tout un état d'esprit, une prise de conscience. Pour le mettre en œuvre il faut associer :

1. Une forte volonté politique, des compétences techniques, afin que les élus n'aient plus peur des urbanistes, des paysagistes ou des architectes.
2. Une participation active des acteurs de terrain et des citoyens. »<sup>3</sup>

En conclusion, nous aimerions insister sur la gouvernance et la démarche participative qui nous semblent indispensables. En effet, on confirme notre hypothèse que l'urbanisme durable est un impératif pour la ville contemporaine puisque les problèmes de la ville d'aujourd'hui trouvent leurs solutions dans les principes de l'urbanisme durable. La mobilité urbaine été abordé dans ce mémoire comme exemple d'évaluation de la durabilité urbaine d'une ville. L'inscription des transports et plus globalement la mobilité dans une optique de développement durable en faisant les bons choix d'investissement et en mettant en place les dispositifs et mécanismes adéquats pour orienter et guider les choix des usagers, le tout dans le cadre d'une démarche participative, de concertation et d'intelligence collective ; est le défi des autorités de la ville.

Reste à vérifier les autres aspects de l'urbanisme durable (L'habitat, La gestion des déchets...). La question essentielle est de savoir comment évaluer leur durabilité et par quels outils ?

---

<sup>2</sup> BAOUNI Tahar ; « *Les dysfonctionnements de la Planification urbaine et des transports urbains dans les villes Algériennes* » ; Laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable (VUDD). Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU) d'Alger.

<sup>3</sup> Séminaire Technique ; « Qu'est-ce que l'urbanisme durable ? » des 17 et 18 mai 2005 ; Parc naturel régional des Ballons des Vosges

## **Résumé :**

Dans ce mémoire, l'objectif est de prouver que l'application des principes du développement durable dans la planification urbaine permet non seulement d'améliorer cette dernière, mais aussi de résoudre les problèmes de la ville contemporaine pour la rendre plus durable pour ces habitants. Cette hypothèse reste à vérifier, pour ce faire, nous avons procédé comme suit : on a fait ressortir et analyser les indicateurs susceptibles d'évaluer la durabilité urbaine, parmi ces indicateurs on a choisit la mobilité urbaine.

En prenant comme exemple le transport urbain dans la ville de Blida, en se basant sur les trois indicateurs fondamentaux de la mobilité durable (Moyens de transport, Infrastructure de transport, Gestion des transports) ; et après constat et évaluation de la situation actuelle dans ce domaine, nous sommes arrivés à la conclusion suivante : la non durabilité des transports dans cette ville. Forte heureusement un changement va s'opérer par la nouvelle politique urbaine et les stratégies du transport adoptées par l'Etat. Dans ce sens, les autorités de la ville de Blida ont tracé un plan de transport et un plan d'action et envisagent d'œuvrer pour améliorer ce secteur afin de lui assurer une mobilité urbaine durable. Ainsi de grands projets et études sont en cours de réalisation (les gares routière multimodales, stations urbaines, les parkings à étage, le tramway et les lignes d'autobus). Ces projets refléteront un des aspects de la durabilité urbaine de la ville. Quant aux autres aspects (L'Habitat, La Gestion des Déchets...) restent à vérifier et peuvent être d'autres axes d'études.

Enfin l'objectif de ce mémoire est d'affirmer que l'urbanisme durable pour la ville contemporaine devient impératif.

## **المخلص:**

هذه الأطروحة تهدف إلى إثبات أن تطبيق أسس التنمية المستدامة في التخطيط العمراني يساعد على تطوير هذا المجال وجعله أكثر قدرة على التعامل مع مشاكل المدينة المعاصرة لجعلها أكثر استدامة لقاطنيها. للتأكد من صحة هذه الفرضية، قمنا بإبراز وتحليل المؤشرات التي تمكننا من تقييم الاستدامة الحضرية، من بين هذه المؤشرات تم إختيار التنقل في المناطق الحضرية.

قمنا كذلك بدراسة حالة النقل الحضري لمدينة البليدة ، و إستنادا إلى المؤشرات الرئيسية الثلاثة للتنقل المستدام (وسائل النقل، البنية التحتية للنقل، تسيير النقل) ، وبعد معاينة النقل الحضري للمدينة في الوقت الحالي وتقييمه توصلنا الى النتيجة التالية : عدم استدامة أنظمة النقل. ولكن وفقا لمخطط الاستراتيجية الحضرية للدولة و سياسات النقل فان الوضع يميل إلى التغيير. وعلى هذا المسار فإن السلطات بمدينة البليدة اعتمدت خطة للنقل و ستقوم باتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان التنقل الحضري المستدام لتحسين أوضاع هذا القطاع. كذلك العديد من الدراسات و المشاريع في اطار الاستدامة هي قيد الانجاز مثل (محطات الحافلات المتعددة الوسائط ، محطات الحافلات الحضرية، مواقف السيارات، الترامواي وخطوط الحافلات) و التي سوف تعطي لمدينة البليدة جانب من جوانب الاستدامة الحضرية. يبقى التحقق الجوانب الأخرى (السكنات، وتسيير النفايات...) التي يمكنها ان تكون محاور اخرى للدراسة.

وعليه فان الهدف من هذا البحث هو التأكيد على حتمية التعمير المستدام للمدينة المعاصرة.

# ANNEXES





## GRILLE D'ENTRETIEN SEMI-DIRIGE







### PRÉSENTATION DE L'INTERVIEWER :

Bonjour, je m'appelle BOUALI Karima, étudiante en magister, institut de GTU, université Larbi Ben M'hidi Oum El Bouaghi.

Je vous remercie de bien vouloir me consacrer de votre temps, je viens vous interviewer dans le cadre de ma recherche portant sur : « *l'urbanisme durable un impératif de la ville contemporaine vers un profil de durabilité : cas de la ville de Blida* ». Au cours de l'entretien, j'aimerais que nous abordions les thèmes suivants : la politique de la mobilité urbaine adoptée pour la ville de Blida, les lois et instruments de planification et de gestion urbaine des transports, la durabilité du système de transport urbain à Blida. En ayant ces thèmes en tête les questions suivantes sont posées.

### PROBLÈMES DE DURABILITÉ URBAINE :

Questions principales	Questions complémentaires	Questions de clarification
<p> Quelle est la politique de la mobilité urbaine adoptée pour la ville de Blida ?</p> <p>ET</p> <p> Quels sont les problèmes de la mobilité urbaine qui touchent le territoire du Grand Blida?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Quel est le mode de transport principal à Blida ?</li> <li>➤ Quelle est la situation actuelle du parc d'automobile dans le Grand Blida ?</li> <li>➤ Quel est le rôle des autorités locales dans la mise en pratique des objectifs nationaux de la politique de la mobilité urbaine sur terrain ?</li> <li>➤ Quel est le rôle de l'aspect économique dans le transport urbain ?</li> <li>➤ Quelles sont les démarches en cours pour le transport collectif ?</li> <li>➤ Comment expliquez-vous les problèmes de la mobilité urbaine à Blida ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pouvez-vous m'en dire un peu plus ?</li> <li>▪ Pouvez-vous m'en dire davantage ?</li> <li>▪ Pouvez-vous me donner des exemples ?</li> </ul>
<p> Quels sont les lois et instruments de planification et de gestion urbaine des transports ?</p> <p>ET</p> <p> D'après votre expérience, quels sont les problèmes de planification et de gestion du transport urbain ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Quelle est la demande en transport urbain du Grand Blida ? Quelle est l'offre de T.U proposée ? Es-ce-que l'offre satisfait la demande ?</li> <li>➤ Est-ce-que Blida est dotée d'un plan de transport urbain ?</li> <li>➤ Comment est-il établi ? Par qui ? Et quel est son rôle dans l'amélioration de la durabilité dans la ville ?</li> <li>➤ Est-ce-que ce plan est appliqué ? Et comment ?</li> <li>➤ Quelles sont les recommandations du plan de transport urbain proposées par l'organisme qui l'a établi concernant le Grand Blida ?</li> <li>➤ Est-ce-qu'il existe une autorité d'organisation de transport urbain (AOTU) à Blida ? Quel est son rôle ?</li> <li>➤ Est-ce-qu'il existe une loi d'orientation de la mobilité urbaine ? Si oui es-ce-que'elle est appliqué ? Et comment ?</li> <li>➤ Est-ce-qu'il ya un recours à des procédures de délibération et de concertation entre les pouvoirs publics et la population locale ?</li> <li>➤ Quels sont les perspectives de la planification des transports urbain ?</li> <li>➤ Selon vous es-ce-que les systèmes de</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pouvez-vous m'en dire un peu plus ?</li> <li>▪ Pouvez-vous m'en dire davantage ?</li> <li>▪ Pouvez-vous me donner des exemples ?</li> </ul>

	<p>transport sont organisés autour des espaces urbains ou bien c'est les espaces urbains qui se développent selon les lignes de transport ?</p>	
<p> Quel est votre diagnostic sur la durabilité du système de transport urbain à Blida ?</p> <p>ET</p> <p> Comment participent la planification et la gestion du système de transport urbain dans sa durabilité ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Est-ce-que le système de transport urbain dans le Grand Blida est considéré comme durable ?</li> <li>➤ Quels sont les scénarios proposés autour du développement des transports collectif et dans l'optique de l'amélioration de la vie urbaine dans le cadre du développement durable ?</li> <li>➤ Quelles sont les solutions adoptées ou proposées pour améliorer l'aspect qualitatif et quantitatif du transport urbain collectif dans la ville de Blida ?</li> <li>➤ Quels sont les obstacles du développement de la mobilité durable dans le Grand Blida ?</li> <li>➤ Est-ce-que le manque de moyens financiers constitue un obstacle face à la démarche de la durabilité dans le secteur de transport urbain ?</li> <li>➤ Quelle est l'évaluation actuelle des dimensions économiques, environnementales et sociales des systèmes de transport urbain ?</li> <li>➤ Quelle est la moyenne d'intensité sonore (dB) dans le Grand Blida causé par les transports ?</li> <li>➤ Est-ce-que les habitants signalent la pollution sonore et atmosphérique causée par le transport ?</li> <li>➤ Les autorités prennent-ils en compte les critères environnementaux lors des décisions concernant la planification urbaine de transport ?</li> <li>➤ Comment gérer les impacts négatifs du transport urbain sur l'environnement ?</li> <li>➤ Quelle est la part de la durabilité urbaine dans la politique du transport ?</li> <li>➤ Quelle est la politique pour diminuer l'utilisation de la voiture particulière et promouvoir des modes de transport collectif plus durables ?</li> <li>➤ Est-ce-que les systèmes de transport intelligents sont adoptés dans la ville de Blida ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pouvez-vous m'en dire un peu plus ?</li> <li>▪ Pouvez-vous m'en dire davantage ?</li> <li>▪ Pouvez-vous me donner des exemples ?</li> </ul>
<p><b>Clôture</b></p>		
<ul style="list-style-type: none"> <li> Est-ce-que, selon vous, il y a une satisfaction de la population à l'égard des services qui lui sont offerts en matière de transport urbain ?</li> <li> Est-ce qu'il y a d'autres problèmes de la mobilité urbaine que nous n'avons pas abordés et qui vous semblent préoccupants ?</li> <li> Avez-vous quelque chose d'autres à ajouter concernant les problèmes de transport urbain ou de la durabilité urbaine à Blida ?</li> <li> Es-ce-que vous pensez que la bonne planification et gestion du secteur de transport urbain vont diriger la ville de Blida vers un profil de durabilité urbaine ?</li> </ul>		

**ANNEXE 01****Tableau n°01 : AGENDA 21 - INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX <sup>1</sup>**

CHAPITRES D'ACTION 21	INDICATEURS DES ELEMENTS MOTEURS	INDICATEURS DE SITUATION	INDICATEURS D'ACTION
<b>CATEGORIE : INDICATEURS DE L'ENVIRONNEMENT</b>			
<b>Chapitre 18 :</b> Protection de ressources en eau douce et de leur qualité	- Prélèvements annuels sur les ressources en eau souterraines et de surface  - Consommation d'eau à usage domestique par habitant	- Réserves en eaux souterraines - Concentration de coliformes fécaux dans les eaux douces - Demande biochimique d'oxygène dans les nappes d'eau	- Traitement des eaux usées - Densité des réseaux hydrologique
<b>Chapitre 17 :</b> Protection des océans, de toutes les mers et des zones côtières	- Accroissement démographique dans les zones côtières - Rejets de pétrole dans les eaux des zones côtières - Rejets d'azote et de phosphore dans les eaux côtières	- Rendement équilibré maximal des pêcheries - Indice de la concentration d'algues	-
<b>Chapitre 10 :</b> Conception intégrée de la planification et de la gestion des terres	- Changements d'utilisation des sols	- Modifications des conditions des terres	- Gestion décentralisée des ressources naturelles au niveau local
<b>Chapitre 12 :</b> Gestion des écosystèmes fragiles : lutte contre la désertification et la sécheresse	- Population vivant au-dessous du seuil de pauvreté dans les zones arides	- Indice national mensuel de la pluviosité - Indice de la végétation dérivé par satellites - Terres touchées par la désertification	-
<b>Chapitre 13 :</b> Gestion des écosystèmes fragiles : mise en valeur durable des montagnes	- Evolution de la population dans les zones de montagne	- Utilisation durable des ressources naturelles des zones de montagne - Conditions de vie des populations des zones de montagne	-
<b>Chapitre 14 :</b> Promotion d'un développement agricole et rural durable	- Emploi de pesticides agricoles - Utilisation d'engrais - Taux d'irrigation des terres arables - Consommation d'énergie dans l'agriculture	- Terres arables par habitant - Terres touchées par des infiltrations d'eau salée et la sursaturation en eau	- Enseignement agricole
<b>Chapitre 11 :</b> Lutte contre le déboisement	- Taux de déboisement	- Modification des terres boisées	- Pourcentage des terres boisées gérées - Terres boisées protégées en pourcentage des terres boisées totales
<b>Chapitre 15 :</b> Préservation de la diversité biologique	-	- Espèces menacées en pourcentage des espèces indigènes totales	- Superficie protégée en pourcentage de la superficie totale
<b>Chapitre 16 :</b> Gestion de la biotechnologie respectueuse de l'environnement	-	-	- Dépenses de R&D au titre des biotechniques - Réglementations et de directives nationales concernant la sécurité biologique
<b>Chapitre 9 :</b> Protection de l'atmosphère	- Emissions de gaz à effet de serre - Emissions d'oxydes de soufre - Emissions d'oxydes d'azote - Consommation de substances contribuant à la destruction de l'ozone	- Concentrations de polluants atmosphériques dans les zones urbaines	- Dépenses consacrées à la lutte contre la pollution de l'air
<b>Chapitre 21 :</b> Gestion écologiquement rationnelle des déchets solides et questions relatives aux eaux usées	- Production de déchets industriels et urbains solides - Déchets ménagers par habitant	- Dépenses au titre de la gestion des déchets - Recyclage et réutilisation des déchets - Elimination des déchets urbains	-
<b>Chapitre 19 :</b> Gestion écologiquement rationnelle des substances chimiques toxiques	-	- Empoisonnements graves dus à des produits chimiques	- Nombre de produits chimiques interdits ou sévèrement restreints
<b>Chapitre 20 :</b> Gestion écologique des déchets dangereux	- Production de déchets dangereux - Importations et exportations de déchets dangereux	- Superficie des terres contaminées par des déchets dangereux	- Dépenses au titre du traitement des déchets dangereux
<b>Chapitre 22 :</b> Gestion sûre et écologiquement rationnelle des déchets radioactifs	- Production de déchets radioactifs	-	-

<sup>1</sup> Organisation des Nations Unies (ONU) in <http://www.un.org/esa/sustdev/indisd/french/ch11fre.htm>

## **ANNEXE 02**

- [Le rapport Bruntland « Notre avenir à tous » \(1987\)](#) : rapport publié par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement des Nations Unies, qui a permis le lancement d'un mouvement mondial en faveur du développement durable selon les trois acceptions : équité sociale, efficacité économique et qualité du cadre de vie.
- [La Charte d'Aalborg \(17 mai 1994 - Danemark\)](#) : signée par les participants à la conférence européenne sur les villes durables, cette charte affirme l'importance de la ville comme échelle d'action pertinente : la ville en tant que mode d'organisation de la vie en société, perdue en Europe depuis des siècles, et constitue l'autorité locale compétente la plus proche des citoyens.
- [Les accords de Bristol, conclusion d'une rencontre ministérielle informelle sur les quartiers durables en Europe](#) (6 et 7 décembre 2005 – Royaume-Uni) : accords pris par les ministres européens en charge de l'urbanisme pour définir les grands principes d'une « sustainable community », que l'on peut traduire par quartier durable, et réaffirmer l'intérêt de les expérimenter et d'échanger, afin de créer des lieux de vie de qualité.
- [La charte d'Aalborg + 10 \(juin 2004\)](#) : second sommet des Nations Unies sur le développement durable qui s'est tenu à Aalborg et donna lieu à une nouvelle Charte des villes et territoires durables.
- [La Charte de Leipzig sur la ville durable européenne \(24 mai 2007 – Allemagne\)](#) : signée par les 27 ministres des Etats membres de l'Union européenne compétents pour le développement urbain, qui se sont pour la première fois mis d'accord sur des stratégies et des principes communs en faveur du développement urbain durable.
- [Le cadre de référence européen pour la ville durable](#) (Reference Framework for European Sustainable Cities) : adoption par les ministres des Etats membres de l'Union européenne compétents pour le développement urbain le 25 novembre 2008 - 2011. Il constitue la mise en œuvre opérationnelle et concrète de la Charte de Leipzig.

