



République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur
et de la Recherche Scientifique



Université Larbi Tébessi - Tébessa
Faculté des Sciences et de la Technologie
Département d'Architecture

Mémoire de fin d'études pour l'obtention du diplôme de
master en Architecture

Option : Architecture, ville et patrimoine

LES FORMES DE L'EXTENSION URBAINE
DANS UNE VILLE A VOCATION
PATRIMONIALE
Cas d'étude : la ville de Tébessa

Elaboré par :

- Melle ALLOUANE Fatma
- Melle MAARFIA El Bahdja

Encadre par :
Mr. GRIB Aissa

Année universitaire: 2015/2016

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, nous commençons par remercier le bon Dieu qui nous a dotées de la volonté, du courage et surtout de la patience pour produire ce travail et qui nous a aidées à faire face à toutes les difficultés rencontrées lors de son élaboration.

Nos sincères remerciements vont à nos parents qui ont sacrifiés leur vie pour notre éducation et à nos professeurs qui ont sacrifiés leur temps pour notre formation, durant nos études.

Nous exprimons notre reconnaissance à notre encadreur : **M. KRIB Aissa** pour son encadrement tout le long de ce travail et pour ses aides, orientations et conseils très efficaces.

Nos remerciements vont également à : **M.BIBIMOUNE Walid et M.BRAHMI Sami**, pour l'honneur qu'ils nous ont fait de assister dans le jury.

Nous remercions **M. MANSOURI Sadek**, pour son aide et ses valeureux conseils, durant tout notre cursus universitaire.

Nous remercions **Mme ALLOUANE Zakia** ingénieurs d'état en génie civil (Tébessa), de nous avoir facilité le travail, en nous fournissant toute la documentation et les données nécessaires.

Nous remercions **Mme MAARFIA Nabila** professeur à l'université d'Annaba, pour ses conseils et ses aides et son soutien moral.

Nous remercions chaleureusement notre amie **Melle BOUZIANE Khouloud**, pour ses aides précieuses

Nous remercions tous ceux qui ont participé, de près ou de loin, à l'élaboration de ce travail.

A tous, nous disons merci.

DEDICACES

Je dédie humblement ce travail de fin d'étude pour l'obtention
du diplôme de Master
À mon défunt père qui repose en paix que dieu l'accueille dans son vaste paradis
Ma mère, mes frères et ma très chère sœur
qui m'ont épaulé et encouragé moralement pendant les années de mes études
Je leur dois toute ma reconnaissance et ma gratitude
A mon fiancé Faycel, qui m'encourage tout le temps un grand merci à toi
Mes très chers neveux Halima et Selma, je ne les remercierais jamais
assez pour tout ce qu'ils m'apportent et pour tout ce qu'ils ont fait pour moi,
Mes meilleures amies et mes confidentes
Khouloud et Fatma, je vous dédie ce travail à titre particulier en signe
de ma profonde reconnaissance et mon respect
pour avoir toujours été là pour moi, je vous serais à jamais redevable.
Mon respectueux encadreur M.Aissa, pour son aide,
son soutien moral, un grand merci à toi.
A toute ma famille, tous mes amis et toutes les personnes que
je n'ai pas cité...

MAARFIA EL BAHDJIA

SOMMAIRE

Sommaire	I
Introduction générale	01
Problématique	03
Les hypothèses	06
Les objectifs	07
La méthodologie d'approche et les outils de travail	08
Partie I : Etude théorique et de Compréhension	
Chapitre1 : le cadre théorique (patrimoine)	
Introduction.....	11
1-notion patrimoine.....	11
1-1. La charte de Venise.....	11
1-2. La cinquième assemblée Générale à Moscou, 22 mai 1978.....	12
1-3. Charte internationale pour la sauvegarde des villes historiques. (Adoptée par ICOMOS, octobre 1987).....	12
1-4. Charte internationale pour la gestion du patrimoine Archéologique (Adoptée par l'ICOMOS en 1990).....	13
1-5. UNESCO.....	13
1-6. Les villes mortes et les cités historiques vivantes.....	14
2- Les nouvelles conceptions sur le patrimoine.....	14
3- Les modalités d'interventions sur le patrimoine.....	15
4-Les critères de sélection.....	17
Conclusion.....	18
Chapitre II : cadre pratique (urbanisme)	
Introduction.....	19
1-théorie de système urbain.....	21
1-1. interaction et finalité.....	21
2- Les principaux traits structuraux d'un système : L'organisation spatiale et fonctionnelle.....	22
3- Les préceptes de l'approche systémique : la triangulation systémique.....	23
4- La périurbanisation et l'étalement urbain.....	26
4-1.l'accroissement des taches urbaines des pays développés.....	26
4-2.un phénomène qui s'étend aux pays en développement.....	27
4-3.l'explication classique de l'urbanisation et l'étalement urbain.....	28
4-4. Les villes nouvelles entre Orient et Occident.....	28
5- La théorie d'Ebenezer Howard.....	29
6- Illustration de la politique des villes nouvelles en Algérie.....	31
7-les clefs de la réussite d'un projet d'extension urbaine.....	32
8-les principes de l'extension urbaine.....	33
8-1. Le projet de développement urbain s'inscrit dans le temps.....	33
8-2. Le projet de développement urbain s'inscrit dans son site.....	33
8-3. Le projet de développement urbain favorise un équilibre social.....	33
8-4. Le projet de développement urbain garantit une économie maîtrisée.....	34
8-5. Le projet de développement urbain exprime une culture partagée.....	34
Conclusion.....	34
Chapitre III : cadre analogique (analyse de trois exemple)	
Introduction.....	35
1-l'exemple de Port Saïd.....	35
1-1. 1900-1950 : La ville et ses extensions.....	37
1-2. 1956-2000 : l'Égyptianisation de la ville.....	39
1-3. Une multiplication urbaine: les trois villes.....	39
1-4. Le schéma d'aménagement: un projet pharaonique.....	41
1-5. Quel avenir pour Port-Saïd.....	42
2-l'exemple des pays Salonais en France.....	43
2-1. La ville dans le contexte de l'extension urbaine.....	43

2-2. Définition de la forme de l'extension urbaine subie par le « territoire de vie » étudié.....	46
Conclusion.....	48
3-l'exemple de la ville de Djelfa.....	49
3-1. Développement du tissu urbain de Djelfa au détriment de ses espaces naturels.....	49
3-2.principe d'urbanisation.....	51
3-3. Front urbain entre l'extension et les espaces naturels.....	51
Conclusion.....	53

Partie II : Etude analytique et pratique.

