

Université Larbi Ben M'hidi -Oum El Bouaghi-
-Institut Gestion des techniques urbaines-
2^e année MASTER – Villes et projet urbain-

Module : Dynamiques Urbaines

Responsable du module : Melouah. L

Corrigé type de l'examen N° 01(du 10 JANVIER 2019)

Réponse 01 : (04points)

Définissez ce qui suit : Dynamique urbaine, mutation urbaine, Conurbation, mégalopole.

DYNAMIQUE URBAINE : (01 pt)

Les éléments faisant état de la perception du « mouvement », évolution de la ville (ou de son caractère plus ou moins statique) à travers ses mutations, ses transformations et extensions.

MUTATION URBAINE : (01 pt)

La mutation urbaine est un phénomène ayant des effets déterminants sur la forme de la ville, son urbanisme, son organisation, son paysage urbain, son architecture et notamment sur la qualité de la vie de ses habitants.

LA CONURBATION : (01 pt)

*Une conurbation est un vaste ensemble urbain composé de plusieurs agglomérations, noyaux urbains ou villes distincts qui se sont rejoints après s'être développées de manière autonome, mais en ayant gardé leur statut administratif.

*Une conurbation est une agglomération formée par la réunion de plusieurs centres urbains initialement séparés par des espaces ruraux

LA MEGALOPOLE : (01 pt)

Est un espace urbanisé polynucléaire formé de plusieurs agglomérations dont les banlieues et couronnes périurbaines s'étendent tellement qu'elles finissent par se rejoindre, et cela sur de longues distances.

Regroupe souvent trois grands ensembles métropolitains : Boston à Washington (800km), Tokyo à Nagasaki

Le terme désigne des ensembles urbains reliés fonctionnellement, via des réseaux de transports et de communications notamment.

Réponse 02 : (07,50 points)

‘Historiquement, le développement des différents modes de transport a accompagné le développement de la ville industrielle et contemporaine. La croissance urbaine des 19^e et 20^e siècles est inimaginable sans l’expansion du chemin de fer, de la route, de l’autoroute, de l’avion, du métro et du tramway. En contrepartie, l’expansion de ces modes de transports n’aurait pu exister sans la croissance urbaine.’’

- 1- *Citez et décrivez les différentes formes de villes en relation avec l’évolution des moyens de transport. (3PTS)*

Les âges de la ville en relation avec l’évolution des moyens de transport :

1. **La ville piétonne (pédestre) (01pt)**

C'est la période antérieure à l'apparition du véhicule. Caractérisées par ses **fortes densités** et une forme de **mixité d'usage de l'espace**. Ces villes étaient de **dimensions très réduites**

2. **La ville du transport en commun (01pt)**

La ‘transit city’ a émergé avec **l'avènement du tramway et du rail urbain** dans les pays industrialisés (1860-1940)

Les villes se développaient dans l'espace sous **forme étoilée** autour des lignes de transport en commun. Les **densités deviennent plus faibles avec une concentration autour des nœuds**.

La ville a une taille de 15-30km

3. **La ville de l'automobile (01pt)**

Apparue avec la généralisation de la motorisation individuelle. **Investissements massifs dans les infrastructures routières** ce qui a permis **un étalement dans l'espace dans un rayon de 50km**. On constate aussi **Peu de mixité des activités dans l'espace**

- 2- *Expliquez, selon votre point de vue, l'impact de la mobilité sur la forme des villes contemporaines. (02,50 pts)*

De la marche à pieds à l'automobile passant par le chemin de fer et le tramway, la forme de la ville a été fortement conditionnée par les moyens de transport qui dominait à ces époques.

La ville piétonne qui elle se caractérisait par une forte densité, avait souvent une forme compacte avec des chemins étroits et sinueux, elle était entourée de rempart et les déplacements se faisaient sur de courtes distances.

La révolution industrielle était, comme là considèreraient les spécialistes, un tournant important dans l'histoire de l'évolution des villes. Le visage urbain des anciennes cités a brutalement changé, la ville s'éclate et prend de nouvelles formes dictées dans la plupart des cas par la

condition d'accessibilité mécanique. De grandes villes subissent des transformations de masse pour répondre à cette nouvelle demande, on cite par exemple le Paris haussmannien, l'urbanisme de Carda, etc.

De nos jours, les réseaux support de la vie moderne, ont un poids consistant dans les opérations de planification et constituent un atout fondamental pour le développement des villes et leur intégration au monde concurrentielle des métropoles et mégapoles.

Ils **participent aussi à la dynamique des villes, révèlent les zones oubliées et interconnectent les espaces urbains et ruraux** pour former un tout, on parle à présent de déplacements quotidiens pour travail et d'aire urbaine. Grace au pouvoir des réseaux la ville n'a plus de limites, elles se sont abolies. **Le modèle concentrique (cœurs de villes, faubourgs, banlieues, périphéries) laisse place à ses alternatifs notamment les modèles multimodaux.**

Autres points à aborder et développer :

- Les configurations urbaines reflètent en effet les modes et la nature de la mobilité régnante.
- L'étalement des villes a été permis avec le développement des transports.
- La ville étalée est apparue comme conséquence d'une nouvelle façon de déplacement et de mobilité.
- Le développement de l'automobile a permis des dessertes importantes et a ouvert l'accès à des espaces fonciers plus disponibles, moins couteux, mais dans un rayon de plus en plus éloigné des centres des villes.