### **Le cadre législatif et réglementaire algérien s'appuie sur les textes suivants :**

- La loi n°01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire ;
- la loi n°02-08 du 8 mai 2002 relative aux conditions de création des villes nouvelles et de leur aménagement ;
- la loi n°03-10 du 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable ;
- la loi n°02-02 du 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral ;
- la loi n°04-03 du 23 juin 2004 relative à la protection des zones de montagnes dans le cadre du développement durable ;
- La loi n°03.01 du 17 février 2003 relative au développement durable du tourisme ;
- la loi n° 04-20 relative à la prévention des risques majeurs et à la gestion des catastrophes dans le cadre du développement durable ;
- la loi n° 90-29 du 1 décembre 1990, relative à l'aménagement et l'urbanisme ;
- La loi n°04-05 du 14 août 2004 modifiant et complétant la loi 90- 29 du 1 décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme ;
- La loi n°04-09 du 14 août 2004 relative à la promotion des énergies renouvelables dans le cadre du développement durable ;
- La loi n°06-18 du 24 octobre 2001 portant approbation de l'ordonnance n°01-03 du 20 août 2001 relative au développement de l'investissement ;
- La loi 06-18 du 24 juin 2006 relative à la société de capital investissement ;
- La loi n°91-20 du 02 décembre 1991 modifiant et complétant la loi 84-12 du 23 juin 1984 portant régime général des forêts ;
- La loi n°07-06 du 13 mai 2007 relative à la gestion, à la protection et au développement des espaces verts ;
- La loi n°98-04 relative à la protection du patrimoine culturel ;
- La loi n°05-12 du 04 août 2005 relative à l'eau ;
- Loi n° 06-06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville ;
- La loi n°90-09 du 7 avril 1990 relative à la wilaya ;
- La loi n°90-08 du 7 avril 1990 relative à la commune ;
- La loi n°90-25 du 18 novembre 1990 modifiée et complétée, portant orientation foncière ;
- La loi n°90-30 du 1 décembre 1990 portant loi domaniale ;
- La loi n°01-13 du 7 Août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres.

## **ANNEXE 03**

### **La réglementation des transports collectifs :**

Retrouvez les principaux textes :

- relatifs au transport routier de personne et à l'organisation des transports publics.
- relatifs au domaine du travail et des affaires sociales (emploi, durée du travail, formation ...) dans la rubrique dédiée aux professionnels du transport routier

#### **Sélection de textes par thèmes**

##### **Sécurité des transports :**

Arrêté du 1er juillet 2004 portant organisation du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT)

Arrêté du 11 mai 2004 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun de personnes

Arrêté du 28 avril 2004 relatif au règlement de sécurité de l'exploitation du réseau ferré

Décret n°2003-637 du 9 juillet 2003 relatif à l'extension de l'obligation du port de la ceinture de sécurité 10/07/2004 aux occupants des autobus et autocars et modifiant le code de la route

Directive 2003/20/CE du Parlement Européen et du Conseil du 8 avril 2003 modifiant la directive 91/671/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes

##### **Sécurité des transports guidés et remontées mécaniques :**

Arrêté du 30 décembre 2004 portant habilitation du service technique des remontées mécaniques 29/01/2005 et des transports guidés à mettre en oeuvre les procédures d'examen CE et d'évaluation de la conformité des sous-systèmes et constituants de sécurité des installations à câbles transportant des personnes

Arrêté du 8 décembre 2003 relatif au contenu des dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés à vocation touristique ou historique. Cet arrêté, pris en application du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés, décrit le contenu des dossiers de sécurité que toute personne, qui désire exploiter des trains touristiques hors du réseau ferré national, doit soumettre à approbation de l'État.

Circulaire d'application du décret n°2003-426 du 9 mai 2003 relatif à la mise sur le marché des constituants et sous-systèmes assurant la sécurité des remontées mécaniques transposant la directive 2000/9/CE du Parlement européen et du conseil du 20 mars 2000 relative aux installations à câbles transportant des personnes

Arrêté du 23 mai 2003 relatif à la procédure d'agrément des experts et organismes qualifiés pour évaluer la sécurité des systèmes de transport public guidés Décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés

##### **Réglementation sociale :**

Loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs

Transposition de directives communautaires code du travail en matière du temps de travail dans le secteur des transports 12/11/2004 Ordonnance n°2004-1197 du 12-11-04

Décret n°2004/1186 du 8 novembre 2004 relatif à la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs salariés du transport routier privé de marchandises, des conducteurs salariés et non salariés du transport routier public de marchandises et des conducteurs salariés du transport routier public interurbain de voyageurs

Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs modifiant le règlement (CEE) no 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil JOUE L 226 du 10/09/03 accès au document.

Arrêté du 13 mai 2003 modifiant l'arrêté du 20 décembre 1993 relatif à la délivrance de l'attestation de capacité professionnelle permettant l'exercice de la profession de transporteur public routier de personnes.

Arrêté du 22 août 2002 modifiant l'arrêté du 6 août 1992 relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier de personnes.

Arrêté du 20 décembre 1993 relatif à la délivrance de l'attestation de capacité professionnelle permettant l'exercice de la profession de transporteur public routier de personnes.

### **Transport routier de personnes - autres textes :**

Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) Loi d'orientation des transports intérieurs.

Décret n°85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes du 11 décembre 2007 modifiant certaines dispositions relatives au transports routiers de personnes.

Circulaire du 12 février 2004 relative aux petits trains routiers touristiques.

Circulaire du 28 juillet 2003 sur les conditions d'application de l'accord interbus relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar.

Directive 2003/19/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mars 2003 Cette directive modifie, en vue de l'adapter au progrès technique, la directive 97/27/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux masses et dimensions de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques. Elle fait suite à la directive 2002/7/CE qui fixe les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, en augmentant la longueur maximale des bus et des cars de 12 à 15 mètres. lien vers le document.

Règlement : Accord INTERBUS relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar JO des Communautés européennes du 26-11-2002

Voir aussi la rubrique consacrée au transport routier de personnes

### **Divers :**

Décret n°2005-664 du 10 juin 2005 décret statutaire du STIF du 10 juin 2005.

Loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Circulaire sur le dispositif exceptionnel en faveur du transport routier et du transport fluvial (nov. 2004).

Dans le cadre de la mise à jour et de l'actualisation de ses produits documentaires, notamment celui relatif aux références de textes réglementaires et législatifs du secteur des transports, la Direction des Ressources Humaines et de la Réglementation a élaboré et mis sur pied le recueil des textes juridiques se rapportant à la période de **1994-2000**.

Ce recueil juridique se veut être un outil de travail entre les mains des cadres de l'administration centrale, des responsables des services extérieurs ainsi que des étudiants et des chercheurs.

(<http://www.ministere-transport.gov.dz>)

## **Transports routiers des voyageurs**

### **Législation et Réglementation**

- Décret exécutif n° 96-39 du 15 Janvier 1996 portant tarification de voyageurs par route (service ramassage) JO N° 04/96 Page 17.
- Décret exécutif n° 96-173 du 13 Mai 1996 portant tarification du transport urbain de voyageurs, assuré par l'entreprise publique de transport urbain et suburbain d'Alger (ETUSA). JO N° 30/96 Page 12.
- Décret exécutif n° 98-144 du 13 Moharem 1419 correspondant au 10 Mai 1998 portant abrogation du décret exécutif n° 96-173 du 27 Dhou el Hidja 1416 correspondant au 13 mai 1996 portant tarification du transport urbain et voyageur assuré par l'entreprise publique de transport urbain et suburbain d'Alger (ETUSA). JO N° 29/98 Page 11.
- Arrêté du 26 Avril 1997 portant approbation du règlement type d'exploitation de services de transport public routier de voyageurs. JO N° 60/97 Page 19.

## **Transports urbains et circulation routière**

### **Législation et Réglementation**

- Ordonnance N° 09-03 du 29 Rajab 1430 correspondant au 22 juillet 2009 modifiant et complétant la loi 01-14 du 29 Joumada El oula 1422 correspondant au 19 Août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière.
- Décret exécutif n° 95-08 du 25 Février 1995 portant changement de la nomination de l'entreprise publique de transport urbain et suburbain d'Alger et transformation de ses statuts. JO N°14/95 Page 05.
- Arrêté du 7 Février 1994 fixant les modalités de création et de délimitation des périmètres de transports urbains. JO N° 30/94 Page 09.
- Arrêté du 24 Moharrem 1415 correspondant au 4 Juillet 1994 portant tarification du transport urbain de voyageurs. JO N° 56/94 Page 09.

### 1 Sécurité routière :

- Arrêté du 19 Janvier 1997 fixant les prestations du port de la ceinture de sécurité équipant les voitures particulières. JO N° 36/97 Page 42.

### 2 Taxis :

- Décret exécutif n°96-40 du 15 Janvier 1996 relatif au tarif de transports de voyageurs par taxi automobile JO N° 04/96 Page 18.
- Arrêté du 24 Moharrem 1415 correspondant au 4 Juillet 1994 relatif aux tarifs du transport voyageurs pour taxis automobiles. JO N° 56/94 Page 09.
- Arrêté du 8 Août 1994 réglementant le transport effectué par taxi. JO N° 14/94 Page 21.

### Lois Et Ordonnances

- Loi n° 90-35 du 25 décembre 1990 relative à la police, la sûreté, la sécurité, l'usage et la conservation dans l'exploitation des transports ferroviaires. (JO n°56 du 26 décembre 1990).
- Loi n° 01-13 du 17 Joumada El Oula 1422 correspondant au 07 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres. (JO N° 44 du 08 août 2001).
- Loi n° 01-14 du 29 Joumada El Oula 1422 correspondant au 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière.(JO n° 46 du 19 août 2001).
- Loi n° 04-16 du 27 Ramadhan 1425 correspondant au 10 novembre 2004 modifiant et complétant la loi n° 01-14 du 29 Joumada El Oula 1422 correspondant au 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière.(JO n° 72 du 13 novembre 2004).

### Les Arrêtés

- Arrêté du 22 décembre 1990 portant approbation du cahier des clauses générales fixant les charges et sujétions de service public de la société nationale des transports ferroviaires. (JO n° 04 du 23 janvier 1991).
- Arrêté du 28 janvier 1992 portant tarification des transports de voyageurs et de marchandises assurés par la société nationale des transports ferroviaires.(JO n° 25 du 1 avril 1992).
- Arrêté du 18 juillet 1992 modifiant l'arrêté du 29 avril 1991 fixant la composition du conseil d'administration de la société nationale des transports ferroviaires (S.N.T.F). (JO n° 65 / 9 septembre 1992).
- Arrête du 15 juin 1992 fixant les conditions applicables aux citernes du transport des hydrocarbures (JO n° 35 Année 1993).
- Arrêté du 23 Dhou El Hidja 1418 correspondant au 20 avril 1998 fixant la composition et les missions de la commission d'enquête administrative en matière d'accident et d'incident ferroviaires. (JO n° 27 du 3 mai 1998).
- Arrêté du 7 Rabie El Aouel 1421 correspondant au 10 juin 2000 déterminant les conditions de création, de suppression, de classement et d'équipement des passages à niveau ainsi que les modalités de leur exploitation. (JO n° 44 du 23 juillet 2000).
- Arrêté du 26 Joumada Ethania 1427 correspondant au 22 juillet 2006 définissant les modèles-types des documents liés à l'exercice des activités de transport routier de personnes et de marchandises. (JO n° 05 du 17 janvier 2007).
- Arrêté du 26 Joumada Ethania 1427 correspondant au 22 juillet 2006 définissant les modèles-types de l'agrément des auxiliaires de transport routier de marchandises et de la carte d'inscription au registre des auxiliaires de transport routier de marchandises ainsi que les modalités de tenue de ce registre. (JO n° 05 du 17 janvier 2007).
- Arrêté du 15 Chaoual 1427 correspondant au 7 novembre 2006 définissant les caractéristiques et les modèles-types des registres des transporteurs publics de personnes et de marchandises ainsi que des cartes d'inscription à ces registres (JO n° 26 du 22 avril 2007).

### Décret exécutif

- Décret exécutif n° 89-22 du 7 mars 1989 portant création de l'institut supérieur de formation ferroviaire (I.S.F.F). (JO n°10 du 8 mars 1989).
- Décret exécutif n° 90-391 du 1er décembre 1990 portant transformation de la nature juridique et statut de la Société Nationale des Transports Ferroviaires. (S.N.T.F). (JO n°54 du 12 décembre 1990).
- Décret exécutif N° 93-348 du 14 Rajab 1414 correspondant au 28 décembre 1993 définissant les règles relatives à la sécurité de l'exploitation des transports ferroviaires. (JO n° 87 du 29 décembre 1993).
- Décret Exécutif n° 03-261 du 23 Joumada El-Oula 1424 correspondant au 23 juillet 2003 portant composition,

attributions et fonctionnement du conseil national des transports terrestres, du comité technique interministériel de transport de matières dangereuses et de la commission de sanctions administratives de wilaya.(JO N° 46 du 30 juillet 2003).

- Décret exécutif n° 03-452 du 7 Chaoual 1424 correspondant au 01 décembre 2003 fixant les conditions particulières relatives au transport routier de matières dangereuses (JO N° 75 du 07 décembre 2003).
- Décret exécutif n° 04-381 du 15 Chaoual 1425 correspondant au 28 novembre 2004 fixant les règles de la circulation routière. (JO n°76 du 28 novembre 2004).
- Décret exécutif n° 04-415 du 8 Dhou El Kaada 1425 correspondant au 20 décembre 2004 fixant les conditions de délivrance des autorisations d'exercice des activités de transport routier de personnes et de marchandises. (JO N° 82-2004 du 22 décembre 2004).
- Décret exécutif n° 04-416 du 20 décembre 2004 fixant les modalités d'élaboration et de mise en œuvre des plans de transport terrestre de personnes.(JO n° 82-2004 du 22 décembre 2004).
- Décret exécutif n° 04-417 du 20 décembre 2004 fixant les conditions relatives à la concession de la réalisation et/ou de la gestion des infrastructures d'accueil et de traitement de voyageurs par route. (JO n° 82-2004 du 22/12/2004).
- Décret exécutif n° 05-473 du 11 Dhou El Kaada 1426 correspondant au 13 décembre 2005 fixant les conditions d'organisation et les modalités d'exercice des activités des auxiliaires de transport routier de marchandises. (JO n° 81-2005 du 14 décembre 2005).
- Décret exécutif n° 05-256 du 13 Joumada Ethania 1426 correspondant au 20 Juillet 2005 portant création de l'agence nationale d'études et de suivi de la réalisation des investissements ferroviaires. (JO n° 52 du 26 juillet 2005).