Chapitre1 : le cadre pratique (représentation de la ville de Tébessa)

Introduction.....	55
1-situation et caractéristique de la commune de Tébessa (histoire et patrimoine).....	56
2- Croissance urbaine: la ville de Tébessa a travers les âges.....	58
2-1.De la préhistoire à l'occupation romaine.....	58
2-2.l'occupation vandale et byzantine.....	60
2-3.l'occupation musulmane.....	61
2-4.l'occupation française.....	62
2-5.après l'indépendance.....	64
3- délimitation du périmètre du centre ville.....	66
3-1. La centralité géographique et de communication.....	67
3-2. La puissance du centre, forces de pressions et forces de résistance à la transformation.....	67
3-3. Le bilan descriptif du centre, le contenu visuel et symbolique.....	67
4- les composants du site.....	68
4-1. Les facteurs morphologiques.....	68
4-2. Les facteurs fonctionnels.....	68
4-3. Les facteurs psycho-sociologiques.....	68
4-3-1.le premier secteur.....	69
4-3-2.le deuxième secteur.....	69
4-3-3.le troisième secteur.....	69
5-population.....	70
Conclusion.....	71

Chapitre 11 : le cadre pratique (analyse de notre cas d'étude)

Introduction.....	71
1-situation et Présentation.....	73
1-1.limite du périmètre d'étude.....	74
1-2.topographie.....	74
1-3.servitude.....	74
2- analyse des formes urbaines (analyse urbanistique).....	75
2-1. Les trois phases d'extension du périmètre d'étude.....	75
2-2. habitat.....	78
2-3. équipement.....	79
2-4. espace non bâti.....	80
3-. la dimension patrimoniale.....	81
4- les résultats.....	82
5- les recommandations.....	82
Conclusion.....	84

Conclusion générale..... 85

Bibliographie..... 87

Liste des tableaux..... 89

Liste des cartes..... 89

Liste des figures..... 89

Liste des photos..... 89

Abstract..... 90

ملخص..... 91

Chapitre introductif

Introduction générale

En proie aux logiques fonctionnelles qui ont dédié l'espace vital de la ville à l'automobile, Tébessa est coupée de ses monuments historique avec un centre embouteillé qui souffre de graves désordres, anarchie du mobilier urbain et commercial, vétusté des revêtements et vieillissement des bâtisses...etc.

Aujourd'hui l'évaluation et l'analyse de la situation actuelle de la ville sont nécessaires pour permettre de tirer les insuffisances en la matière, de mettre en évidence les problèmes d'ordre global (part du problème de centre par rapport aux autres problèmes de la ville) et d'entrevoir les mesures adéquates dans le cadre des projets urbains a concevoir afin de prendre en charge toutes les préoccupations socio économiques, techniques culturels, réglementaires et en définissant les aptitudes et les contraintes majeures au développement durable de la ville et de toute la région.

La croissance exponentielle de la population urbaine et l'explosion spatiale sont les caractéristiques majeures des villes d'aujourd'hui. L'ampleur que prend ce phénomène dans le monde conduit à attacher la plus grande importance à l'agglomération des populations dans les Pays dits « en voie de développement ». Par le double effet de l'immigration d'origine rurale et de fortes natalités urbaines, ces agglomérations s'imposent par leur rythme et leur taille.

Leur développement démesuré apparaît obéir à un rythme fou, sans rapport et souvent en contradiction avec leur support économique. En accumulant d'énormes populations sur un espace restreint, elles se trouvent confrontées à des difficultés insolubles. Le résultat des villes débordées, éclatées et déstructurées. « Ces grandes villes s'étouffent elles-mêmes, victimes de leur propre extension et de leur complexité. ». Les politiques urbaines différentes sont peu capables de maîtriser ce phénomène.

Par cette réalité, l'identité de la ville rejaillit. La notion de la ville implique l'agglomération d'une population c'est-à-dire la concentration de l'habitat et des activités. Mais, la ville ne peut être saisie uniquement à l'intérieur de ses limites. Elle est en relation, plus ou moins, avec l'espace qui l'entourne, d'autres villes, des espaces lointains éventuellement. Qu'il s'agisse de ses besoins, de ses ressources, de domination ou de services, elle repose sur un jeu d'attraction et de rayonnement.

Dans cette perspective, se développe la notion de système urbain : « c'est à travers le système urbain que se règle le fonctionnement des villes ou qu'il se dérègle » (Roncayolo M., 1997).¹

En matière de développement, le dysfonctionnement et l'incohérence dans la répartition des équipements et des services génèrent souvent la macrocéphalie urbaine qui traduit la démesure d'une ville par rapport aux autres villes du système urbain. Cette maladie urbaine qui, sous l'influence de facteurs endogènes et exogènes, fait que le système urbain devient déséquilibré et ce déséquilibre se pérennise à long terme.

Trois nouveaux pôles urbains viennent d'être retenus à Tébessa dans le cadre d'une "extension réfléchie et maîtrisée" de la ville, a-t-on appris des services de la wilaya.

Deux de ces pôles sont prévus à Doukane et El Mizab, au sud-ouest du chef-lieu de wilaya, tandis que le troisième sera implanté à El-Hammamet, à une vingtaine de km à l'ouest de Tébessa, a précisé la même source, ajoutant que ces nouvelles zones d'extension urbaine devront abriter "près de la moitié des 21.000 logements accordés à la wilaya au titre du programme quinquennal 2010-2014"². Ces projets ont été retenus dans le cadre d'une opération d'actualisation et de mise à niveau des instruments d'urbanisme, a-t-on souligné, faisant état, dans ce contexte, d'un nouveau pôle universitaire à réaliser dans la commune de Boulhaf-Dyr (10 km au nord de Tébessa). Un pôle devant abriter 8.000 nouvelles places pédagogiques et une nouvelle résidence universitaire de 2.000 lits, selon les services de la wilaya de Tébessa. L'opération de mise à niveau des instruments d'urbanisme permettront, outre une restructuration du tissu urbain, d'identifier des assiettes foncières susceptibles de recevoir les projets d'utilité publique et des logements, ajoute-on l'essor "rapide et souvent désordonné" des différentes communes, avant les années 2000, avait érigé la révision des Plans directeurs d'aménagement urbain (PDAU) et les Plans d'occupation des sols (POS) au rang de "priorité" dans cette wilaya. La wilaya de Tébessa a consacré depuis 2006, dans le cadre des actions d'aménagement urbain, une enveloppe de près de 3,5 milliards de dinars pour le financement de 9 opérations d'amélioration urbaine lancées à travers ses 28 communes.

¹ Medaregnaro Boubir Hana, les dimensions des mutations démo-fonctionnelles du système urbain wilaya tebessi ,thèse doctoral, université Mohamed Khider-Biskra,2015,p02.

² <https://www.google.dz/tebessa.et.ses.extensions>

PROBLEMATIQUE

Nous ne pouvons que constater actuellement, à l'instar de nombreux auteurs, l'importance prise par l'espace urbain et le développement associé du réseau d'infrastructures routières. L'urbanisation des populations n'est pas nouvelle mais elle se poursuit et la ville ou plutôt l'espace urbain prend une place de plus en plus grande et devient presque omniprésent. Et cette « transition urbaine » alimentée par une croissance urbaine forte, se traduit par un redéploiement de la ville dans son périmètre c'est-à-dire une extension qui peut prendre différentes formes, selon différents contextes et différentes contraintes. La ville peut rejoindre les villages à proximité et les absorber, la ville peut s'étaler le long de ses grandes infrastructures ou encore dans des zones planifiées. La ville peut apparaître comme une « nappe urbaine » dont les contours sont difficiles à cerner. Et cette réalité amène à s'interroger sur la pertinence de l'utilisation continue du terme « ville », nécessitant un retour à la définition de ce terme.

