

Module : Dynamiques Urbaines**Responsable du module : MELOUAH. L****Durée de l'examen : 1h30****Question 01 : (10 Pts)**

Le développement des villes est marqué par des particularités qui apparaissent suite à des contraintes et facteurs qui conditionnent l'évolution et les dynamiques urbaines.

- *Quels sont les 3 principaux facteurs qui sont à l'origine de ses mutations ? Expliquez.*

Les principaux facteurs qui sont à l'origine des mutations et transformations dans l'espace urbain sont :

1- Le facteur démographique : (2pts)

De nos jours, la population urbaine mondiale croît plus vite que la population totale. On voit apparaître des villes de plus de 10 millions d'habitants et de grandes villes qui se transforment en mégapoles

Les causes de cette poussée démographique varient entre l'accroissement naturel, qui représente le quart de la poussée urbaine dans les pays développés et la moitié dans les pays en voie de développement. Les migrations et l'évolution économique, les calamités d'origine naturelle les conflits et la création de nouveaux états indépendants

Cette croissance transforme l'espace urbain et l'impact sous différentes formes :

1. Sur la population :

Taux de croissance élevé se répercute sur la **composition de la population (pyramide des âges) et le nombre des inactifs en égard à la population en âge de travailler.**

La densité toujours très forte et variable selon les pays, les régions et même les quartiers.

le fort degré d'hétérogénéité de la population qui révèle la diversité des origines géographiques et culturelles des personnes.

2. Effets sur l'espace construit :

La réalité urbaine prend aujourd'hui, des formes complexes. La ville qui s'entourait d'une enveloppe structurée différemment et moins densément bâtie que l'on dénomme banlieue, a cédé place à l'agglomération.

La proximité des villes ayant chacune leur propre banlieue qui se développe et s'étend, engendre une conurbation.

Au cours des dernières années, l'espace urbanisé a grandi. Partout l'indice de l'extension spatiale est supérieur à celui de l'expansion démographique.

2- Le facteur politique : (2pts)

Des données de nature politique peuvent fortement modifier l'environnement global en créant ou non les conditions d'une attractivité favorable aux investissements ainsi qu'à des localisations variées :

1. Effets des frontières :

Une frontière peu perméable aux échanges ampute une ville et peut entraîner une stagnation économique. Tout comme une frontière limitrophe de points de forces peut valoriser la ville (ex des villes mexicaines frontalières aux villes des états unis).

2. Recomposition d'une ville à un nouvel espace national :

Ouvre une phase délicate de réajustement qui peut être facilitée par diverses mesures (ex : les villes de l'ancien état soviétique)

3. Bouleversement durable du contexte territorial d'un état :

Redistribution spatiale des fonctions économiques majeures, transfert ou renforcement de fonctions antérieures.

4. Anciennement la colonisation :

La colonisation avait remanié les localisations urbaines, tantôt en en créant et tantôt substituant. L'Après l'indépendance s'est accompagnée dans quelques états d'une remise en cause des situations établies. (Le cas de plusieurs villes algériennes)

5. Le transfert des fonctions administratives directrices :

Dans le cadre d'une réorganisation territoriale à l'intérieur d'un état a souvent eu un effet durable sur la dynamique des villes concernées

3- *Le facteur socio-économique : (2pts)*

Le support économique de l'évolution urbaine demeure la force motrice, par excellence, des transformations internes affectant la ville dans ses diverses composantes ; flux de capitaux et de main d'œuvre, et variations du nombre et de la nature des emplois ainsi que les biens et les services produits.

L'économie a toujours joué un rôle majeur dans le processus d'urbanisation.

La formation et la croissance des villes s'explique par la présence de rendements croissants liés à la spécialisation industrielle et la formation d'un marché local du travail mais également au potentiel de la demande.

« Aujourd'hui avec le métropolisation, c'est-à-dire la concentration des richesses matérielles dans et autour des villes les plus importantes, est plus que jamais liée à ce processus. Elle fait des métropoles l'échelle obligée du développement économique. Et les techniques de transport et de stockage des biens et informations produisent des formes urbaines variées et nouvelles. » [Asher, François, 2004]

“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”

Dans ce contexte la notion d'ATTRACTIVITE TERRITORIALE est devenue incontournable à « l'évolution de la performance et de la dynamique de la ville ».