### **Décret**

- Décret n° 88-128 du 28 juin 1988 portant approbation de la convention entre l'Etat et la société nationale des transports ferroviaires (S.N.T.F) (JO n° 26 du 29 juin 1988).

### **Circulaire**

- Circulaire n93- 01 -DTT- SDCTTM- 21 du 02 février 1993 relative aux autorisations de transit et de circuler sur le territoire national délivrées à des véhicules immatriculés à l'étranger.
- Circulaire n°035 du 28 janvier 2001 fixant les modalités d'application des dispositions relatives aux conditions d'exercice des activités de transport routier de voyageurs et de marchandises.

### **Arrêtes Interministériels**

- Arrêté interministériel du 06 Chaâbane 1421 correspondant au 02 novembre 2000 relatif au transport routier des matières solides inflammables, matières inflammables spontanément, matières qui, au contact de l'eau émettent des gaz inflammables. (JO N° 21 du 11 avril 2001).

### **Attributions du Ministre des Transports**

Dans le cadre de la politique générale du Gouvernement et de son programme d'action, approuvé conformément aux dispositions des constitutions, le Ministre des transports propose les éléments de la politique nationale dans le domaine des transports et de la météorologie tend assure la mise en œuvre conformément aux lois sert règlement en vigueur.

Il rend compte des résultats de son activité au Chef du Gouvernement, au conseil du Gouvernement et au conseil des Ministres selon les formes, modalités et chances établies.

Le Ministre des transports exerce ses attributions dans le domaine des transports qui comprend l'ensemble des activités destinées à assurer le transport des personnes et des biens par voie terrestre, routier ou ferroviaire, par voie maritime et par voie aérienne.

Le Ministre des transports exerce également ses attributions dans le domaine de la météorologie et des activités qui lui sont directement liées.

Entrent ainsi dans le champ de compétence du Ministre des transports, les missions relatives à la conception, l'organisation, l'exploitation et la commercialisation des activités de transport de la météorologie afin de satisfaire la demande dans les meilleures conditions de coût et de qualité de service.

Pour la réalisation de ses missions le Ministre des transports est chargé, en liaison avec les Ministres concernés, de la mise en œuvre des mesures tendant à assurer la coordination et l'harmonisation notamment dans :

- les études à caractère général concourant à la définition de la stratégie de développement du secteur et de son organisation,
  - la préparation et l'exécution du plan directeur des transports et de la météorologie en conformité avec le plan national d'aménagement du territoire et des différents schémas directeurs,
  - les actions permettant d'inscrire les programmes à moyen terme du secteur dans le cadre des orientations générales des objectifs stratégiques à long terme,
  - les actions d'adaptation des instruments d'encadrement de l'économie à la spécificité du secteur,
  - les processus d'élaboration d'actes, de textes, de codification et de réglementation relatifs aux missions assignées et aux actions confiées aux organes et structures de son département,
  - l'activité des opérateurs publics et privés dans les différents domaines du transport et de la météorologie.
- En matière de planification, le Ministre des transports est chargé:
- de veiller à la mise en place des instruments de planification à tous les échelons,
  - de proposer toute mesure permettant l'adaptation des infrastructures et équipements de transport et de météorologie à l'évolution des besoins et des techniques de transport,
  - de veiller à la réalisation des études de conception et de faisabilité des infrastructures ferroviaires, de transport urbain et de météorologie nécessaires à la mise en œuvre de la politique nationale en la matière,
  - de proposer, en liaison avec les autorités concernées, les schémas directeurs des infrastructures ferroviaires,
  - de participer, avec les autorités intéressées, à l'élaboration des études de conception et de faisabilité et des schémas directeurs des infrastructures portuaires, aéroportuaires et routières et à l'élaboration des plans à court, moyen et long termes,
  - de promouvoir le développement des actions de coordination avec les instances et organismes concernés par la fonction transport,
  - de participer, avec les secteurs et institutions concernés à la conception des plans directeurs d'urbanisme,
  - de déterminer les conditions d'exploitation, d'entretien et de renouvellement des infrastructures, installations et moyens en vue d'une utilisation rationnelle de la météorologie.
- En matière de normalisation et de maintenance, le Ministre des transports est chargé:
- de promouvoir la normalisation des installations, équipements et matériels des différents modes de transport et de la météorologie,
  - de participer aux études et travaux initiés dans le cadre de la normalisation,
  - de promouvoir une politique de la maintenance des installations, équipements et matériels de transport.
- En matière de réglementation, le Ministre des transports est chargé de promouvoir, suivre et contrôler, en concertation avec les secteurs et institutions concernés:

1)- Dans le domaine des transports terrestres :

l'exercice des activités de transport national et international de voyageurs et de marchandises.

Le développement de la construction, de la modernisation et de l'extension du réseau d'exploitation ferroviaire, le cadre d'intervention des opérateurs de transport, les schémas de développement du transport et les systèmes de transports collectifs en milieu urbain, l'exercice de l'activité de transport par taxi automobile.

2)- Dans le domaine de la circulation, de la prévention et de la sécurité routière :

- le cadre général d'organisation de la circulation de la prévention et de la sécurité routière
- la qualification et l'habilitation des personnels d'exploitation des permis de conduire, des personnels d'enseignement de la conduite et des personnels de contrôle technique des véhicules,
- l'élaboration des règles administratives et techniques applicables aux divers usagers de la route et la définition, en liaison avec les autorités concernées, des normes et spécifications techniques des véhicules automobiles ainsi que les règles et condition d'enseignement de la conduite automobile.

Le Ministre des transports encourage la recherche scientifique appliquée aux activités dont il a la charge et en impulse la diffusion des résultats auprès des opérateurs concernés.  
il soutien les actions pour la constitution de la documentation utile au développement des transports,  
il veille à l'intensification des relations professionnelles et prend toute mesure, à cet effet, pour organiser des cadres de rencontres, d'échanges et de diffusion de l'information scientifique et technique relative aux transports,  
il apporter son concours pour le développement de l'intégration économique par la promotion de la production nationale des équipements et matériels spécifiques aux activités de son domaine de compétence.

Le Ministre des transports assure la cohérence des actions publiques dans son domaine de compétence. Il initie, propose et met en œuvre toute mesure de coordination, l'harmonisation et de normalisation à cet effet en relation avec les collectivités locales et autres administrations de l'État concernées.

Le Ministre des transports veille au développement des ressources humaines qualifiées de son secteur d'activité. Il initie, propose et met en œuvre l'activité de l'État dans ce domaine, notamment en matière de formation et perfectionnement.

Le Ministre des transports à l'initiative de la mise en place du système d'information relatif aux activités relevant de sa compétence; il en élabore les objectifs, les stratégies, l'organisation et en définit les moyens humains, matériels et financiers en cohérence avec le système national d'information à tous les échelons.

Le Ministre des transports a l'initiative de la mise en place du système de contrôle relatif aux activités relevant de son domaine de compétence; il en élabore les objectifs, les stratégies, l'organisation et en définit les moyens en cohérence avec le système national de contrôle à tous les échelons.

## **MISSIONS ET ORGANISATION**

La Direction de Transport de Wilaya a pour mission :

- De veiller à l'application de la réglementation relative aux différents modes de transports et à la météorologie,
- De coordonner et de contrôler l'organisation et mise en œuvre des différents modes de transports,
- De mettre en œuvre les mesures de prévention et sécurité routière,
- D'élaborer et de mettre à jour le fichier des activités de transports terrestres,
- De délivrer les titres et les autorisations de transport, ainsi que les certificats d'aptitude professionnelle,
- De mettre en œuvre les mesures de suivi et de contrôle de l'activité de l'enseignement de conduite des véhicules,
- D'animer et d'organiser les travaux des organes chargés des sanctions en matière de transports terrestres ainsi que, ceux chargés des licences de taxis,
- D'organiser les examens de permis de conduire,
- De délivrer les autorisations de toute opération de travail aérien et des titres de navigation aérienne,
- D'animer les activités liées à la préformation aéronautique,
- De veiller au bon fonctionnement du réseau météorologique implanté dans la wilaya,
- De veiller à la protection du domaine public maritime, des ports et du milieu marin,
- De délivrer les titres de navigation et de renouvellement les certificats de sécurité des navires,
- D'effectuer à bord de tout navire les visites et inspections de sécurité, de partance où inopinées,
- De collecter et d'exploiter les statistiques en matière de transport et d'accidents de circulation.
- Organisation des Directions de Transports de Wilaya

Chaque direction de transports comprend deux (02) services chargés respectivement du transport terrestre et du transport aérien et de la météorologie.

Les directions de wilaya à compétence maritime comprennent en outre, un service des transports maritimes. Chaque service peut, selon l'importance des tâches assumées, comprendre au maximum quatre (4) bureaux.

## **Organisation Et Missions**

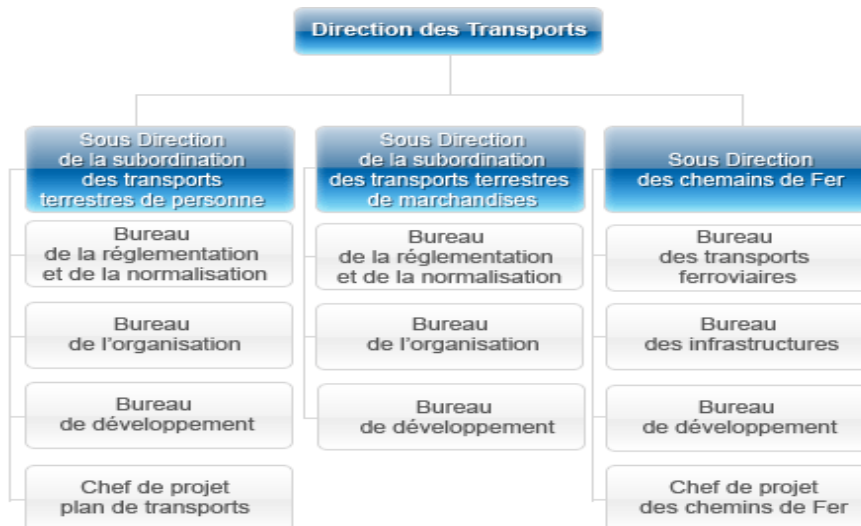
L'organisation et les missions de la DTT sont prévues au niveau des textes réglementaires suivants :

- Décret exécutif N° 89-165 du 29 août 1989 fixant les attributions du Ministre des Transports.
- Décret exécutif N° 89-166 du 29 août 1989 portant organisation de L'administration centrale du ministère des transports.

## ORGANISATION :

La direction des transports terrestres est structurée autour de trois (03) sous directions, avec trois (03) Bureaux chacune et deux (02) chefs de projet (voir organigramme ci-dessous) :

- La sous direction de la coordination des transports terrestres de personnes,
- La sous direction de la coordination des transports terrestres de marchandises,
- La sous direction des chemins de fer



## MISSIONS :

### La Direction des Transports Terrestres est chargée de :

- Mettre en œuvre la politique nationale en matière de transports terrestres.
- Réglementer et de contrôler les conditions générales d'exercice des activités des transports terrestres de personnes et de marchandises.
- Mettre en place le cadre d'intervention des opérateurs de transport et des systèmes de transports collectifs en milieu non urbain.
- Du développement de la construction, de la modernisation et de l'extension du réseau d'exploitation ferroviaire.
- Réaliser ou faire réaliser les infrastructures et les équipements nécessaires aux transports.
- S'assurer que l'Etat des infrastructures et l'équipement répondent aux normes requises par la législation et réglementation en vigueur.
- Suivre l'évolution statistique des activités de transports terrestres de personnes et de marchandises ainsi que celle relative aux chemins de fer. (élaboration des bilans statistiques mensuels, trimestriels et annuels au niveau national).
- Prise en charge de l'activité des transports terrestres au niveau local :
- L'activité des transports terrestres au niveau local est prise en charge par le service des transports terrestres relevant de chaque Direction des Transports de Wilaya.
- L'organisation et les missions des Directions de Transports de Wilayat sont fixées par le décret exécutif n° 90/381 du 24 novembre 1990 portant organisation et fonctionnement des directions des transports de wilaya.

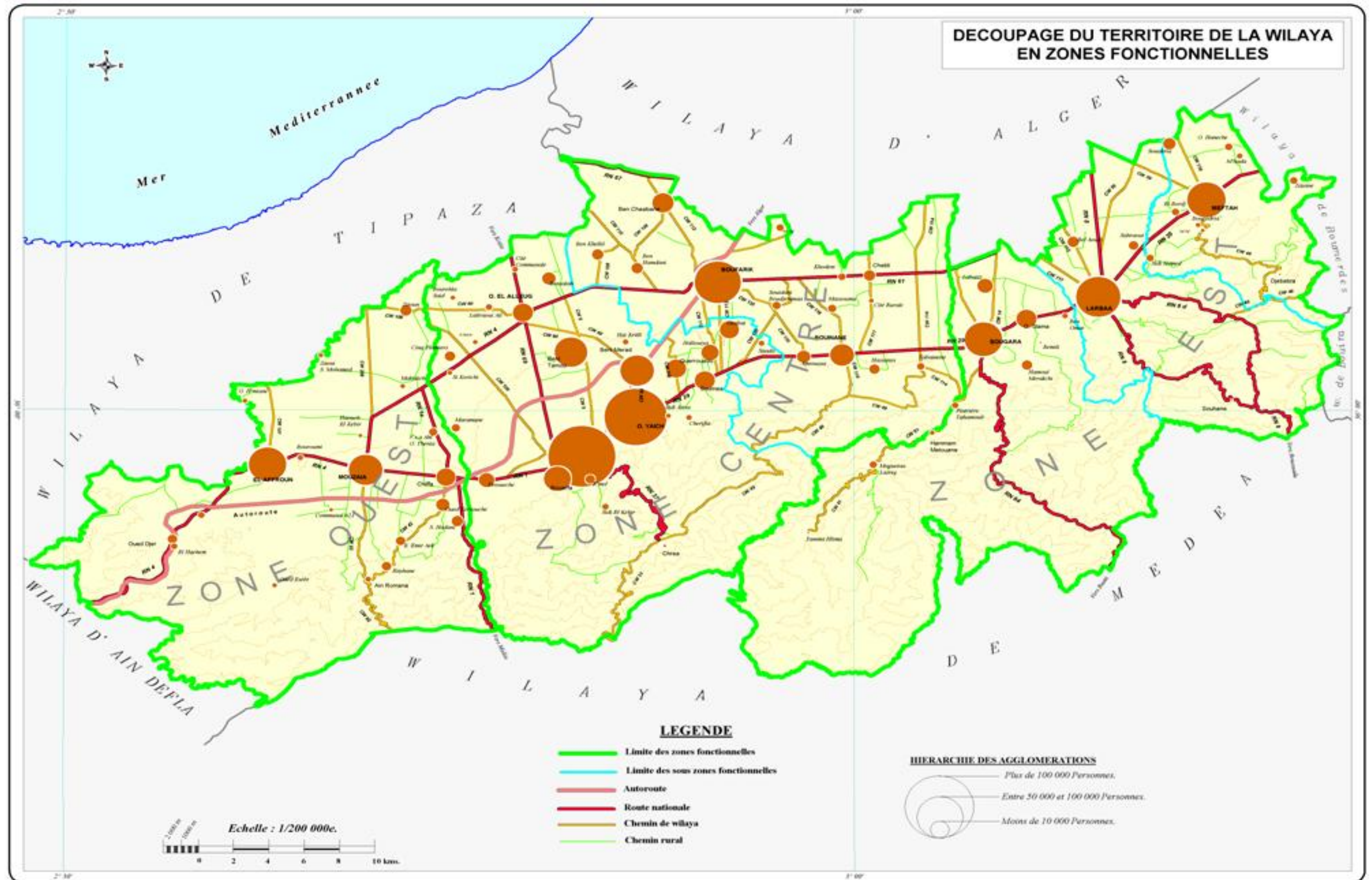
### Dans ce cadre, la direction des transports de wilaya est chargée de:

- De veiller à l'application de la réglementation relative à l'activité des transports terrestres.
- De coordonner et de contrôler l'organisation et la mise en œuvre de l'activité des transports terrestres.
- D'élaborer et de mettre à jour le fichier des activités de transports terrestres.
- De délivrer les autorisations d'exploitation de transports terrestres.
- D'animer et d'organiser les travaux des organes chargés des sanctions en matière de transports terrestres.
- De collecter et d'exploiter les statistiques en matière de transports terrestres.