La ville, incarnation d'un ordre social, d'une culture communautaire et d'une expression des gens qu'elle abrite. Cependant, elle connaît à notre ère contemporaine un bouleversement quasi-total des fondements qui la régissaient jusque-là. En effet, les villes se sont largement diluées à travers des périphéries fragmentaires et anarchiques, générant déséquilibres urbains et naturels, disparités et ségrégations sociales, dégradation et perte d'une image et d'une qualité de vie. Le refus de cette cité puzzle a fait émerger en milieu urbain de nombreuses réflexions et actions convergeant vers un 'Retour à la ville' et une recomposition d'un espace qui s'est émietté. « La reconstruction de la ville sur la ville » est une tendance qui se trouve à l'heure actuelle au cœur même des débats.

De part cette étude, on vise une compréhension relativement approfondie de cette notion, il est surtout question de voir comment la ville renouvelée pouvait être une solution pour contrecarrer, ou du moins maîtriser, la croissance tentaculaire des villes, et ce qui devrait être privilégié pour parvenir à les ré humaniser.

La forme urbaine ne peut à elle seule tout régler, ceci nous a poussé à nous interroger sur les véritables enjeux et dimensions qui doivent rentrer dans cette considération et ainsi définir les principes à véhiculer et les ingrédients à rassembler dans l'élaboration de véritables stratégies de remise à niveau des villes. Pour mieux cerner tout cela, nous nous sommes interrogées sur le devenir de la notion de ville renouvelée dans un contexte spécifique.

Le cas emblématique des villes algériennes qui connaissent une croissance urbaine record depuis l'indépendance. Elles vivent et rendent compte dans leurs paysages, des

mutations profondes liées à la croissance démographique fulgurante et l'exode rural massif. Les promotions administratives des villes moyennes des régions semi-aride et aride, autrefois marginalisées, ont engendré le phénomène de macrocéphalie urbaine.

La ville de Tébessa en est un exemple, issue de la réorganisation administrative de 1974, est située à l'Est algérien. Elle connaît la macrocéphalie de son chef-lieu et ses problèmes.

Entre les deux derniers recensements, la commune de Tébessa a connu un essor démographique considérable tant sur le plan du croit naturel que sur celui de l'exode rural.

Elle comptait près de 61970 habitants en 1977, ce nombre s'accroît à 108451 en 1987. En doublant son effectif en une décennie, la ville de Tébessa dégagait un taux d'accroissement global moyen/an nettement supérieur à la moyenne nationale. En 1998, la population atteint un chiffre de 153672 habitants et en 2008 on estime 203179 habitants. Donc, on peut dire qu'elle a quadruplé son effectif depuis sa promotion en chef-lieu de wilaya. Signalons que la répartition de la population dans cette wilaya se caractérise par son entassement au chef-lieu où le taux de concentration frise les 58%³. On peut avancer dans ce cas précis l'expression pleine de sens : Tébessa et le désert Tébessa. En conséquence, elle s'est trouvée sujette à d'énormes défaillances d'ordre économique, politico administratif, socioculturel, etc. qui ont conduit à sa croissance rapide mais désordonnée et qui pèsent lourdement sur le rôle qu'elle est appelée à jouer en qualité de chef-lieu de wilaya.

La croissance de son agglomération a pris un tel essor qu'elle est arrivée à englober toutes les agglomérations en mechta périphériques telle l'agglomération secondaire Ali Meheni apparue à 8km à l'Ouest du centre de la ville en 1987, actuellement elle est englobée par l'extension de la ville et devient un quartier. Elle s'étend également sur le territoire des communes de Hammamet et BoulhefDir au Nord et à l'ouest sur les deux axes routiers principaux RN10 et RN16. Surajoute les mouvements migratoires succédés sur son site qui ont concouru à son extension anarchique et l'apparition des quartiers bidonvilles.

L'étalement urbain au futur ne peut se faire qu'à l'Ouest le long de la RN10 vu que l'extension de la ville dans les autres directions est grevée par des contraintes naturelles et créées. Cette commune en tant que telle ne manque pas d'atouts, à ne citer que par sa position géographique, son patrimoine historique et culturel, sa dotation de programmes de haute potence (habitat, équipements, activité) ayant fait d'elle un pôle potentiel d'emploi. En tant que chef-lieu de wilaya, le centre urbain de Tébessa assure et répond aux besoins de la

³ Medaregnaro Boubir Hana, les dimensions des mutations démo-fonctionnelles du système urbain wilayal tebessi ,thèse doctoral, université Mohamed Khider-Biskra, 2015, p02.

population du fait qu'il concentre toutes les structures d'accueil (cité administrative, les différentes directions, antennes administratives,...).

Les infrastructures de base sont bien développées à travers l'espace communal, notamment les liaisons principales qui se caractérisent d'une densité des plus élevées de la wilaya et qui convergent tous vers le chef lieu de commune lui conférant une attractivité à la dimension d'un grand pôle urbain, jouant un rôle important en matière des échanges socio-économiques dans cette région de l'extrême Est du pays. (D.P.A.T, W. de Tébessa, 2008) La situation de l'occupation par secteur et branche d'activité économique est caractérisée par la primauté de la tertiarisation et l'hypertrophie de service. Cette situation n'est pas favorable car ce développement n'est pas durable. L'agriculture carrément marginalisée et l'industrie est rudimentaire.

Tous ces facteurs endogènes et exogènes ont concourue à une concentration humaine et économique d'une grande importance au sein de la ville de Tébessa et donc à l'optimalité de cette ville créant ainsi une situation de polarisation et par conséquent une macrocéphale extrême du chef-lieu de wilaya. Cette maladie urbaine a entraîné des problèmes de gestion, de fonctionnement et d'équipement. Ces problèmes s'imposent comme une priorité aux aménageurs et aux planificateurs.

QUESTIONS FONDAMENTALES

Afin de mieux étayer la problématique de recherche et mieux préciser le problème, il est important de poser les questions fondamentales à laquelle notre travail va essayer d'apporter réponse à son issue :

- L'extension urbaine de la ville de Tébessa à quel point est réussite et quelle modèle d'extension à intervenir pour obtenir des résultats admirable pour une zone à vocation patrimoniale pareille ?
- Quelles recommandations admirables pour résoudre le problème de l'étalement urbain anarchique qui affecte la ville dans ses trois pole d'extension ?
- Dans le cadre du renouvellement urbain, quels sont les enjeux pour atteindre une telle qualité de vie pour les habitants ?
- Quel est le lien entre l'amélioration de l'image urbaine d'une ville à vocation patrimoniale et ses axes de développement ?

HYPOTHESE

Devant cette fulgurante poussée démographique et tout ce qu'elle a entraîné comme besoins et devant la pression sur l'eau, le foncier, l'emploi et le logement, la ville de Tébessa n'arrive plus à respirer. Le système Wilalay se trouve déséquilibré par la macrocéphalie de son chef lieu de wilaya.