3- Qu'est-ce qu'un étalement urbain ?itez quelques-unes de ses caractéristiques. (02 pts)

L'étalement urbain « se définit comme étant un développement dispersé à l'extérieur des centres urbains, le long des routes et en milieu rural et dérive d'une expression venant des Etats-Unis : « Urban sprawl ».

Il se caractérise par :

- **Une consommation abusive du sol.**
- **De faible densité d'occupation.**
- **Une forte dépendance de l'automobile.**
- **Une fragmentation des espaces se traduisant par de grandes séparations spatiales entre les zones urbanisées et un paysage en dispersion.**

- **Une séparation des différentes fonctions et aux aires distinctes et isolées les unes des autres.**
- **Une carence d'espaces publics et de centres communautaires**

+++ à citer au minimum trois de ces critères.

Réponse 03 : (08,50 points)

Les villes algériennes ont connu de profondes mutations dans leur organisation spatiale et socio-économique et cela depuis la période coloniale et jusqu'à nos jours.

1. Quels sont les facteurs (les forces) qui sont à l'origine de ces mutations ? Expliquez en donnant des exemples. (04 pts)

Les facteurs ou forces qui sont à l'origine des mutations profondes qu'a connu l'Algérie sont principalement d'ordre **politique, démographique et économique**.

En 1830, l'Algérie était un pays à dominante rurale avec une population à majorité nomade et semi-nomade. Ses villes étaient pour l'essentiel des centres commerciaux ; cependant certaines d'entre elles, comme Tlemcen, Alger ou Constantine abritaient des activités manufacturières textiles à côté de l'artisanat traditionnel des villes maghrébines

La forte croissance démographique qui a marqué les deux premières décennies de l'Algérie indépendante s'est accompagnée d'un exode rural et de flux migratoires importants ; ils ont entraîné un accroissement considérable de la population urbaine et une densification du système urbain algérien.

Pour faire face à l'héritage colonial qui a accentué le déséquilibre territorial dans les pays africains, **la promotion administrative au rang de chef-lieu a souvent été perçue comme un moyen pour retrouver un certain équilibre de l'armature urbaine, en encourageant la décentralisation.**

En Algérie, le découpage administratif a toujours été un élément incontournable dans la stratégie des pouvoirs publics pour réduire les distorsions régionales et locales. Juste après l'indépendance, en 1962, le territoire algérien était marqué par de graves disparités spatiales que l'État a tenté de résorber. Ceci s'est traduit par la reconsideration du maillage territorial, avec l'avènement de quatre découpages administratifs successifs (1963, 1974, 1984 et 1997) appliqués dans des contextes politiques et socioéconomiques différents.

Les répercussions de cette politique sont souvent lourdes sur la croissance spatiale des villes, notamment dans un pays où l'urbanisation est souvent mal contrôlée et planifiée (Layeb, 1999 ; Chadli et Hadjiedj, 2003 ; Driss, 2013).

En effet, chaque nouveau découpage administratif offrira un nouveau territoire d'action permettant d'exercer des projets d'aménagement du territoire et d'aménagement urbain, qui auront sans doute des répercussions directes sur la croissance spatiale des villes.

En somme les principaux points à aborder sont :

- Les différentes étapes de croissance démographique qu'a connu l'Algérie et l'impact sur la composition sociale.
- Les découpages administratifs et les conséquences sur l'organisation territoriale.
- Les décisions et volontés politiques quant à la promotion de l'espace urbain. (Les villes du sud, les différents schémas, la métropolisation, etc.)
- Les projets économiques et leurs répartitions.

2. La situation urbaine des villes algériennes est confrontée à un ensemble de problèmes et incohérences, chose qui influence remarquablement leur intégration à l'environnement concurrentiel mondial, développez en quelques lignes votre vision sur la question. (04.50 pts)

La ville contemporaine est prise dans un environnement concurrentiel international. Son développement et son fonctionnement, dans tous les sens des termes, dépendent de sa capacité à attirer les investissements, à produire suffisamment de biens et de services, à offrir les emplois qu'il faut pour ses habitants. La notion d'ATTRACTIVITE TERRITORIALE est devenue incontournable à « l'évolution de la performance et de la dynamique de la ville ».

En évoquant les villes algériennes, le désir d'intégration à l'échelle mondiale dans un contexte de globalisation et de mondialisation reste contraint d'un ensemble de problèmes et incohérences, nous en citerons à titre d'exemple :

- L'incohérence des équipements, vieillissement des infrastructures, faiblesse des TIC, inexistence des banques de données fiables et rareté des SIG urbains complets.
- Absence d'organisation de la centralité face à la demande des espaces d'investissement et l'inadéquation des systèmes de transport.
- Absence de stratégie de développement, centralisation de la décision, faiblesse de participation, faiblesse des finances et des compétences, etc.
- Absence de stratégie d'aménagement et de renouvellement, inadéquation des instruments de planification aux évolutions des besoins, absence d'interactivité, faiblesse des normes.
- Inadéquation des offres de formation aux besoins du terrain, absence de diversification des métiers, etc.
- Un Accroissement démographique des populations urbaines confronté à une crise d'emploi en ville, montée de l'informel et du spontané.
- La spéculation foncière et immobilière confrontée à l'accroissement des besoins du foncier urbanisable.