## **ANNEXE 04**

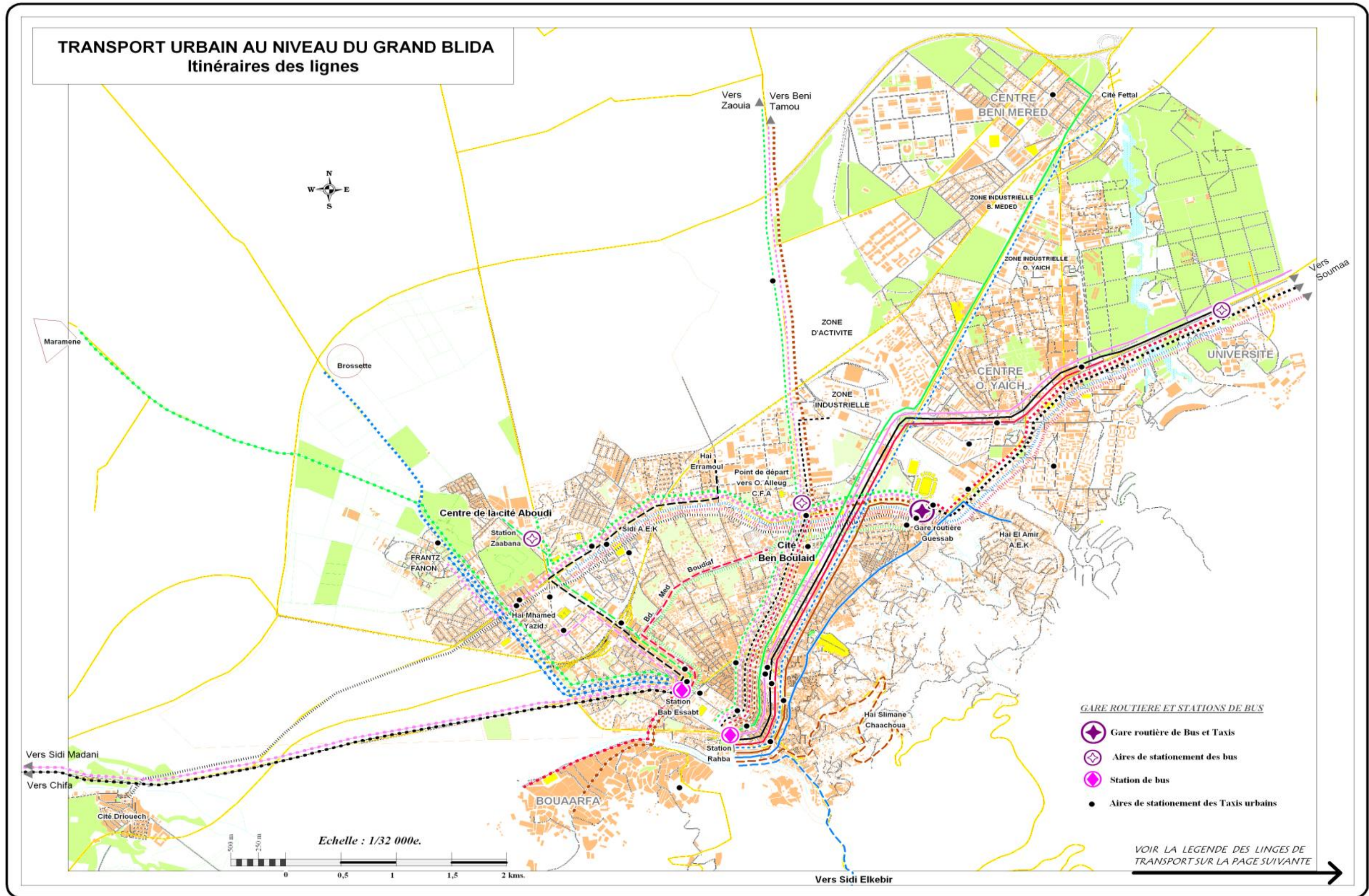
Les cartes suivantes (Chapitre 04) représentent plus d'informations graphiques sur le Grand Blida à fin de mieux comprendre l'espace urbain, de détecter les prévisions de son évolution future et de les orientations des outils de planification ou de gestion de l'espace à savoir :

- Plan d'occupation des sols.
- Plan des principaux d'équipements collectifs.
- Plan des voiries urbaines.
- Plan de voirie et lieux dits.
- Plan d'aménagement.



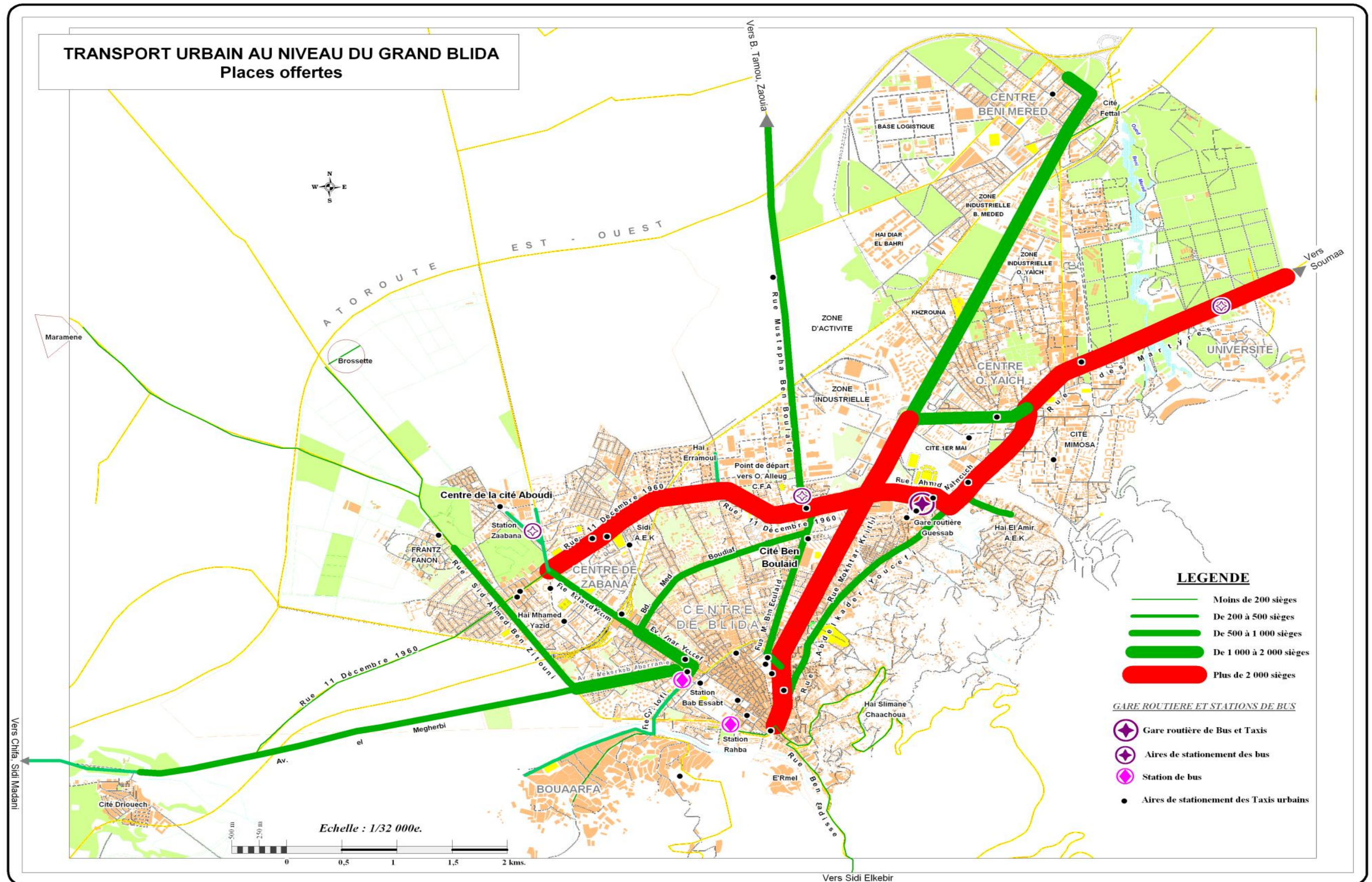
Source : DTW Blida

Carte N° 11



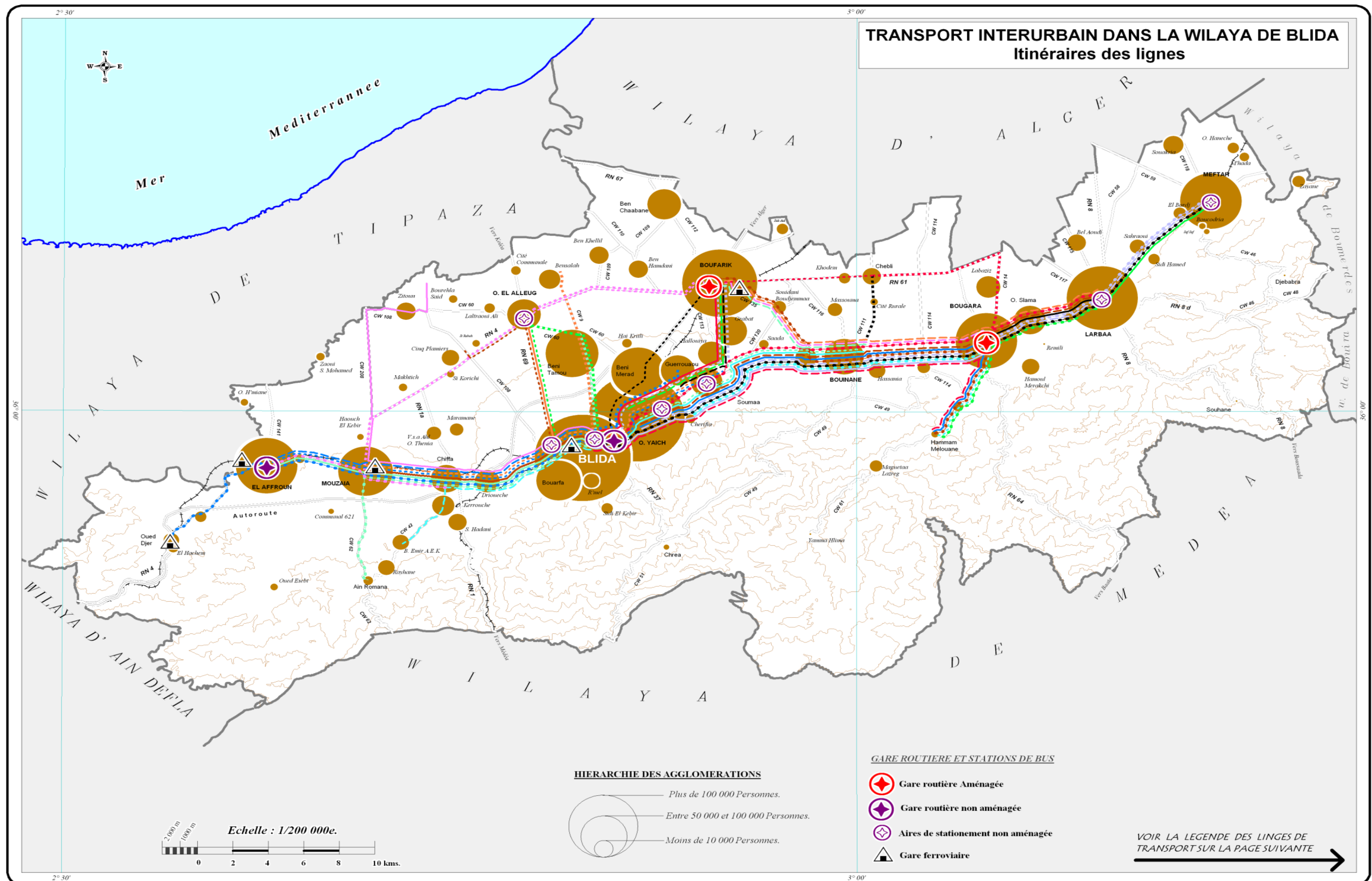
Source : DTW Blida

Carte N° 12



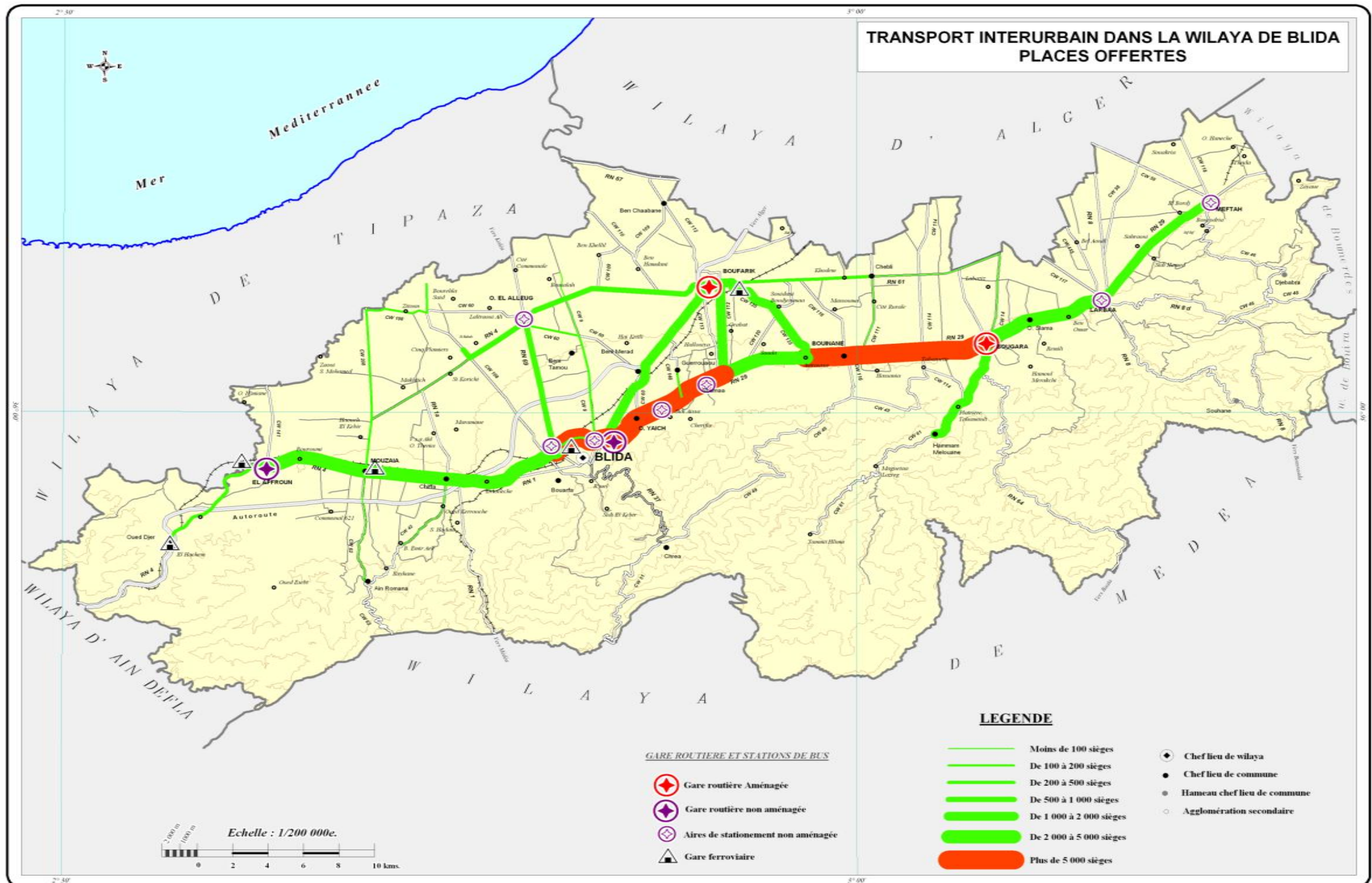
Source : DTW Blida

Carte N° 13



Source : DTW Blida

Carte N° 14



Source : DTW Blida

Carte N° 15

## **BIBLIOGRAPHIE**

### **1- Ouvrages de références :**

- Denise Pumain, Thierry Paquot, Richard Kleinschmager ; Dictionnaire La Ville et l'Urbain, (Ed.2006).
- Dictionnaire « *Le Petit Robert* » 1996.
- Encyclopédie encarta 2006.
- Encyclopédie Encarta Collection 2003- 2005.
- Pierre Merlin, Françoise Choay *et al.* ; Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, puf, 1988, 4e éd., 2005 (réimpression, 2008).
- Zaccai, Bauler ; « *Indicateurs pour un développement durable* » in : Dictionnaire du Développement Durable belge. Institut pour un Développement Durable – SSTC.