Dans le cadre de cette étude, nous nous fixerons à répondre aux nombreuses interrogations posées précédemment. Pour se faire, nous allons émettre quatre hypothèses en vue d'orienter le cheminement de nos idées, et que nous essayerons de vérifier (confirmer ou infirmer) à l'issue de ce travail :

1. Des notions fusent de toute part en milieu urbain pour exprimer un retour prononcé à la ville, aux échelles humaines et au rétablissement d'une qualité de vie pour les habitants.

Le thème de reconstruction de la ville sur elle-même brasse à priori de nombreuses conceptualisations, approches et définitions, il paraît exprimer globalement l'élaboration de stratégies relatives aux contextes concernés. Il semblerait s'agir d'une ambition qui revête l'aspect d'une politique de l'ensemble de la ville en vue de sa remise à niveau.

Cela suppose l'implication de différents enjeux, l'alliance entre différentes dimensions, pour transformer une réalité matérielle et un vécu de la ville.

2. Notre cas d'étude : Tébessa, semble être en proie à une situation urbaine délicate, elle semble connaître un phénomène d'étalement urbain anarchique et des dysfonctionnements qui pourraient être assimilés à des blocages et des inerties.

Cette conjoncture nécessite éventuellement l'élaboration d'une stratégie longuement réfléchie pour lui permettre de se renouveler, d'améliorer son image et promouvoir ses atouts.

3. A notre ère contemporaine : de rapidité et de modernité, la vie quotidienne et les usages urbains connaissent des mutations profondes.

La ville de Tébessa pourrait connaître éventuellement ces nouvelles dynamiques qui participent à sa transformation et recomposition de façon ponctuelle et spontanée. Celles-ci, étant aléatoires et désordonnées pourraient hypothétiquement être assimilées à des essaims de changement et des vecteurs de renouveau urbain.

4. Prétendre à une stratégie de reconstruction de la ville sur elle-même et de reconsidération dans un contexte tel que Tébessa pourrait être entravé par de nombreux facteurs, notamment ceux qui participent et influencent la formalisation de l'urbain : des enjeux politiques et une gestion inappropriée à la perspective, des enjeux financiers et économiques qui gêneraient l'aboutissement des actions et enfin une structure sociale duale, une mauvaise mobilisation et sensibilisation des habitants.

OBJECTIFS

L'objectif de cette recherche est de dégager les mutations et les changements touchant l'organisation hiérarchique du système wilayal. Il vise également à cerner le rôle et le degré d'implication de l'Etat à travers les différentes politiques sur la structuration et le fonctionnement de la hiérarchie urbaine et le patrimoine de la ville. En examinant l'évolution du système urbain de la wilaya de Tébessa, nous souhaitons faire apparaître les mécanismes qui les sous-tendent et expliquer les mutations qui l'ont marquée fortement dans sa configuration, sa hiérarchie et la distribution spatiale de ses éléments. Notre objectif est également de suggérer des solutions adéquates en matière d'aménagement susceptibles de favoriser des changements perceptibles.

Notre recherche s'articule plus particulièrement à la thématique de conciliation entre la ville et ces extensions et son patrimoine, qui représente un défi majeur pour les villes qui s'inscrivent dans la perspective du développement durable. Cette recherche a pour objectif de :

[REDACTED] at du processus de stratification des tracés urbains, elle serait l'image d'un développement temporel progressif.

[REDACTED] impératifs démographiques, statistiques ou encore de densité et de taille, ces considérations relèvent bien de procédés purement techniques.

[REDACTED] considérer à ce moment, la ville comme le reflet d'une organisation sociale complexe, déterminée par les attentes de ses habitants et l'interaction de l'environnement naturel et urbain.

[REDACTED] entre public et privé.

urné vers les limites matérielles des territoires urbains, les structures des villes, les paysages urbains (landscape).

d'esthétique, d'existant, de vécu, ou encore à l'articulation des techniques et de l'art qui se fondent dans la réalité urbaine.

LA METHODOLOGIE D'APPROCHE ET LES OUTILS DE TRAVAIL :

Dans le but de mener à bien notre tâche, ainsi que vérifier nos hypothèses, nous procéderons par la répartition de notre travail en trois parties principales qui consistent en :

1. Première partie : approche théorique.

Elle consistera en une étude et analyse de compréhension du thème de façon globale.

Nous tenterons de cerner à travers cette étude la genèse et l'évolution de notre thème dans le temps et l'espace.

Nous accorderons un intérêt particulier aux conceptualisations allouées à la notion, les visions protagoniste et antagoniste.

De part cette étude théorique, nous essayerons de formuler une idée globale de la notion de reconstruction de la ville sur elle-même et des stratégies existantes.

Pour établir tout cela nous nous baserons essentiellement sur : la collecte d'ouvrages et revues traitant le sujet et la constitution d'une documentation bibliographique, nous orienterons également, nos recherches vers une collecte de données théoriques sur les sites Web. Nous essayerons suite à cette collecte, de rapporter les informations et procéder à leur compréhension et synthétisation.

2. Deuxième partie: approche analogique ; analyse de trois exemples.

Nous avons intentionnellement choisi d'établir une analyse des exemples en tant que troisième étape de notre étude. Suite à l'analyse d'un cas spécifique et avant de formuler la moindre synthèse ou recommandations, il nous a paru plus adéquat d'avoir un aperçu sur les actions concrètes et les interventions menées ainsi que les études engagées dans le cadre de stratégies de villes renouvelées à travers le monde.

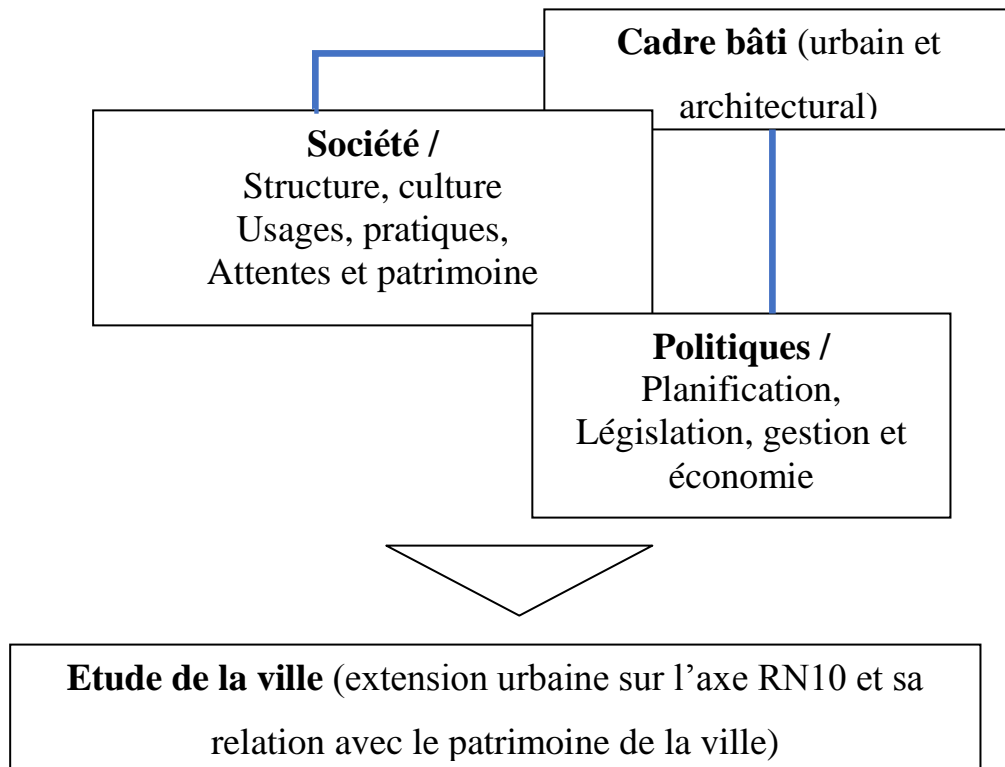
Les outils qui nous permettront de faire cette analogie seront la collecte de données qui concernera les trois villes traitées, dont nous rassemblerons les points en commun et les convergences dans une synthèse d'ensemble.