En Algérie :

- 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, le métropolisation, etc.)
- Les projets économiques et leurs répartitions.

- *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 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.

Question 02 : (06Pts)

“..... La mobilité structure de plus en plus notre rapport à la ville et au territoire. Elle est présentée comme une forme élémentaire de la vie quotidienne, et comme un élément central de la vie contemporaine où l'automobile occupe une place importante ...”

- *Expliquez, en citant des exemples, le rôle de la mobilité dans le façonnage et les dynamiques des villes contemporaines. (02 pts)*

De la marche à pied 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 l'a considérerait 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. Grâce 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 alternatives 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 coûteux, mais dans un rayon de plus en plus éloigné des centres des villes.
 - *La forte dépendance automobile et l'allongement des distances de migrations alternantes n'est pas sans conséquences néfastes sur l'environnement, expliquez. (1.5 pts) :*

Les points qui peuvent être abordés et développés :

- L'utilisation accrue de la voiture a encouragé les individus à quitter les centres urbains pour des Le développement de l'automobile, devient un produit de large consommation, et qui a permis par la suite des dessertes plus importantes que les transports collectifs, il va ouvrir l'accès à des espaces fonciers plus disponibles, moins coûteux, mais dans un rayon de plus en plus éloigné des centres de la ville.
- Encourager le phénomène de l'étalement urbain.
- Pollution atmosphérique et émissions des gaz à effet de serre.
- Lourds investissements en matière d'infrastructures et gaspillage du foncier.
- Atteintes à la nature et aux terres agricoles.
- Embouteillage et nuisances
- Il en résulte aussi une forte augmentation des coûts par usager de l'exécution des services publics indispensables au bien-être, tels que la distribution d'eau, la fourniture d'énergie, l'assainissement et les transports collectifs.
- *Les schémas ci-dessous représentent des formes de développement urbain : (2.5 pts)*

Schéma 01 : Un développement concentrique

Ce développement se fait à partir du pôle urbain centrale. Il est en fonction de l'ossature urbaine : radiale, annulaire, mixte. Les sites propices à ce type d'extension sont les plaines, cuvettes et plateau (0.5pt)

Schéma 02 : Un développement linéaire

Ce développement se fait d'une part et d'autre d'une ossature urbaine allongée avec convergence latérale du réseau viaire, les sites concernés : les vallées, cours d'eau, rivage maritime (cas d'Alger). (0.5pt)

Schéma 03 : Un développement en étoile

Pour des cités implantées sur des carrefours routiers radiant ou sur des sites de convergence au relief tourmenté (cas de Amman, Rio de Janeiro). (0.5pt)

Schéma 04 : Un développement en doigts de gant

Ce type de développement s'amorce surtout suite à des étalement dispersés le long des voies et en dehors des centres urbains. (0.5pt)

Schéma 05 : Un développement en patte d'oie

Le pôle peut être à l'origine d'une croissance multi directionnelle suivant plusieurs lignes. De même, la ligne de croissance peut se diviser et former une fourche ou patte d'oie, instaurant ainsi une hiérarchie entre un axe principal et des lignes secondaires. (0.5pt)

Question 03 : (04Pts)

- **La conurbation** : Ensemble de villes devenues coalescentes (unies) par extension de leurs périphéries entre lesquelles s'établit une complémentarité et une répartition des fonctions. **(1pt)**
- **La gentrification** : Le terme vient de l'anglais gentry, bourgeoisie. Il désigne un processus de renouvellement de la composition sociale et démographique d'un quartier au profit de ménages plus aisés. C'est un phénomène qui touche principalement les centres et les péri-centres des métropoles. **(1pt)**
- **L'armature urbaine** : Les relations qui existent entre les villes sont plus ou moins hiérarchisées et forment des systèmes appelés armatures urbaines, autour des quels s'organisent les espaces régionaux et inter-régionaux **(1pt)**
- **La macrocéphalie** : Le terme macrocéphalie (étymologiquement, grande tête en grec) désigne l'hypertrophie de la ville la plus peuplée d'un territoire. Le développement disproportionné de la ville la plus grande déséquilibre la hiérarchie urbaine sur le territoire. **(1pt)**