### **2- Ouvrages :**

- ADEME ; « *Réussir un projet d'urbanisme durable, Méthode en 100 fiches pour une approche environnementale de l'urbanisme AEU* » ; Edition Le moniteur; Paris 2006.
- BAIROCH Paul ; « *De Jéricho à Mexico* », Gallimard, 1985.
- BALME R., GARRAUD P., HOFFMANN-MARTINOT V., RITAINE E., « *Les politiques territoriales en Europe de l'Ouest* », R.F.S.P. n C 3, 1993.
- BANATIA F. ; « *L'appropriation de l'espace à Alger après 1962* » ; Edition, S.N.E.D. Alger, 1977.
- BEAUFIL M.L., JANVIER Y., LANDRIEN J. ; « *Aménager la ville demain : une action collective* », édition de L'AUBE/SECPB. 1999.
- BELLANTE J., « *Vers des quartiers durables en France, synthèse des travaux du groupe- chantier « quartiers durables* », Conseil Français des Urbanistes. 2007.
- Benamrane D. ; « *Crise de l'habitat : perspective de développement socialiste en Algérie* », édition SNED, Alger, 1980.
- BENEVOLO L. ; « *Histoire de l'architecture moderne* », édition Dunod, Paris.1980.
- BENKO G., LIPIETZ A. ; « *Les régions qui gagnent* », P.U.F ; 1992.
- BENYOUCEF. B, « *Analyse urbaine, élément de méthodologie* », Ed OPU.
- BERDOULAY V., SOUBEYRAN O. ; « *L'écologie urbaine et l'urbanisme* », Ed La Découverte, Paris. 2002.
- BERNSTEIN D., CHAMPETIER J., HAMAYON L., MUDRI L., TRANSNEL J., VIDAL T. ; « *Traité de construction durable* » ; Ed Le Moniteur; Paris 2007.
- BRAUDEL Fernand, 1979, Roberto Camagni, « *Economia urbana* », Franco Angeli, 1992.
- BRIGITTE VU, « *construire ou rénover en respectant la Haute Qualité Environnementale* », éd EYROLLES, PARIS 2007.
- CAMAGNI R., GIBELLI M.-C. ; « *Développement urbain durable – quatre métropoles européennes* », La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube. 1997.
- CAMAGNI Roberto et GIBELLI Maria Cristina, « *Développement urbain durable : quatre métropoles européennes à l'épreuve* », Datar, éditions de l'Aube, 1997.
- CARDINALI Philippe ; « *L'Invention de la Ville Moderne* » ; Editions de la Différence, Paris 2002.
- CASTEX J, DEPAUL J.C PANERAI P.H. ; « *Forme urbaine de l'ilot à la barre* » édition Dunod, Paris. 1977.
- CHARLOT-VALDIEU C., OUTREQUIN P.; « *L'urbanisme durable; concevoir un éco-quartier* » ; Ed Le moniteur, France, 2009.
- CHARLOT-VALDIEU C., OUTREQUIN P.; « *Pour un développement durable des quartiers - méthode d'analyse d'opérations de renouvellement urbain dans des quartiers de logements sociaux* » ; Sophia Antipolis, CSTB, juin 2001.
- CHARLOT-VALDIEU Catherine, OUTREQUIN Philippe ; « *Développement durable et renouvellement urbain: des outils opérationnels pour améliorer la qualité de vie dans nos quartiers* » ; Editions L'Harmattan, 2006.
- CHENNTOUF T. ; « *L'Algérie face à la mondialisation* », African Books Collective. 2008.
- CHENNTOUF Tayeb, « *L'Algérie face à la mondialisation* », Publié par African Books Collective, 2008, 330p.
- CHOAY Françoise ; « *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie* », Paris, Seuil, 1965.

- COTE M. ; « *l'Algérie ou l'espace retourné* » ; Edition Média-plus, Algérie.1993.
- CYRIA Emelianoff, et THEYS Jacques ; « *Les contradictions de la ville durable* », dans *Développement durable, villes et territoires. Du concept à sa mesure et à sa mise en oeuvre : innover et décroïsonner pour anticiper les ruptures*, édité par Theys Jacques. Paris : Centre de prospective et de veille scientifique. 2000.
- DELUZ JJ. ; « *L'Urbanisme et L'architecture de la ville d'Alger* ». Ed.OPU/MARDAGA, Alger/Liège. 1988.
- DIAB Youcef ; « *Pratique de développement durable* », Edition WEKA, Paris 2003.
- DUBY Georges ; « *Histoire de la France urbaine* » ; Seuil, 1985.
- DUPUY G., « *La dépendance automobile-symptômes, analyses, diagnostic, traitements* », Economica, Paris, 1999.
- FAUCHEUX Sylvie, NOEL Jean-François ; « *Economie des ressources naturelles et de l'environnement* » ; Paris : Armand Collin, Collection U : 1995, 370p.
- FLIPO Fabrice ; « *Le développement durable* » ; Editions Bréal. 2007.
- FOUCHIER V. ; « *Les densités urbaines et le développement durable* », Edition SGVN, Paris. 1997.
- FUSCO G. ; « *Modelling Urban Networks from Spatial Interaction Data : the ART Platform* », in G. Rabino, F. Scarlati (Eds.) *Advances in models and methods for Planning*, Bologna, Pitagora. 2009.
- FUSCO G. ; « *Uncertainty in Interaction Modelling : Prospecting the Evolution of Urban Network in South-Eastern France* », in H. Prade, R. Jeansoulin, O. Papini, S. Schockaert (Eds.) *Methods for Handling Imperfect Spatial Information*, Berlin, Springer. 2010.
- FUSCO G. ; « *L'interazione trasporti-territorio a Genova e in Costa Azzurra : nuove applicazioni delle reti bayesiane* », in Silvia Occelli et Aurelio Bruzzo (dir.), *Le relazioni tra conoscenza ed innovazione nello sviluppo dei territori*, Collana Scienze Regionali vol 37, Milano, Franco Angeli. 2005.
- FUSCO G. ; « *Les réseaux ferrés dans l'espace métropolitain émergent des deux Riviéras : une analyse par les interfaces* », in C. Lampin, S. Pérez, J.-P. Ferrier, P. Allard (Eds.) *Géographie des interfaces. Une nouvelle vision des territoires*, Versailles, 2010.
- FUSCO G. ; « *Un modèle systémique d'indicateurs pour la durabilité de la mobilité urbaine : les cas de Nice et Gênes dans une comparaison internationale* », Nice, Chambre de Commerce Italienne de Nice, 2004.
- FUSCO G. ; « *Spatial Dynamics in the Coastal Region of South-Eastern France* », in O. Pourret, P. Naïm. B.G. Marcot (Eds.), *Bayesian Networks : A Practical Guide to Applications*, New York, John Wiley & Sons. 2008.
- GAETAN A. [VNV] Leduc, Michel Raymond « *L'évaluation des impacts environnementaux : un outil d'aide à la décision* », Éditions Multi-Mondes, 403 pages. 2000.
- GAUTHIER Mario ; « *La planification des transports et le développement durable à Montréal : quelles procédures de débat public pour quelles solutions intégrées?* » ; Flux. 2005.
- GAUZIN-Müller Dominique, NICOLAS FAVET, PASCALE MEAS ; « *l'architecture écologique* », Edition Le Moniteur, Paris. 2001.
- GAUZIN-MULLER Dominique;«*l'Architecture Ecologique- 29 exemples européens* », Le Moniteur 2001.
- HAYOT A., SAUVAGE A. ; « *Le projet urbain, enjeux et expérimentations et professions* », Edition De La Villette, Paris. 2000.
- INGELLINA P. ; « *Le projet urbain* », Edition que sais-je, Paris 2001.
- LABORDE P. ; « *Les espaces urbains dans le monde* » ; Édition Narman, Paris 1994.
- LACAZE J.J. ; « *Introduction à la planification urbaine* », Edition Le Moniteur, Paris 1995.
- LECUREUIL Jacques « *La Programmation urbaine* » ; Edition : Le Moniteur ,1 novembre 2001.
- Lych Kiven ; « *L'image de la cité* » ; Edition Dunod, Paris 1976.
- M. Jeanpierre, al ; « *Les espaces urbain : concevoir, réaliser, gérer* » ; Ed Moniteur, Paris 1987.
- MALFROY S., CANNIGIA G. ; « *L'approche morphologique de la ville et de territoire* » ; Edition Presse Universitaire de Zurich, Zurich 1992.
- MAY N., VELTZ P., LANDRIEU J. ; « *La ville éclatée ?* » ; (coll. Monde et Cours), la tour d'Aigues, édition De L'AUBE, France 1998.
- MERLIN P. ; « *La croissance urbaine* », PUF, Paris 2000.
- MERLIN P. ; « *Méthodes quantitatives et espaces urbains* », Masson et Cie, Paris 1973.
- MERLIN Pierre ; « *L'urbanisme que sais-je ?* » ; 8e édition, Editeur P.U.F.2009. 128 pages.
- MORICONI-EBRARD, « *L'urbanisation du monde* », Anthropos, 1993.
- MUMFORD L. ; « *La cité à travers l'histoire* », Ed seuil, Paris. 1961.

- NEWMAN P. W. G., KENWORTHY J. R., "Sustainability and cities - Overcoming automobile dependence", Washington D.C., Island Press. 1998.
- Ouvrage collectif sous la direction de Gabriel « *Le développement durable, dossier n°12: urbanisme et villes durables* »; Ed Ellipses ; 2008.
- PELLETIER Jean, DELFANTE Charles ; « *Villes et urbanisme dans le monde* »; Edition Armand Colin. 2000.
- PIERRE André ; « *L'évaluation des impacts sur l'environnement: Processus, acteurs et pratique pour un développement durable* » Edition: 2, Presses intl Polytechnique, 2003, 520 pages.
- PIERRE S. et ses collaborateurs ; « *Réussir un projet d'urbanisation durable* », Edition Le Moniteur, Paris 2006.
- PUMAIN Denise, « *Pour une théorie évolutive des villes, l'Espace Géographique* », 1997.
- PUMAIN Denise, Saint Julien, Cattani et Rozenblat, « *Le concept statistique de la ville en Europe* », Eurostat, 1991.
- RACINE Jean-Bernard « *La ville entre Dieu et les hommes* », Anthropos, 1993.
- RATCLIFFE John, STUBBS Michael, KEEPING Miles « *Urban Planning and Real Estate Development* » Edition: 3, illustré, Publié par Taylor & Francis, 2009, 684 pages.
- ROGERS Richard, GUMUCHDJIAN Philip; « *Des villes durables pour une petite planète* » ; Edition Le Moniteur; Londres 1997.
- SACHS Ignacy « *L'Écodéveloppement* », Editions Syros, 1993.
- SACHS Ignacy ; « *Initiation à l'Écodéveloppement* » ; Editions Privat, collection regard. Toulouse. 1981.
- SADLER B. ; « *Perspectives de planification d'un avenir commun* » .Ottawa. 1990.
- SEGURET F., JEUDY H. ; « *Ecologie urbaine* » ; Edition La Villette; Paris 2000.
- SEMMOUD N. ; « *Les stratégies d'appropriation de l'espace d'Alger* ». Edition Histoire et perspective méditerranéenne. Col. L'harmattan. 2001.
- TABEL-AOUL M. ; « *Développement durable et stratégie de l'environnement* » ; OPU, 1998.
- TRAISEL J P., Diab Y., Monjal F., LAMBIN C., « *Pratique du développement urbain durable : faisabilité, mise en œuvre, suivi* » ; Edition WEKA, Paris. 2003.
- TRUMELET C. « *Blida : récits selon légende, la tradition & l'histoire* » ; 1887.
- URNER R.K. ; « *Sustainable Environmental Economics and Management, Principles and Practice* » ; Londres, Belhaven. 1993.
- VOIRON-CANICIO Ch., OLIVIER F. ; « *Vulnérabilité de la voirie urbaine face au risque de thrombose* », GéoEvènement, 2003, Paris.
- VON MIESSE P. ; « *De la forme au lieu* », Edition Presses Polytechniques et Universitaire romande Lausanne.1993.

### **3- Revues :**

- BAGNASCO A. et LE GALES P. ; « *Les villes européennes comme société et comme acteur* », in *Villes en Europe*, Ed. La Découverte, 1997.
- BARNIER (V.), TUCOULET (C.) (dir) ; « *De l'écologie urbaine à la ville durable. Problèmes politiques et sociaux* » ; Ville et environnement N° 829, Paris, La Documentation française. 1999.
- BENALLEGUE Abdelaadim ; « *Transports collectifs à Alger : Perspectives de redéploiement et rajeunissement du parc* », in revue le phare N°32, Alger 2004.
- BIERENS DE HAAN Gamille, « *Entre éco-quartier et projets d'architectes : les éco-quartiers* », in *Urbanisme* ; mai juin 2007.
- BLOY E., BONNAFOUS A., CUSSET M., GERARDN B. ; « *Evaluer la politique des transports, Lyon* » : Economica, Presse universitaire. 1976.
- BRUNET R. ; « *Le développement durable en haut de l'échelle* », in *Pouvoirs locaux*, N°34, septembre 1997.
- COSTANZA R., CUMBERLAND J., DALY H., GOODLAND R., NORGAARD R. ; *An Introduction to ecological Economics* , ISEE -International Society for Ecological Economics, Floride: St Lucie Press, 275 p; 1997.
- DECOUIGNY F., FUSCO G. ; « *Mobilités potentielles et émergence de structures réticulaires en région Provence-Alpes-Côte d'Azur* », *L'espace géographique*, 2009/3.
- EKINS P., SIMON S., DEUTSH L., FOLKE C., GROOT R.D; "A framework for the practical application of the concepts of critical natural capital and strong sustainability"; *Ecological Economics*, N° 44. 2003.