L'objectif sera d'exprimer une représentation riche et intégrale à la fois.

A l'issue de ces trois parties, nous aurons à formuler une synthèse générale, qui correspondra en la confirmation ou infirmation de nos hypothèses de travail, et enfin nous émettrons quelques recommandations conformes à l'étude que nous aurons accomplie.

Notre objet d'étude concerne une tendance, voir une approche contemporaine qui concerne la ville et vise à l'amélioration de son cadre urbain et de vie. Nous avons opté pour une méthodologie d'ensemble qui sera **une approche systémique**, elle traitera la ville en tant que système complexe régis et déterminé par des sous systèmes. Ainsi le long de notre travail nous allons nous focaliser essentiellement sur les points suivants :

Schéma N°1 : Représentation schématique des éléments qui interagissent et font l'urbain ;
La ville : l'axe d'extension à étudier



Source : conception auteur.

3. Troisième partie: approche analytique ; analyse de notre cas d'étude Tébessa.

On a choisi à ce niveau, d'étudier un cas à savoir la ville de Constantine. Il s'agit en somme d'établir un état des lieux de la ville, mettre l'accent sur ses évolutions, ses mutations et ses inerties. Notre objectif étant de vérifier et essayer d'imaginer le devenir de notre notion, et l'application des stratégies à un contexte algérien caractérisé par une histoire urbaine riche en événements et en transformations.

Il s'agit donc de rassembler des informations et données actualisées, statistiques et recensements, que nous obtiendront des instances concernées : Direction d'Urbanisme et de Construction de Tébessa DUC – Direction de logements et équipements publics DLEP – Les services d'urbanisme de l'Assemblée Populaire et Communale (APC) de Tébessa.

Cette phase analytique comprendra également : des observations, des interrogations et constats sur terrain – prises de photos – collecte d'informations à partir de la presse algérienne (qui accorde beaucoup d'importance aux questions urbaines et architecturales de Tébessa) et entretiens avec les responsables. Nous aurons également à formuler des synthèses et des interprétations à propos des données collectées.

Première partie

Premier Chapitre :

Cadre théorique : Patrimoine

Introduction :

Le patrimoine urbain est menacé par l'ignorance, par la vétusté, par la dégradation sous toutes ses formes et par l'abondant. Un certain urbanisme est destructeur lorsque les autorités sont exagérément sensibles aux pressions économiques et aux exigences de la circulation. Une technologie moderne mal appliquée, abîme les structures anciennes. Enfin la spéculation foncière et immobilière tire partie de tout et annihile les meilleurs plans.

Il est unanimement reconnu que la connaissance des origines et du développement des sociétés humaines est d'une importance fondamentale pour l'humanité tout entière en lui permettant de reconnaître ses racines culturelles et sociales.

1-Notion de patrimoine

Le patrimoine constitue le témoignage essentiel sur les activités humaines du passé. Sa protection et sa gestion attentive sont donc indispensables pour permettre aux scientifiques de l'étudier et de l'interpréter au nom des générations présentes et à venir, et pour leur bénéfice. Au-delà des enjeux de société que recèle le patrimoine, la connaissance de celui-ci est le support nécessaire de l'action, régulatrice des stratégies, elle a besoin d'être construite pour mettre en cohérence les multiples enquêtes et études qui apportent des éclairages partiels. Il y a donc nécessité de connaître les différentes définitions des différentes organisations gouvernementales et non gouvernementales. Ainsi que, ceux qui identifient les sites, fournissent un avis sur leur sélection, administrent le programme et en gèrent le fonctionnement.

1.1-La charte de Venise

Les principes de la Charte d'Athènes ont été réexaminés et approfondis lors du deuxième Congrès International des Architectes et des Techniciens des monuments historiques, réuni à Venise du 25 au 31 mai 1964. Dans le nouveau document obtenu on définit dans l'article premier la notion de monument historique comprenant La création architecturale isolée aussi bien que le site urbain ou rural qui porte témoignage d'une civilisation particulière, d'une évolution significative ou d'un événement historique. Elle s'étend non seulement aux grandes créations mais aussi aux œuvres modestes qui ont acquis avec le temps une signification culturelle.

1.2-La cinquième assemblée Générale à Moscou, 22 mai 1978

Les activités de l'ICOMOS sont régies par des statuts qui ont été adoptés lors de la cinquième assemblée Générale de l'ICOMOS à Moscou le 22 mai 1978⁴

Définitions :

Aux fins des présents statuts, sont considérés :

- a. Comme "monument": toute construction (avec ses abords et les immeubles par nature ou par destination et les biens meubles qui y sont attachés) qui se distingue par son intérêt historique, architectural, artistique scientifique ou ethnologique. Sont compris dans cette définition les œuvres de sculpture ou de peinture monumentale, les éléments et structures de caractère archéologique, les inscriptions, les grottes et les groupes composés par des éléments appartenant aux précédentes catégories.
- b. Comme "ensemble ": tout groupe de constructions isolées ou réunies qui, en raison de son architecture, de son unité ou de son intégration dans le paysage, a une valeur spéciale du point de vue historique, artistique, scientifique, social ou ethnologique, ainsi que son cadre, bâti ou naturel.
- c. Comme "site" : Toute zone topographique ou paysage dû à l'homme, à la nature ou l'œuvre conjugée de l'homme et de la nature, qui a une valeur spéciale en raison de sa beauté ou de son intérêt au point de vue archéologique, historique, artistique, ethnologique ou anthropologique. Sont compris dans cette définition les jardins et parcs historiques.

1.3-Charte internationale pour la sauvegarde des villes historiques. (Adoptée par ICOMOS, octobre 1987)

La présente charte concerne plus précisément les villes grandes ou petites et les centres ou quartiers historiques, avec leur environnement naturel ou bâti, qui outre leur qualité de document historique, expriment les valeurs propres aux civilisations urbaines traditionnelles. Or celles-ci sont menacées de dégradation, de déstructuration voire de destruction. Face à cette situation souvent dramatique qui provoque des irréversibles de caractère culturel et même économique, le Conseil International des Monuments et des sites (ICOMOS) a estimé nécessaire de rédiger une «Charte internationale pour la sauvegarde des villes historiques.

⁴ Source : www.unesco.org

Complétant la «Charte internationale sur la conservation et la restauration des monuments et des Sites. (Venise, 1964).

La sauvegarde des villes et quartiers historiques doit, être efficace, faire partie intégrante d'une politique cohérente de développement économique et social et être prise en compte dans les plans d'aménagement et d'urbanisme à tous les niveaux. Les valeurs à préserver sont le caractère historique de la ville et l'ensemble des éléments matériels et spirituels qui en expriment l'image, en particulier :

- a) La forme urbaine définie par la trame et le parcellaire.
- b) Les relations entre les espaces urbains : espaces bâtis, espaces libres, espaces plantés,
- c) La forme et l'aspect des édifices (intérieur et extérieur), tels qu'ils sont définis par leur structure, volume, style, échelle, matériaux, couleur et décoration.
- d) Les relations de la ville avec son environnement naturel ou créé par l'homme.
- e) Les vocations diverses de la ville acquises au cours de son histoire.

Toute atteinte à ces valeurs compromettrait l'authenticité de la ville historique.

1.4-Charte internationale pour la gestion du patrimoine Archéologique (Adoptée par l'ICOMOS en 1990)

Le patrimoine archéologique est la partie de notre patrimoine matériel pour laquelle les méthodes de l'archéologie fournissent les connaissances de base. Il englobe toutes les traces de l'existence humaine et concerne les lieux où sont exercées les activités humaines quelles qu'elles soient, les structures et les vestiges abandonnés de toutes sortes, en surface, en sous-sol ou sous les eaux, ainsi que le matériel qui leur est associé.

1.5- UNESCO

La conférence générale de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, à Paris du 17 octobre au 21 novembre 1972,⁵ en sa dix-septième session, définit le Patrimoine Culturel comme étant :

Les monuments : "œuvres architecturales, de sculpture ou de peinture monumentale, éléments, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science".

⁵ Source www.unesco.org.

Les ensembles : "groupes de constructions isolées ou réunies, qui, en raison de leur architecture, de leur unité ou de leur intégration dans le paysage, ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science".

Les sites : "œuvres de l'homme ou œuvres conjuguées de l'homme et de la nature, ainsi que les zones y compris les sites archéologiques qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue historique, esthétique, ethnologique ou anthropologique".

1.6- Les villes mortes et les cités historiques vivantes

En parlant de diagnostic ou d'intervention sur un tissu historique, on ne peut pas éviter de parler de la nature du site dont on s'occupe. Le principe n°27 du comité du patrimoine mondial établi lors de l'établissement des listes du patrimoine mondial a adopté les orientations suivantes : Les ensembles urbains susceptibles d'être inscrits sur la liste du patrimoine mondial se répartissent en trois principales catégories :

1)- Les villes mortes : témoins archéologiques figés d'un passé révolu qui répondent généralement au critère d'authenticité, et dont il est relativement facile de contrôler l'état de conservation.

2)- Les cités historiques vivantes : qui, par leur nature même, ont été et seront appelées à évoluer sous l'effet de mutations socio-économiques et culturelles, ce qui rend plus difficile toute évaluation en fonction du critère d'authenticité et plus aléatoire toute politique de conservation.

3)- Les villes nouvelles du XXe siècle : qui participent paradoxalement des deux situations précédentes, leur organisation urbaine originale restant très lisible et leur authenticité certaine mais leur avenir étant obéré par une évolution en grande partie incontrôlable.

2-Les nouvelles conceptions sur le patrimoine

L'un des ateliers de l'association villes et territoires méditerranéens, organisé, les 27, 28 et 29 novembre 1997 à Marseille⁶, a permis de fixer un thème, la Réhabilitation des centres anciens. Dans le processus de réhabilitation des centres historiques anciens, il ne s'agit plus de sélectionner tel ou tel monument considéré comme référent historique mais de réintégrer un territoire dans un projet de ville. La notion de patrimoine s'élargit au bâti

⁶ MEKIOUI TATAR Nadia, un centre historique enquête de valorisation : Le cas de la ville de Tébessa, thèse de magister, université Mentouri-Constantine, 2003, p 13.

ordinaire et à la vie sociale et économique des lieux, à ce qui en fait la "chair". La notion de patrimoine est à réinterroger : que conserver, pourquoi, pour qui et par qui ? Et pourquoi privilégier l'approche du patrimoine ordinaire plutôt que monumental ?

Le patrimoine monumental, doté des qualités de la légitimité et de la dignité, est l'objet d'attention, de souci de préservation et de restauration; plus documenté, il est mieux armé face à l'usure du temps. Il peut être reconduit à l'identique. Par contre le patrimoine ordinaire nous a semblé plus fragile: souvent méconnu, sous documenté, évoluant plus rapidement (réappropriation, destruction, réaffectation d'usage, déficience ou inapplication des règlements de protection...) plus exposé à la dégradation, voire à la destruction, et considéré symboliquement comme objet moins digne d'intérêt. D'autre part, l'échelle territoriale vaste que représente le patrimoine ordinaire (centre ancien, tissu ou fragment urbain, îlot...) rend sa compréhension, sa gestion et les interventions plus complexes à mener et à réaliser.

Le patrimoine ordinaire a le mérite de nous faire réfléchir sur la relation homme/pierres et nous amène à placer l'homme au centre des préoccupations patrimoniales.

3- Les modalités d'interventions sur le patrimoine

La réhabilitation intégrée constitue une contribution innovatrice pour la préservation et vivification du patrimoine culturel des villes, dans le domaine du bâti, comme du tissu social qui y habite et lui confère son identité.

L'intérêt pour la réhabilitation urbaine de Lisbonne manifesté par quelques villes brésiliennes a mené une réflexion commune, commencée lors du I séminaire brésilien de réhabilitation urbaine à Lisbonne, en mai 1993, poursuivie à Rio de Janeiro en avril 1994. Le I^o séminaire Luso-Brésilien de réhabilitation urbaine réalisée à Lisbonne en octobre 1995 a constitué une étape décisive qui a permis d'arriver à des conclusions utiles pour les deux pays. Nous avons opté pour cette charte vue la similitude des objets à traiter.⁷

Définition des concepts :

La réhabilitation urbaine utilise des techniques diverses dont les définitions, objet d'une analyse et acceptées par les deux pays, sont les suivants :

A) Rénovation urbaine: Intervention qui implique la démolition des structures morphologiques et typologiques existantes dans une zone urbaine dégradée et leur

⁷ Charte de la réhabilitation urbaine intégrée : *Charte de Lisbonne*, mai 1993.

remplacement par un nouveau modèle urbain, avec de nouveaux bâtiments attribuant une nouvelle structure fonctionnelle à cette zone. Aujourd'hui ces stratégies se développent sur des tissus urbains dégradés aux quels n'est pas reconnue une valeur comme patrimoine architectural à préserver.