- FUSCO G., SCARELLA F. ; « *Métropolisation et ségrégation socio-spatiale. Les flux de mobilité résidentielle en Provence-Alpes-Côte d'Azur* », L'espace géographique, 2011/4.
- Gauthier, Mario, Michel Gariépy et Marie-Odile Trépanier (dir.). « *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme Planification territoriale, débat public et développement durable* ». Montréal : Presses de l'Université de Montréal. 2008.
- Giorgi, Liana. « *Mobilité durable. Enjeux, possibilités et conflits. Le regard des sciences sociales* » ; Revue internationale des sciences sociales ; N°176, juin 2003.
- GUDMUNSSON H. ; « *Donner du sens aux concepts. La mobilité durable et les systèmes d'indicateurs dans le domaine de la politique des transports* », Revue internationale des sciences sociales, N°176. 2003.
- GUDMUNSSON H. et HOJER M. ; « *Sustainable development principles and their implications for transport* », Ecological Economics, N°19, IFEN; 1996.
- HAMROUCHE Ghada : « *Société Nationale des Transports Ferroviaires : 16 milliards pour séduire 80 millions de voyageurs* ». In Investir magazine N° 25, Alger ; Avril-mai 2008.
- HOLLING C. S. ; Resilience and Stability of Ecological Systems. Annual review of Ecological Systems, N°4, 1973.
- JALKANEN Ritta ; « *The experimental building area of Viikki* » in Arkkitehti N° 3, 1999.
- KAUFFMANN V. ; « *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines* » ; Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes (Science, technique, société), 252 p. 2000.
- LASCOUMES P., « *Pour une formation à la gouvernabilité* », R.F.A.P. N° 51, 1989.
- LE GALES P., « *Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine* », R.F.S.P. N°1, 1995.
- LE GALES Patrick ; « *Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine* » ; Revue française de science politique ; Volume 45 ; N°01, pp. 57-95. 1995.
- Les coûts environnementaux de l'automobile. Une mise en perspective de l'évaluation. Notes de méthode N°14, Orléans: IFEN, 199 p. 2004.
- LEVARLET F. ; « *Les indicateurs de développement durable* », Collection Etudes et Travaux N°24. Orléans: IFEN, 130p. 1999.
- LOUBIERE Antoine, « *éco- région cherche quartiers durables* », in Urbanisme, mai- juin N° 348.
- LOUBIERE Antonie, dossier : « *développement durable : l'enjeu urbain* », Revue Urbanisme N°324 mai, juin 2002.
- MARCOU G., RANGEON F., THIEBAULT J-L. ; « *Les relations contractuelles entre collectivités publiques* », in Le gouvernement des villes. Territoire et pouvoir, Ed. Descartes et Cie, 1997.
- MORICONI-EBRARD François ; « *pour comparer les villes du monde* », in Geopolis, Anthropos, 1994.
- ORFEUIL J.-P., SOLEYRET D. ; « *Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et longue distance?* », Recherche Transport Sécurité, N°76, 2002.
- PAQUOT Thierry, « *écoquartier* » in revue Urbanisme N°348 mai- juin 2006.
- PERRINGS C., OPSCHOOR J.B.; The Loss of Biological Diversity: Some Policy Implications, Environmental and Resource Economics: N° 4; 1994.
- POIMBOEUF H., POCHEP P., NICOLAS J.-P. ; « *Indicateurs de mobilité durable : application à l'agglomération lyonnaise* » ; Lyon : LET, collection Etudes et Recherches N°16, 128 p. 2001.
- PUMAIN Denise, « *Les systèmes de villes* », in Encyclopédie de Géographie, Economica, 1992.
- Revue Algéroscope, Alger.
- SACHS Ignacy; « *Transitions Strategies for the 21st Century* » ; in Nature and Resources; Vol.28, N°3, 1992.
- SMOUTS M-C. ; « *Du bon usage de la gouvernance en relations internationales* », in La gouvernance. In Revue internationale des sciences sociales, N°155, Mars 1998.
- VAILLANCOURT J-G. « *Penser et concrétiser le développement durable* » Eco-décision N°15, 1994.
- Vues sur la ville « *Développement urbain durable* » N°01, février 2002.
- Wilhelm Lerner, François-Joseph Van Audenhove ; « *L'avenir de la mobilité urbaine : vers des villes multimodales et connectées en 2050* » ; Les modes de vie de demain ; PTI : public transport international magazine ; mars / avril 2012.
- ZUINDEAU B. ; « *La durabilité : essai de positionnement épistémologique du concept* » in ZUINDEAU, Développement durable et territoire, Septentrion Presse Universitaire ; 2000.

#### **4- Thèses et mémoires :**

- BACHA NESROUCHE Hinda ; « *Approche écologique une ville saine pour un développement durable -cas de la ville de Constantine* » ; Mémoire de magistère ; université Mentouri-Constantine. 2007.
- BADIANE Etienne ; « *Développement urbain et dynamiques des acteurs locaux : le cas de Kaolack au Sénégal* », Mémoire de doctorat en géographie –aménagement, Toulouse, Mai 2004.

- BORRAZ O. ; « *Le gouvernement des villes. Une analyse comparée dans deux villes suisses et deux villes françaises* », thèse I.E.P. Paris, 1994.
- BOUTAUD Aurélien ; « *Le développement durable: penser le changement ou changer le pansement ?* » Doctorat en Science et Génie de l'Environnement, Ecole Nationale Supérieure des Mines de Saint-Etienne ; 2005, 415 p.
- DAHMANI Krime : « *Vers la planification des quartiers d'habitat social collectif durables en Algérie* » ; Mémoire de magister ; EPAU 2010.
- FUSCO (G.) ; « *Un modèle systémique d'indicateurs pour la durabilité de la mobilité urbaine : les cas de Nice et Gênes, dans une comparaison internationale* » ; thèse de doctorat de géographie, Université de Nice – Sophia Antipolis ; 2003.
- LATRECHE Chafia ; « *La planification urbaine : entre théorie, pratiques et réalité. Cas de Constantine* » ; Mémoire de magister ; Constantine, 2008.
- MAIGNANT (G.) ; « *Pollution et développement durable des villes françaises de Nice, Marseille, Lyon et Paris* », thèse de doctorat de géographie, Université de Nice – Sophia Antipolis ; 2002.
- MILOUS Ibtissem : « *La ville et le développement durable Identification et définition des indicateurs de la durabilité d'une ville -Cas de Constantine-* » Mémoire de magister; Université Mentouri Constantine ; 2006.
- ORFEUIL J.-P. ; « *La mobilité: Analyses, représentations* » ; controverses, Mémoire de thèse d'habilitation à diriger les recherches. Paris : Université Paris XII-Val de Marne ; 2002.
- POUYANNE Guillaume ; « *Forme urbaine et mobilité quotidienne* » ; thèse pour le Doctorat ès Sciences Economiques ; université MONTESQUIEU-BORDEAUX IV ; soutenue publiquement le 13 décembre 2004.
- REDJAL Omar, « *Vers un développement urbain durable...Phénomène de prolifération des déchets urbains et stratégie de préservation de l'écosystème - Exemple de Constantine* », Mémoire de magister, 2005.
- RUMPALA Y. ; « *Questions écologiques, réponses économiques. Les changements dans la régulation publique des problèmes d'environnement au tournant des années 1980 et 1990, une analyse intersectorielle* ».Thèse de doctorat IEP de Paris, 2000, 653p.
- STAMBOULI J. ; « *Système économique de transport et développement soutenable en Ile-de-France* » ; Doctorat d'économie, Université de Paris I Pantheon-Sorbonne ; 1999, 458p.
- VANCO Florian ; « *Formes urbaines et durabilité du système de transports : Une approche par les coûts de la mobilité urbaine des ménages sur l'agglomération lyonnaise* » ; Thèse de Doctorat de Sciences Economiques ; Université Lumière Lyon 2 ; Ecole doctorale : Sciences Economiques et de Gestion ; Faculté de Sciences Economiques et de Gestion ; Laboratoire d'Economie des Transports.

## **5- Communications, rapports, cours :**

- "Helsinki city planning department publication" 1998/6 –Ecological building criteria for Viikki 25 May 1997.
- « *Quartiers durables- Guide d'expériences européennes* » ARENE Ile-de-France - IMBE- Avril 2005.
- « *Éco-quartiers et urbanisme durable* », Urbia, Les Cahiers du développement urbain durable, numéro 4 - juin 2007 ; université de Lausanne.
- « *Le rêve du quartier durable* » ; Villes rêvées villes durables? ; Exposition du 23 octobre 2009 au 7 mars 2010 ; Paris.
- « *Retard pour la ville écolo des Emirats* » sur lavieimmo.com, 28 janvier 2010.
- « *Urbanisme et développement durable : huit territoires témoignent* » Mairie-Conseils ; Caisse des Dépôts ; Septembre 2009.
- ALEXANDRE Louis, Université Laval ; THERIAULT Marius, Université Laval ; LEE Martin, Gosselin, Université Laval ; « *L'autopartage à Québec : Les déplacements hebdomadaires des abonnés et leurs conséquences sur les émissions de gaz à effet de serre* ».
- ARBOUR Sylvie, INRS ; « *Les espaces économiques industriels spécialisés : les patrons de mobilités des travailleurs et l'accessibilité en transport en commun* ».
- ARMAND Marie-Hélène ; « *Quartiers verts, actifs et en santé : repenser l'aménagement urbain pour favoriser le transport actif sécuritaire* ».
- BABEY NICOLAS et CLIVAZ CHRISTOPHE ; « *La définition d'indicateurs du développement durable : d'un problème « Technique » À une remise en cause des logiques politicoadministratives – Le Cas De La Ville Du Locle (SUISSE)* ».
- BAOUNI Tahar ; « *Les dysfonctionnements de la Planification urbaine et des transports urbains dans les villes Algériennes* » ; Laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable (VUDD). Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU) d'Alger.

- BAOUNI, Tahar « *Transports urbains : Quelles stratégies pour les villes Algériennes* » colloque international sur l'aménagement urbain et développement durable, Oran, novembre 2008.
- BEAUDET Gérard ; « *Mobilités, mobilité durable et transport* » ; Mobilité durable : concept et enjeux, Université de Montréal Mobilités.
- BENALLEGUE Abdelaadim ; « *La décentralisation et les services publics : cas des transports de personnes* », colloque international université mouloud Mammeri, Tizi Ouzou ; Novembre 2004.
- BLANCHET C., NOVEMBER A., « *Indicateurs de développement durable appliqués à l'aménagement du territoire* » ; Conseil économique et social (CES), Genève.1998.
- BLOY E., BONNAFOUS A., CUSSET M., GERARDN B., « *Evaluer la politique des transports* », Lyon, Economica, Presse universitaire, 1976.
- BORRAZ O. ; « *La gouvernabilité des villes* », communication au 5ème Congrès de P.A.F.S.P., Aix-en-Provence, avril 1996.
- BOUALI Karima ; « *Politiques de transport en milieu urbain (cas France, Canada, Algérie)* » ; 1ère année magister 2011/2012 ; Institut de gestion des techniques urbaines ; Université Larbi ben M'hidi Oum El Bouaghi.
- BOUALI Karima, CHEMAMI Abbas « *l'éco-quartier, une brique de la ville durable* », exposé 1ère année magister GTU, Oum-El-Bouaghi, 2011/2012.
- BOUBAKOUR Farès ; « *Planification du transport urbain et développement durable: Quelques réflexions à propos de la ville de Batna - Algérie*»; Faculté des sciences économiques et de gestion ; Université El Hadj Lakhdar Batna.
- BOUBAKOUR Farès ; « *Planification du transport urbain et développement durable: Quelques réflexions à propos de la ville de Batna - Algérie*»; Faculté des sciences économiques et de gestion ; Université El Hadj Lakhdar Batna.
- BOUBAKOUR Farès ; « *Planification du transport urbain et développement durable: Quelques réflexions à propos de la ville de Batna (Algérie)* » ; Faculté des sciences économiques et de gestion, Université El Hadj Lakhdar- Batna Algérie.
- BOUBAKOUR, Fares « *Les transports urbains en Algérie : Quelques effets de la dérégulation* ».
- BOUTALEB Kouider ; « *La problématique de la décentralisation et de la démocratisation de la gestion des biens et services collectifs dans l'optique d'un développement durable : le cas de l'Algérie* » ; Université de Tlemcen.
- Brodhag C. ; « *Développement durable et énergie* » ; Journées X-ENS-UPS Physique, Ecole Polytechnique, 14 mai 2004.
- BUCHOT Nathalie ; « *La mobilité contextuelle comme lien entre la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle* ».
- CAMAGNI R. ; L'introduction de critères « *développement durable* » L'élaboration de plans d'aménagement partie 1 : guide pratique, mai 2007.
- Carfantan G., Vignes-Rubio C. et Bonnet K. « *Méthodologie pour une démarche de qualité environnementale sur les opérations d'aménagement dans une perspective de développement durable* ». Chartres-de-Bretagne, SETUR, mars 2005.
- CDU : Centre de Documentation sur l'urbanisme ; « *Villes et développement durable* » ; dossier bibliographique, Paris, 1998.
- CERTU, « *Méthode d'analyse transversale pour l'observation des mutations urbaines* », LY 2001.
- CHABANE Lila « *La mobilité quotidienne et les transports urbains à Alger* », Colloque international Environnement et transports dans des contextes différents, Ghardaïa, Algérie, 16-18 fév. 2009. Actes, ENP ed., Alger.
- CHABANE Lila ; « *La mobilité résidentielle et recomposition sociodémographique et spatiale de la ville d'Alger, les tendances récentes* » ; CREAD/ Alger.
- CHAMOUTON Sandrine : Agir pour un urbanisme durable « *L'urbanisme durable : de quoi parle-t-on ?* » Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature ; France ; 30 octobre 2012.
- CHAMPAGNE Éric, Université d'Ottawa et BOURDAGE Jade, Université d'Ottawa ; « *Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle des transports* ».
- CHAMPAGNE Éric, Université d'Ottawa, VILLAEYS Pascal, Université d'Ottawa ; « *Gouvernance de la mobilité durable : quel partage des compétences entre les acteurs ?* ».
- CHAMPAGNE Éric, Université d'Ottawa, YENKEY Koffi, Université d'Ottawa ; « *La nature et l'impact des interventions du gouvernement fédéral canadien en matière de transport et de mobilité durable* ».
- CHARDONNEL Sonia, CNRS - France, PAULHIAC SCHERRER Florence, Université Grenoble 2, SCHERRER Franck, Université Lyon 2 ; « *Un enjeu des politiques de mobilité durable : adapter les outils de l'observation aux innovations de l'action urbaine* ».

- CHARLOT-VALDIEU C. et OUTREQUIN P. « *La démarche HQE<sup>2</sup>R de conduite de projet urbain intégrant le développement durable* », The European Commission Community Research, octobre 2004.
- CHERQUI Frédéric, « *Méthodologie d'évaluation d'un projet d'aménagement durable d'un quartier, méthode adéquat* », l'université de LA ROCHELLE, 2005.
- CITET : Centre International des Technologies de l'Environnement de Tunis ; « *Rapport d'évaluation du Système d'Etude d'Impact sur l'Environnement de la République Algérienne Démocratique et Populaire* », Edition METAP, Décembre 2000.
- COLL Marie-Hélène, Université Laval ; « *L'autopartage corporatif à Québec : facteurs géographiques et socio-économiques influençant l'adhésion à communauto* ».
- Comité 21 – Angenius « *Les quartiers durables* » le 20 avril 2007
- Communiqué de presse, Un nouveau dispositif, « *La boîte à outils Gestion Urbaine de Proximité* », Valenciennes, le Vendredi 15 Avril 2011.
- Conseil national de l'Ordre des architectes ; « *Développement durable et architecture responsable : engagements et retours d'expériences* » ; Paris ; Novembre 2007.
- Conseil régional de l'environnement de Montréal ; « *Le stationnement comme outil de gestion des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal* » ; rapport 2001.
- DEBACHE « *Cours d'écologie de 1ère année PG 2006* » Constantine.
- Dossier d'information pour Johannesburg/ Fiche 8 : Aménagement et villes.
- Dufresnes E. « *Management Environnemental - Aménagement Durable des Quartiers* », réunion interne au projet ADEQUA, Nantes. 2005.
- FARHI A. ; « *Le phénomène urbain* » ; Cour de présenté aux étudiants de la 1ère année P.G option urbanisme, promotion 2002-2003.
- FERE Cécile, Université Lyon 2 ; « *La dimension sociale de la mobilité, oubliée du développement urbain durable ?* ».
- FUSCO G. ; « *Il Croissant Mediterraneo : l'emergenza di una struttura reticolare macro-regionale da Valencia a Napoli* », XXVI Conferenza Italiana di Scienze Regionali, Napoli 17-19 octobre 2004, Milano, AISRe, 19 p. sur CD-ROM.
- FUSCO G. ; « *L'Interaction ville-transports. Réflexions sur des modèles de fonctionnement à base d'indicateurs* », Journée de la Population Européenne, Tours 21 juillet 2005, International Union for the Scientific Study of Population, sur CD-ROM
- FUSCO G. ; « *Mobilité urbaines durables : les apports d'une recherche finalisée* », *Annuaire 2005 des collectivités locales*, vol. 25, N° 25, CNRS éditions.
- FUSCO G., CAGLIONI M. ; « *Hierarchical Clustering through Spatial Interaction Data. The Case of Commuting Flows in South-Eastern France* », in Murgante B., Gervasi O., Iglesias A., Taniar D., Abduhan B.O. (Eds.) *Computational Science and its Applications ICCSA 2011*, Santander, June 20th-23rd 2011, Lecture Notes on Computer Science, vol. 6782, Berlin, Springer
- FUSCO G., RABINO G. ; « *Offerta di trasporto, domanda di mobilità e territorio : un benchmarking internazionale per Genova e la Costa Azzurra* », XXIV Conferenza Italiana di Scienze Regionali, Perugia 8-10 octobre 2003, Milano, AISRe, 27 p. sur CD-ROM.
- FUSCO G., SCARELLA F. ; « *Recompositions territoriales en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Analyse croisée par les mobilités quotidiennes et résidentielles* », *Cybergéo*. 2013.
- G. Martin « *Cohérence territoriale et désenclavement du Pays des Maures et du Golfe de Saint-Tropez : des principes théoriques à la pratique des acteurs* », communication au colloque « *L'avenir est-il sur les rivages ?* », Nice, octobre 2000.
- GABRIEL David ; « *Villes et Quartiers* » - G.I.E. entre la C.D.C. et l'Union Nationale H.L.M.
- GADREY J., JANY-CATRICE F. ; « *Les indicateurs de richesse et de développement. Un bilan international en vue d'une initiative française* » ; Rapport de recherche pour la DARES (mission recherche), Paris, 2003. 178 p.
- GALLEZ C. ; « *Indicateurs d'évaluation de scénarios d'évolution de la mobilité urbaine* » , Rapport de convention DTT-INRETS N°690-9919-D33, 2000. 139 p.
- GALLEZ C., HIVERT L. ; BEED: mode d'emploi. Synthèse méthodologique pour les études "budget-énergie-environnement des déplacements". Rapport INRETS n°690-9306-RB. Paris: ADEME-INRETS, 1998, 86 p.
- GAUTHIER Mario « *Mobilité durable et transformation des politiques et des pratiques d'aménagement dans la région métropolitaine d'Ottawa/Gatineau : de la planification à la mise en œuvre* », UQO.
- GAUZIN-MÜLLER Dominique « *Vers une architecture et un urbanisme durables et solidaires* » ; le développement durable, un défi pour l'architecture, un défi pour la ville ; actes du séminaire du 25 novembre 2006 ; Paris.