B) Réhabilitation urbaine : C'est une stratégie de gestion urbaine qui cherche à requalifier la ville existante par des interventions multiples destinées à valoriser les potentialités sociales, économiques et fonctionnelles afin d'améliorer la qualité de la vie des populations résidentes; ceci exige l'amélioration des conditions du bâti par la réhabilitation et l'installation d'équipements, infrastructures, espaces publics, tout en maintenant l'identité et les caractéristiques de la zone de la ville concernée.

C) Revitalisation urbaine : Concerne les opérations destinées à relancer la vie économique et sociale d'une partie de la ville en décadence. Cette notion proche de la réhabilitation urbaine s'applique à toute la ville avec ou sans identité ou caractéristiques marquées, concerne moins l'habitat de la population et plus les activités.

D) Requalification urbaine : S'applique surtout aux zones fonctionnelles autre que l'habitat; il s'agit d'opérations destinées à donner de nouveau une activité adaptée à ce lieu et dans le contexte actuel.

E) Réhabilitation d'un bâtiment : Travaux qui ont pour but la récupération et amélioration du bâti, par la résolution des anomalies de construction, fonctionnelles, hygiéniques et de sécurité, accumulées au long des années en procédant à une modernisation qui améliore ces caractéristiques, jusqu'à de niveaux proches des exigences actuelles.

F) Restauration d'un bâtiment : Travaux spécialisés qui ont pour but la conservation et la consolidation d'une construction, ainsi que la préservation (ou le rétablissement total ou partiel) de la conception ou correspondante aux moments les plus significatifs de son histoire, ou originale.

G) Reconstruction d'un bâtiment : Tous travaux pour refaire de façon totale ou partielle une construction existante sur le lieu occupé par elle et en maintenant, dans les aspects essentiels, la trace originale.

H) Rénovation d'un bâtiment : Tous travaux qui consistent à refaire totalement une construction dans un lieu antérieurement construit.

I) Conservation d'un bâtiment : Ensemble de mesure destinée à sauvegarder et à empêcher la dégradation d'un édifice et qui incluent la réalisation de travaux d'entretien nécessaires au fonctionnement correct de toutes les parties et éléments de cet édifice.

J) Entretien d'un bâtiment : Ensemble d'opérations qui visent minimiser les rythmes de détérioration d'un édifice et concerne les diverses parties ou éléments de sa construction, comme de ses installations et équipements, et qui sont généralement effectuées par cycles réguliers.

4- Les critères de sélection

Pour figurer sur la liste du patrimoine mondial, les sites doivent répondre aux critères de sélection. Ces critères sont expliqués dans les orientations qui, en plus du texte de la convention, constituent le document principal du comité du patrimoine mondial. Les critères ont été régulièrement révisés par le comité pour s'adapter à l'évolution du concept même de patrimoine mondial.

Les biens culturels doivent :

- soit représenter un chef-d'œuvre du génie créateur humain.
- soit témoigner d'un échange d'influences considérable pendant une période donnée ou dans une aire culturelle déterminée, sur le développement de l'architecture, des arts monumentaux, de la planification des villes ou de la création de paysage.
- soit apporter un témoignage unique ou du moins exceptionnel sur une tradition culturelle ou une civilisation vivante ou disparue.
- soit offrir un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou de paysage illustrant une des période(s) significative(s) de l'histoire humaine.
- soit constituer un exemple éminent d'établissement humain ou d'occupation du territoire qui soit traditionnel et représentatif d'une culture (ou de cultures), surtout quand il devient vulnérable sous l'effet de mutations irréversibles.
- soit être directement ou matériellement associé à des événements ou des traditions vivantes, des idées, des croyances ou des œuvres artistiques et littéraires ayant une signification universelle exceptionnelle (critère utilisé uniquement dans des circonstances exceptionnelles ou appliqué concurremment avec d'autres critères).

L'authenticité du site est également importante, ainsi que sa protection et sa gestion

Conclusion

D'après ce qui précède, et les différentes définitions qui ont été données sur le patrimoine, le centre ville de Tébessa est une création architecturale comprise dans un tissu urbain limité par un élément archéologique, la muraille byzantine. En se référant à différentes chartes citées précédemment, le noyau historique est composé de monuments architecturaux, de places publiques, de rues, d'usage et d'activité. Toutes les notions sur le patrimoine: patrimoine monumental ou patrimoine urbain sont valables pour la qualification de ce centre. Mais en se référant aux nouvelles orientations des différentes organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales par exemple, la recommandation de l'UNESCO concernant la sauvegarde des ensembles historiques ou traditionnels et leur rôle dans la vie contemporaine (Varsovie-Nairobi, 1976)⁸, nous opterons pour le patrimoine culturel urbain en raison de sa précision.

⁸ Source : www.unesco.org

Deuxième Chapitre :

Cadre théorique : Urbanisme

Introduction

Ce chapitre est une introduction aux concepts de la systémique et de la dynamique des systèmes et leur place dans la recherche urbaine. Concepts autour desquels a été bâtie l'hypothèse de départ. Rappelons que cette dernière fait référence aux mutations intervenues dans le système urbain en termes d'organisation hiérarchique.

Définie par l'Union Géographie Internationale (1908): « *la ville est l'espace où sont habituellement diluées densités et équipement* »⁹. En concentrant des hommes, des activités, des biens et des services, elle est un facteur primordial pour le développement et la structuration de l'espace. Cependant, les interactions inter urbaines sont devenues aussi importantes que les villes elles-mêmes dans la structuration de l'espace.

Lorsque l'on s'intéresse au concept d'interaction spatiale entre les villes, nous faisons de fait référence au concept de « *système* », et plus particulièrement à celui de « *système de villes* ». On s'intéresse à cet ensemble formé de villes et des relations qu'elles peuvent entretenir entre elles. Cette notion de système de villes aide à formaliser les régularités et les cohérences observées dans un territoire donné.

Approche systémique, système, dynamique des systèmes, autant de termes qui appartiennent au même champ sémantique, qu'envoient à la systémique. Ce courant de pensée dit systémique, qui s'est développé depuis les années 30, est né de la prise de conscience de la complexité croissante du monde.

L'ambition des pères de cette pensée était de mettre au point des méthodologies permettant de surmonter les difficultés rencontrées dans la tentative d'appréhension des problèmes complexes par les outils analytiques existants. Parmi les disciplines nées de ce courant, l'approche systémique et l'intérêt porté aux systèmes sociaux, et en particulier parmi ceux-ci, à la ville. Les représentations systémiques de la ville ont eu un retentissement important dans le champ de la pensée urbaine. Plus tard, l'approche systémique est devenue pertinente pour saisir la complexité d'un système de villes.

La hiérarchie urbaine d'un système de villes est une caractéristique essentielle de la structure des systèmes urbains et de leur différenciation. Elle offre une image de l'état d'avancement du système urbain dans le processus d'urbanisation. L'identification des fonctions urbaines permet de classer et d'ordonner les différentes villes et agglomérations en niveaux emboîtés déterminant ainsi une pyramide hiérarchique caractéristique du système des villes.