- Godard, X. « *l'évolution des systèmes de transport des villes méditerranéennes face à la métropolisation* », colloque GRERBAM, nouveaux réseaux en Méditerranée, Rabat, novembre 2004.
- GROUPE INTERFACES, L'interface : contribution à l'analyse de l'espace géographique, *L'espace géographique*, 2008/3.
- GUICHETEAU Julie, École polytechnique et MILLETTE Louise, École polytechnique de Montréal Habitat et mobilité durable « *Réussir la mobilité durable : les facteurs de succès* ».
- Guide de recommandations « *Vers un urbanisme durable en Ariège* ».
- HALL Ralph ; « *Solutions durables : Introduction du concept de transports durables au département américain des Transports par le renouvellement d'autorisation de TEA-21* ».
- HANSON N., GILBREATH J., KNIGHT E., SIEBENSOHN C., Sadler S., BLOOMQUIST R. G., ALLEN E., MCKEEVER M. et MITCHUM J. ; « *The energy yardstick: Using PLACE3S to Create More Sustainable Communities* ». avril 1997.
- HARDI P., BARG S.; « *Measuring sustainable development : review of current practice* », Industry Canada, Ottawa, Occasional Paper Number 17;1997.
- HECQ W., BAULER T., DE VILLERS J., BOGAERT S., « *évaluation et application d'indicateurs de développement durable pour la Belgique, Working paper* », contrat de recherche n° HL/dd/017, CEESE, Université de Bruxelles, ECOLAS.
- HERMAN Daly, « *Institutions for a Steady-State Economy* » Institutions pour une économie stable, dans *Steady State Economics*, Island Press, Washington DC, 1991.
- IBGE : Institut Bruxellois de gestion de l'environnement ; « *indicateurs pour un développement durable urbain* », Dossier documentaire N°1, Oct 2002.
- IBGE : Institut Bruxellois de gestion de l'environnement ; Agenda 21 '*indicateurs pour un développement durable urbain*', Dossier documentaire N°1, Oct.2002.
- JOUMARD Robert, « *Développement durable et transports* », Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Conservatoire National de Formation à l'Environnement, Alger, 27 juin 2005.
- KERDOUN A., LAROUK M., SAHLI M. : « *L'Environnement en Algérie : Impacts sur l'écosystème et stratégie de protection* », Université Mentouri , 2001.
- La 101ème Conférence interparlementaire, Bruxelles, 15 avril 1999.
- LA BRANCHE Stéphane ; « *Les réticences des Lyonnais à utiliser les modes de déplacements autres que la voiture* » ; PACTE, Institut d'études politiques de Grenoble.
- LABARTHE Martial, Université Laval ; « *Mobilité quotidienne et qualité de vie des personnes dans la région métropolitaine de Québec* ».
- LACAZE Jean-Paul ; « *Renouveler l'urbanisme* », Prospective et méthodes ; Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées, Paris ; 2000.
- LAVADINHO SONIA, collaboratrice scientifique, et GIUSEPPE PINI, professeur ; « *Développement durable, mobilité douce et sante en milieu urbain* » ; observatoire universitaire de la mobilité (GENEVE).
- Le rapport de la Commission Française du Développement Durable CFDD, 1996.
- Les cahiers de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'ÎLE DE France, « *les grands projets urbains en Europe* », 2007, N° 46.
- LEVARLET F., « *Les indicateurs de développement durable* », Collection Etudes et Travaux n°24.1999. Orléans: IFEN, 130 p.
- MARTIN Nathalie, urbaniste et directrice Études Urbaines « *L'urbanisme durable : Quelques pistes de changement* ».
- MAZOUZ Said, « *URBANISME (design urbain) cour n°2* » ; département d'architecture université de Biskra, 2010-2011.
- MAZZA Nouredine, enseignant à l'université Larbi Ben M'hidi d'Oum Bouaghi « *cours d'hydrologie urbaine* » destinés aux étudiants de 1ere année magister GTU 2011/2012.
- MEADOWS D. Indicators and Information Systems for Sustainable Development. A Report to the Balaton Group. Hartland four corners (USA): The Sustainability Institute, 1998, 95 p.
- Mémorandum d'entente signé le 22 juin (dernier jour du Sommet) annonçant une nouvelle phase de coopération et plaçant la notion de villes durables au cœur de la stratégie mondiale de développement durable *Committee of the Regions at the Rio+20 United Nations Conference on Sustainable Development*, 20/06/2012-22/06/2012 Rio de Janeiro, Brazil.
- Mignot Corinne, « *Le stationnement urbain comme outil de maîtrise de la circulation* », Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, février 1995.
- Ministère des transports, « *Lancement de l'étude de faisabilité d'une ligne de tramway à Blida* » rapport Entreprise Métro d'Alger.

- Ministère de l'Aménagement du Territoire de l'Urbanisme, et de l'Environnement, « *Indicateurs de performance environnementale* » ; Maroc : Rabat, Septembre 1998.
- Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement ; Rapport : Aménager l'Algérie de 2020.
- Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement ; Rapport national sur l'Etat et l'Avenir de l'Environnement 2000.
- Ministère des Transports du Québec, « *Plan de gestion des déplacements* », Québec, 2000.
- NEGRON POBLETTE Paula, Université de Montréal ; « *Un facteur de mobilité durable : prendre en compte les compétences individuelles dans l'évaluation de l'accessibilité* ».
- Ordre des architectes ; « *Maires et architectes 18 propositions pour un urbanisme durable et une architecture responsable* »; France. Octobre 2010.
- OUROUSSOFF Nicholai : *In Arabian Desert, a Sustainable City Rises, The New York Times* (25 September 2010).
- PERRET Bernard ; « *Indicateurs sociaux, état des lieux et perspectives* », Rapport au Conseil de l'Emploi, des Revenus et de la Cohésion Sociale (CERC), janvier 2002.
- PIERRE-YVES Thomas (avec la collaboration de Juliette de Villersset Françoise Onclinx), « *Indicateurs pour un développement durable urbain* », Dossier documentaire N°1, octobre 2002.
- RACINE Jean-Bernard, « *La ville entre Dieu et les hommes* », Anthropos.
- Rapport de la Banque mondiale; « *Villes en mouvement La stratégie de transport urbain de la Banque mondiale* ».
- REYMOND ; « *Problématique de la géographie* », PUF, 1981.
- ROLF Jecker. Le Swiss Village à Masdar, Le « *business hub écologique* » du futur pour les entreprises suisses.
- SAHNOIN T. ; Document inspiré du séminaire présenté aux étudiants de la PG, option urbanisme, promotion 2003.
- SALHI Salem ; « *Les obstacles du développement de la mobilité durable dans les grandes villes Algériennes et les perspectives dans le cadre de la coopération décentralisée* » ; Sous Directeur des Transports Urbains ; Ministère des Transports / Algérie.
- SALLENAVE Pierre ; « *La gestion urbaine de proximité dans les projets de rénovation urbaine* » Rapport d'étude, mars 2009.
- Séminaire « *Qu'est ce que l'urbanisme durable ?* » Munster, Maison du Parc, France ; 17 et 18 mai 2005.
- Séminaire international « *Espace oasien et développement durable* ». Biskra 14,15, 16 Novembre. 2000.
- SIOUI Louiselle École polytechnique et MORENCY Catherine, École polytechnique de Montréal ; « *Où en sommes-nous dans la conception d'indicateurs de développement durable en transport ?* ».
- TAIEB Messaoud « *Problématique de la gestion urbaine en Algérie, à travers les expériences d'aménagement d'Alger* » Séminaire international Aménagement et gestion des villes, Alger 1994.
- THEORET Jonathan, Juste Rajaonson ; « *Les défis à la mise en œuvre des principes de mobilité urbaine durable* » UQAM.
- THEYS J, « *Développement durable villes et territoires* », Notes du centre de Prospective et de Veille Scientifique n°13, Paris: DRAST, 2000.
- TORRES Juan, Université de Montréal « *Mobilité quotidienne et design urbain : la transposition du modèle des "Quartiers verts"* ».
- Un colloque : Les indicateurs de la mobilité urbaine et le développement durable ; Université El Hadj Lakhdar- Batna (Algérie).
- VAILLANCOUR Jérôme In, « *Rapport de recherche Évolution conceptuelle et historique du développement durable* », L'Atelier d'aménagement, d'urbanisme et d'environnement, Québec, Deuxième édition. Mai 1998.
- VERRY Damien, Jean-Pierre Nicolas ; « *indicateurs de mobilité durable : outils d'analyse comparative de la mobilité urbaine* » ; Laboratoire d'Economie des Transports (LET)/ Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE) Lyon.
- WEATLEY Paul, « *The pivot of the four quarters* »
- WINGENGA, W. E, *Cours de Sociologie urbaine approfondie*, L1 sociologie, inédit, Unikin, Kinshasa, 2000.
- WOLFF Pauline, Université de Montréal ; « *Urbanisme et transport dans la région métropolitaine de Montréal : cinq décennies de planifications déconcertantes* ».
- Work starts on Gulf 'green city ; *BBC News*; 10 February 2008.

**6- Documents officiels :**

- A typology of environmental sustainabilities, Environmental policies, Vol.5, n°3.
- Article n°04 de la loi 01-20 relative à l'aménagement et le développement durable du territoire.
- CETIC : Gouvernorat du Grand Alger, direction des déplacements, des transports et de la circulation :
- Chéry (J.-P.) et Voiron-Canicio (Ch.), 2004, Modèle de simulations des interactions population-logement, *diagnostic socio-démographique de la ville de Nice*, PLU de Nice.
- CMED (Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement), 1988, Notre avenir à tous, les Editions du Fleuve, Montréal. DOBSON A., 1996.
- CNUED, La déclaration de Rio sur l'environnement et le développement, 1992.
- Conception de l'organisation institutionnelle des transports urbains, phase diagnostic, Alger 1999.
- Documents de la Société française des urbanistes.
- Dossier d'information pour Johannesburg/ Fiche 8 : *Aménagement et villes* / page 3. 2002.
- Gariépy, Michel et Mario Gauthier. 2009. Le débat public en urbanisme à Montréal : un instrument de développement urbain durable? *Canadian Journal of Urban Research* 18 (1, Summer, Supplement) :
- GODARD O., 2003, « Développement durable et principe de légitimité », document de travail, Cahier n°2003-003 Chaire du développement durable, Ecole polytechnique.
- KEATING, M., Sommet de la Terre 1992 : « *Un programme d'action publié par le Centre pour notre avenir à tous* ». 1993.
- La stratégie nationale de l'environnement et développement durable.
- Le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), « *Urbanisme durable enjeux pratiques et outils d'intervention* » Québec.2012.
- Le plan d'aménagement de la wilaya.
- Le plan de protection et de mise en valeur des sites archéologiques et leur zone de protection.
- Le plan général d'aménagement des parcs nationaux.
- Le plan national d'action pour l'environnement et le développement durable (PNAD-DD).
- Le plan national d'action pour l'environnement et le développement durable.
- Le plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs.
- Le schéma directeur d'aménagement d'aires métropolitaines.
- Le schéma national
- Le schéma régional d'aménagement du territoire.
- Loi 01-20 du 12 Décembre 2001: relative à l'aménagement et le développement durable du territoire.
- Loi n° 01-19 du 12 décembre 2001 : relative à la gestion, au contrôle et à l'élimination des déchets.
- Loi n° 02-02 au 5 février 2002 : relative à la protection et à la valorisation du littoral, dont, ses acteurs sont l'état et les collectivités locales.
- Loi n° 02-08 du 8 mai 2002 : relative aux conditions de création des villes nouvelles et de leur aménagement.
- Loi n° 03-10 du 20 juillet 2003 : relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable.
- Loi n° 04-03 du 23 juin 2004 : relative à la protection des zones de montagnes dans le cadre du développement durable.
- Loi n° 04-05 du 14 aout 2004 : modifiant et complétant la loi n° 90-29 du 01 décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme.
- Loi n° 04-06 du 14 aout 2004 : relative aux conditions de la production architecturale et l'exercice de la profession d'architecte.
- Loi n° 04-20 du 25 décembre 2004 : est relative à la prévention des risques majeurs et à la gestion des catastrophes dans le cadre du développement durable.
- Loi n° 05-12 du 04 août 2005: relative à l'eau.
- Loi n° 06-06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville.
- Loi n° 07-06 du 13 mai 2007 : relative à la gestion, à la protection et au développement des espaces verts.
- Loi n° 11-02 du 17 février 2011 : relative aux aires protégées dans le cadre du développement durable.
- Loi n° 04-09 du 14 août 2004 : relative à la promotion des énergies renouvelables dans le cadre du développement durable.
- Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement Schéma National de l'Aménagement du Territoire horizon 2025, Alger 2006.

- Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT). 2011. *Avant-projet de Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme. Document d'information. Bâtissons ensemble les municipalités de demain*. Québec : Gouvernement du Québec.
- NEWMAN P. W. G., KENWORTHY J. R., 1989b, Gasoline consumption and cities: a comparison of U.S. cities with a global survey, *Journal of the American Planning Association*.
- OCDE (Organisation de coopération et de développement économique), 2001, « *Du bien-être des nations: le rôle du capital humain et social* ». Paris.
- Programme des Nations Unies pour le Développement.
- Secrétariat général du CIV - Panorama pratique de la politique de la ville « *Gestion urbaine de proximité* ».
- Synthèse issue d'un groupe de travail « *La gestion urbaine de proximité une démarche au cœur du développement des territoires* », Décembre 2009- Avril 2010.
- Textes juridiques et réglementaires dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire et du développement durable.
- Textes Réglementaires relatifs à l'aménagement, l'urbanisme et transports : Journal Officiel de la République Algérienne Démocratique et Populaire.
- UICN/PNUE/WWF, 1980. Stratégie mondiale de la conservation : la conservation des ressources vivantes au service du développement durable, Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources, Programme des Nations Unies pour l'environnement et Fonds mondial pour la nature, Gland, Suisse.
- UICN/PNUE/WWF, 1991 : « *Sauver la planète. Stratégie pour l'avenir de la vie* » Gland, Suisse.
- URBA.BLIDA : PDAU du Grand Blida
- Voiron-Canicio (Ch.), Olivier (F.), en collaboration avec la ville de Nice, 2004, Anticiper à l'aide d'un SIG les conséquences de la paralysie urbaine en temps de catastrophe, application à la ville de Nice, ISTED, SIG et risques, Paris.

## **7- Webographie :**

- ALLAIRE G., DUEUBLE T., 2004, Des concepts aux indicateurs de développement durable: multi-dimensionnalité et responsabilisation. *Développement Durable et Territoire* (revue en ligne <http://www.revue-ddt.org/>). In [http://www.revue-ddt.org/varia/Varia\\_001.pdf](http://www.revue-ddt.org/varia/Varia_001.pdf) en juin 2005.
- Christine Voiron-Canicio, « *Pour une approche systémique du développement durable* », *Développement durable et territoires* [En ligne], Dossier 4 | 2005, mis en ligne le 30 mai 2005, consulté le 09 mars 2014. URL : <http://developpementdurable.revues.org/261> ;
- CNES, « *Rapport sur la ville algérienne, le devenir urbain du pays* », 1998, in [www.cnes.dz](http://www.cnes.dz).
- DECOUPIGNY F., FUSCO G., 2007, « Interactions entre mobilités potentielles et processus de métropolisation en région Provence-Alpes-Côte d'Azur », XLIIIème Colloque de l'ASRDLF, Grenoble-Chambéry, 11-13 juillet 2007, 17 p., <http://edytem.univ-savoie.fr/d/asrdlf2007/>
- DTA des Alpes-Maritimes, 2003 in :
- Emelianoff (C.), 2002, « *Comment définir une ville durable* », source : [www.ritimo.org/cedidelp/ville\\_durable/intro/emelia.htm](http://www.ritimo.org/cedidelp/ville_durable/intro/emelia.htm).
- England et Coll., 2001, cité par Podeszfiniski, M, Sc. C., « *Les indicateurs potentiels de développement durable ; Région de l'Outaouais* », conseil régional en environnement et en développement durable de l'Outaouais (CREDDO), 2001, [http://www.creddo.ca/pd/pd\\_trans\\_indic](http://www.creddo.ca/pd/pd_trans_indic).
- Fonds pour l'environnement mondial, pour investir dans notre planète ; « investir dans les modes de transport urbain écologiquement viables : l'expérience du FEM » ; [www.theGET.org](http://www.theGET.org)
- FUSCO G. (ed.), 2012, « L'analyse des espaces publics : Les places », ressource pédagogique numérique pour l'Université Ouverte des Humanités, [www.espaces-publics-places.fr](http://www.espaces-publics-places.fr)
- FUSCO G., 2002, « Conceptual modelling of the interaction between transportation, land use and the environment as a tool for selecting sustainability indicators for urban mobility », *Cybergeo*, n° 210, <http://cybergeo.revues.org/1590>.
- FUSCO G., 2004, « La mobilité quotidienne dans les grandes villes du monde : application de la théorie des réseaux bayésiens », *Cybergeo*, n° 260, <http://cybergeo.revues.org/4251>.
- FUSCO G., 2004, Looking for Sustainable Urban Mobility through Bayesian Networks, *Scienze Regionali / Italian Journal of Regional Sciences*, n° 3/2003, pp. 87-106 et *Cybergeo*, n° 292, <http://cybergeo.revues.org/2777>.

- FUSCO G., 2005, « Dynamiques territoriales et métropolisation sur le littoral de Provence-Alpes-Côte d'Azur – Une application des réseaux bayésiens », XLIIe Colloque de l'ASRDLF, Dijon 3-5 septembre 2005, <http://ungaro.u-bourgogne.fr>, 32 p
- FUSCO G., 2012, Démarche géo-prospective et modélisation causale probabiliste, *Cybergéo*, n° 613, <http://cybergeo.revues.org/25423>.
- FUSCO G., DECOUPIGNY F., 2008, « Logiques réticulaires dans l'organisation métropolitaine en région Provence-Alpes-Côte d'Azur », XLVe colloque de l'ASRDLF, Rimouski 25-27 août 2008, 18 p, <http://asrdlf2008.uqar.qc.ca/papiersenligne.html>
- FUSCO G., SCARELLA F., 2007, « La nature multiscalaire des dynamiques territoriales transfrontalières : une application aux mobilités dans l'espace franco-italo-monégasque », XLIIIème Colloque de l'ASRDLF, Grenoble-Chambéry, 11-13 juillet 2007, 22 p., <http://edytem.univ-savoie.fr/d/asrdlf2007/>
- FUSCO G., SCARELLA F., 2008, « Les évolutions de l'habitat dans l'espace azuréen. Analyse des logiques spatiales dans un contexte métropolitain méditerranéen », XLVe colloque de l'ASRDLF, Rimouski 25-27 août 2008, 25 p, <http://asrdlf2008.uqar.qc.ca/papiersenligne.html>
- FUSCO G., SCARELLA F., 2010, « Les mobilités quotidiennes et résidentielles comme marqueurs de recompositions territoriales. Le cas de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur », VLVIIème Colloque de l'ASRDLF / XXXI Conferenza AISRe, Aoste 20-22 septembre 2010, 22 p., <http://asrdlf2010.let.fr/documents/...>
- FUSCO G., SCARELLA F., 2010, « Processus de métropolisation et ségrégation socio-spatiale. Analyse des flux de mobilité résidentielle en PACA », VLVIIème Colloque de l'ASRDLF / XXXI Conferenza AISRe, Aoste 20-22 septembre 2010, 18 p., <http://asrdlf2010.let.fr/documents/ppt/165.pdf>
- FUSCO G., SCARELLA F., 2012, « Looking for socio-geographic profiles from survey data : the case of home ownership in the French Riviera », 15th AGILE International Conference on Geographic Information Science, Avignon, April 25th-27th 2012, 6 p., <http://www.agile-online.org/Confere...>
- Gouvernance, «*The world Bank's expérience* » publications de la banque mondiale, 1994, in [www.agora.org](http://www.agora.org).
- GUIZIEN Haciba Dominique ; « *Adoptons de nouveaux indicateurs durables* » in [www.hautetfort.com](http://www.hautetfort.com)
- [http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Gratte\\_ciel\\_toronto.jpg](http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Gratte_ciel_toronto.jpg) Licence: Free Art License  
Contributeurs: Original uploader was Haypo atfr.wikipedia
- [http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Houses\\_in\\_Pachuca.jpg](http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Houses_in_Pachuca.jpg) Licence: Creative Commons Attribution-Sharealike 2.0  
Contributeurs: govegan go from Defectuoso, Mexico  
[http://www.revue-ddt.org/dossier002/D002\\_A01.htm](http://www.revue-ddt.org/dossier002/D002_A01.htm) en juin 2005
- Intervention de Pascale Lamy, président de l'OMC au Club Actes et Paroles, 2000 in [www.geoscopie.com/acteurs/a515\\_gov.html](http://www.geoscopie.com/acteurs/a515_gov.html)
- « *La ville durable: repenser l'espace urbain pour mieux vivre ensemble -14 Décembre 2010* » in [www.groupesos.org/actus/1454/](http://www.groupesos.org/actus/1454/)
- M.Benkeddada ; « *Blida aura son tramway et une nouvelle gare routiere* » ; Horizons.2013. <http://www.thefreelibrary.com>
- NICOLAS J.-P., POCHET P., POIMBOEUF H., 2001(b), « *Indicateurs de mobilité durable : application à l'agglomération de Lyon, méthodes et résultats* ». LET-APDD Lyon, LET : 237 p. Disponible sur <http://www.ish-lyon.cnrs.fr/let/francais/indexpub.htm> en juin 2005
- ONU, Note no 6144, 22 avril 2008 [archive], sur le site [www.un.org](http://www.un.org)
- Rapport de l'Algérie au sommet de Johannesburg, (2002), in : [www.gouvernement.dz](http://www.gouvernement.dz)
- SCARELLA F., FUSCO G., 2012, Un territoire interface aux fonctionnements multiscalaires : l'espace transfrontalier franco-italo-monégasque, Colloque LIENS 2012 - Les Interfaces : Enjeux de Natures, de Sciences et de Sociétés, Aix-en-Provence, 15-16 mai 2012, SHS Web of Conferences, Vol. 3/2012, DOI : <http://dx.doi.org/10.1051/shsconf/2...>, 9 p.
- THEYS J., 2003, La gouvernance entre innovation et impuissance: le cas de l'environnement, Développement Durable et Territoire (revue en ligne <http://www.revue-ddt.org/>), Dossier n°2 Gouvernance locale et Développement durable. Disponible sur :
- Traduit par l'auteur, « EUROPEAN COMMISSION, DIRECTORATE GENERAL TREN, Contract n° NNE5/2001/551 », *source* : [http://www.ifib.uni-karlsruhe.de/de/forschung/eco\\_housing.pdf](http://www.ifib.uni-karlsruhe.de/de/forschung/eco_housing.pdf)
- Union Internationale des Transports Publics « *Pour une meilleure mobilité urbaine dans les pays en développement : Problèmes, Solutions, Bonnes Pratiques* » Bruxelles. 2003. In <http://www.uitp.com>
- [www.wikipedia.org/wiki/Durabilité.fr](http://www.wikipedia.org/wiki/Durabilité.fr)
- [www.agora21.org/rio92/A21-hm](http://www.agora21.org/rio92/A21-hm).
- [www.agora.org](http://www.agora.org).
- [www.agora21.org](http://www.agora21.org)

- [www.alpes-maritimes-equipement.gouv.fr/06\\_AMENAGEMENT\\_URBANISME/DTA-06](http://www.alpes-maritimes-equipement.gouv.fr/06_AMENAGEMENT_URBANISME/DTA-06)
- [www.aquaportail.com/definition-5366-durabilite.html](http://www.aquaportail.com/definition-5366-durabilite.html)
- [www.bioenergie-promotion.fr/10537/france-lancement-du-second-appel-doffre-ecoquartiers/Jan.2011](http://www.bioenergie-promotion.fr/10537/france-lancement-du-second-appel-doffre-ecoquartiers/Jan.2011)
- [www.Breeam.org](http://www.Breeam.org)
- [www.crevilles.org/mambo/index.php?option=com\\_content&a...](http://www.crevilles.org/mambo/index.php?option=com_content&a...)
- [www.dictionnaire.sensagent.com/planification+urbaine/fr](http://www.dictionnaire.sensagent.com/planification+urbaine/fr)
- [www.ecomed21.org/.../RVD\\_Agadir\\_Restitution\\_finale\\_Behnassi.pdf](http://www.ecomed21.org/.../RVD_Agadir_Restitution_finale_Behnassi.pdf)
- [www.energie-cites.eu/Qu-est-ce-qu-un-quartier-durable](http://www.energie-cites.eu/Qu-est-ce-qu-un-quartier-durable)
- [www.un.org/esa/earthsummit/alger-cp.htm](http://www.un.org/esa/earthsummit/alger-cp.htm)
- [www.un.org/esa/sustdev/documents/agenda21/french/action40.htm](http://www.un.org/esa/sustdev/documents/agenda21/french/action40.htm)
- [www.fr.lycee.wikia.com/wiki/Ville](http://www.fr.lycee.wikia.com/wiki/Ville)
- [www.fr.wikipedia.org/wiki/Mobilit%C3%A9\\_urbaine](http://www.fr.wikipedia.org/wiki/Mobilit%C3%A9_urbaine)
- [www.gouvernance.org](http://www.gouvernance.org)
- [www.gouvernance.over-blog.com](http://www.gouvernance.over-blog.com)
- [www.halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00097918/document](http://www.halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00097918/document)
- [www.highbeam.com](http://www.highbeam.com)
- [www.histogrammedotorg.files.wordpress.com/2014/09/3egc1-tache-complex-2015-p1-eco-quartier.pdf](http://www.histogrammedotorg.files.wordpress.com/2014/09/3egc1-tache-complex-2015-p1-eco-quartier.pdf)
- [www.igapura.org](http://www.igapura.org)
- [www.igapura.org](http://www.igapura.org)
- [www.igapura.org](http://www.igapura.org)
- [www.lemondropolitique.fr/culture/probleme-urbain.html](http://www.lemondropolitique.fr/culture/probleme-urbain.html)
- [www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/gouvernance-urbaine/](http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/gouvernance-urbaine/)
- [www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/projet-urbain/](http://www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/projet-urbain/)
- [www.miljoekkk.dk](http://www.miljoekkk.dk) et [www.akf.dk/udgivelser/en/98/byforny](http://www.akf.dk/udgivelser/en/98/byforny)
- [www.miljoekkk.dk](http://www.miljoekkk.dk) et [www.akf.dk/udgivelser/en/98/byforny](http://www.akf.dk/udgivelser/en/98/byforny)
- [www.programmes-urbains.fr](http://www.programmes-urbains.fr)
- [www.rachatducredit.com/definition-amenagement-urbain](http://www.rachatducredit.com/definition-amenagement-urbain)
- [www.rieselfeld.freiburg.de](http://www.rieselfeld.freiburg.de)
- [www.rieselfeld.freiburg.de](http://www.rieselfeld.freiburg.de)
- [www.theses.univ-lyon2.fr](http://www.theses.univ-lyon2.fr)
- [www.toupie.org/Dictionnaire/Urbanisation.htm](http://www.toupie.org/Dictionnaire/Urbanisation.htm)
- [www.toupie.org/Dictionnaire/Urbanisation.htm](http://www.toupie.org/Dictionnaire/Urbanisation.htm)
- [www.uag-bpp.org.dz](http://www.uag-bpp.org.dz)
- [www.un.org/esa/sustdev/indisd/french/.htm](http://www.un.org/esa/sustdev/indisd/french/.htm) Organisation des Nations Unies (ONU)
- [www.undp.org](http://www.undp.org)
- [www.vedura.fr/economie/amenagement-territoire/eco-quartier](http://www.vedura.fr/economie/amenagement-territoire/eco-quartier)
- [www.vedura.fr/economie/amenagement-territoire/eco-quartier](http://www.vedura.fr/economie/amenagement-territoire/eco-quartier)
- [www.villefluctuante.com](http://www.villefluctuante.com) écrit par Jean RICHER le lundi 02.juin.2008.
- [www.Villes-en-France.org/urbanisme/agenda21-hm](http://www.Villes-en-France.org/urbanisme/agenda21-hm)
- [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)
- [www.wikipédia.org](http://www.wikipédia.org)
- [www.wikipedia.org/wiki/Aménagement\\_du\\_territoire](http://www.wikipedia.org/wiki/Aménagement_du_territoire)
- [www.wikipedia.org/wiki/Développement\\_durable](http://www.wikipedia.org/wiki/Développement_durable)
- [www.wikipedia.org/wiki/Ecoquartier](http://www.wikipedia.org/wiki/Ecoquartier)
- [www.wikipedia.org/wiki/Urbanisme](http://www.wikipedia.org/wiki/Urbanisme)
- [www.wikipedia.org/wiki/Ville](http://www.wikipedia.org/wiki/Ville)
- [www.wikipedia.org/wiki/Ville\\_durable](http://www.wikipedia.org/wiki/Ville_durable)
- [www.wikipedia.org/wiki/Ville\\_durable](http://www.wikipedia.org/wiki/Ville_durable)
- [www.wikipidia.org](http://www.wikipidia.org)
- Zuideau B., Laganier R., Villalba B. , « *Le développement durable face au territoire: éléments pour une recherche pluridisciplinaire* », 2002. Article introductif de la revue Développement Durable & Territoires (revue en ligne). Disponible sur [http://www.revue-ddt.org/dossier001/D001\\_index.htm](http://www.revue-ddt.org/dossier001/D001_index.htm) en juin 2005.
- Zuideau B., Laganier R., Villalba B., 2002, Le développement durable face au territoire: éléments pour une recherche pluridisciplinaire, Article introductif de la revue Développement Durable & Territoires (revue en ligne). Disponible sur [http://www.revue-ddt.org/dossier001/D001\\_index.htm](http://www.revue-ddt.org/dossier001/D001_index.htm) en juin 2005