⁹ Medaregnaro Boubir Hana, les dimensions des mutations démo-fonctionnelles du système urbain wilayal tebessi ,thèse doctoral, université Mohamed Khider-Biskra,2015,p07.

Un système de villes est continuellement soumis à des déformations continues. On note une augmentation du nombre des villes, un accroissement de leur population et fluctuations de leur croissance.

Mais il arrive à maintenir au cours du temps ses propriétés essentielles. Il se caractérise ainsi, sur le long terme, par une stabilité de son organisation hiérarchique. Par conséquent, la représentation de l'évolution rétrospective de la hiérarchie urbaine est un bon indicateur pour dévoiler la tendance de la trajectoire du développement de l'organisation hiérarchique d'un ensemble de villes interdépendantes.

L'observation d'un système urbain, à plusieurs dates données, permet de comparer les formes des distributions, le degré de hiérarchisation du système, la primatie de la plus grande ville du système, etc. afin de mieux comprendre le comportement évolutif du système des villes, il faut distinguer entre sa dynamique à court terme et à long terme. Nous observerons les manifestations de chacune de ces dynamiques au sein du système de villes. Cette évolution permet de souligner les possibilités de transformation et de mutations touchant l'organisation hiérarchique en repérant les facteurs susceptibles de perturber le bon fonctionnement du système des villes. Un facteur essentiel est l'action volontariste de l'Etat par le biais des différentes stratégies de développement politique, économique et social.

Le plan que nous allons développer en conséquence découle de ces quelques réflexions préalables.

Les grandes notions de l'approche systémique seront balayées tout au long de l'étude, à savoir les concepts d'interaction, de système, hiérarchie et de dynamique d'évolution. Cette approche théorique et conceptuelle à l'échelle d'un système de villes rendra compte de son organisation hiérarchique et de ses phases évolutives. Ce chapitre débute par une définition du concept de système pour présenter par la suite celle du « système urbain » et décrire ses caractéristiques structurelles et hiérarchiques. Les systèmes de villes sont souvent complexes et leur analyse invoque aujourd'hui des approches systémiques. Par conséquent, nous relaterons les préceptes de l'approche systémique en passant en revue ses différents précurseurs et ses concepts essentiels et ses applications aux questions urbaines. On s'attachera à esquisser les fondements sémantiques et historiques de la systémique, avant d'en présenter une méthode de mise en œuvre fréquemment appliqué dans la recherche urbaine à savoir, la triangulation. Enfin dans la dernière partie, nous focaliserons sur la dynamique des systèmes urbains. Nous avons vu utile de faire le point sur sa perspective historique et ses concepts fondamentaux.

1-Théorie des systèmes urbains

Les villes concentrent des hommes, des activités, des biens et des services. Ainsi elles forment des structures spatiales de vie, de production et d'échanges avec leur environnement. En appartenant au même territoire, elles évoluent de façon interdépendante définissant un système de villes largement auto-organisé.

Cette section débutera par une définition du concept de système et plus particulièrement celle du système urbain. Ensuite, la systémique comme courant de pensée et comme démarche intellectuelle fera l'objet de réflexion qui s'attachera à esquisser les fondements historiques de la systémique, avant d'en présenter ses préceptes et les méthodes de mise en œuvre. On s'étalera ensuite sur la hiérarchie urbaine et les modèles théoriques d'organisation hiérarchique. On abordera également la dynamique évolutive des systèmes urbains et les principaux facteurs influents.

Cette section s'achève sur les différentes formes de systèmes de villes observables aujourd'hui dans le monde.

1-1. Interaction et finalité

En réalité, les systèmes n'existent pas. C'est une construction intellectuelle appliquée dans différents domaines de recherche pour élaborer des ensembles. Etymologiquement, le mot provient du grec *sustēma* qui signifie "ensemble cohérent" mais avec l'idée d'union en un tout organisé (Brunet R. et al, 1992). Pour Lesourne J. (1976) « Un système est un ensemble d'éléments en interaction dynamique »¹⁰. Joël de Rosnay (1975) insiste sur la finalité poursuivie par le système en stipulant qu' « Un système est un ensemble d'éléments en interaction dynamique, organisé en fonction d'un but ». Pour De Saussure F., c'est « une totalité organisée, faite d'éléments solidaires ne pouvant être définis que les uns par rapport aux autres » De Saussure F. (1995). Morin E. (1977) relate que, c'est « une unité globale organisée d'interrelations entre éléments, actions ou individus ».

Bertalanffy L.- V., (1973) père de la "théorie générale du système" définit le système comme « un ensemble en interaction, ses éléments interagissent entre eux et éventuellement avec le milieu extérieur ».

Ainsi, un système est un groupe d'objets qui interfèrent à la fois entre eux, et avec leur environnement tels une cellule, un organisme, une famille, une entreprise, un village, une

¹⁰ Medaregnaro Boubir Hana, les dimensions des mutations démo-fonctionnelles du système urbain wilayal tebessi ,thèse doctoral, université Mohamed Khider-Biskra, 2015, p09.

ville. En réalité, aucune définition du mot système n'est satisfaisante ; mais la notion de système est féconde, à condition, évidemment, d'en mesurer la portée et les limites. Il est doté d'une finalité qui le pousse à l'échange entre lui et son extérieur.

L'exploration d'un système concerne sa vitalité, les relations entre ses éléments, aux changements qui s'y opèrent, aux ajustements qui se font pour conserver un équilibre, traduire une croissance, une évolution, une mort.

On attribue à ce "construit" théorique des caractéristiques et des propriétés qu'il est important de présenter.

2-Les principaux traits structuraux d'un système : L'organisation spatiale et fonctionnelle

Tout système présente une double caractérisation. La première se rapporte à son aspect structural et la seconde à son aspect fonctionnel. L'aspect structural correspond à l'organisation dans l'espace des différents éléments du système, c'est l'organisation spatiale. Le trait structural représente la partie stable du système. On le qualifie souvent d'invariant. Selon De Rosnay J., (1975), les traits structuraux d'un système se résument à une taille donnée ou échelle, sa frontière, ses éléments constitutifs, ses réservoirs et ses principaux réseaux de communications.

La frontière est liée à une caractéristique physique reconnaissable qui disjoint le système de son environnement. Elle permet de circonscrire l'ensemble ou le système à l'étude et de le distinguer des autres systèmes et de son milieu extérieur. En effet, le système fait partie d'un ensemble plus englobant et est lui-même un ensemble plus grand que ses sous-systèmes. Ces frontières pourront être définies selon les limites géographiques d'un territoire, l'ordre, le secteur ou encore le domaine d'un programme d'études.

Un système assemble des parties, ou des éléments, ou des composants de natures différentes. Ces composants peuvent être dénombrés et assemblés en catégories dits des réservoirs dans lesquels sont stockés puis récupérés de l'énergie, des matériaux ou de l'information sous toutes ses formes.

Les réseaux de communication permettent l'échange et le transport d'énergie, de matière et d'informations entre les composants du système, entre différents systèmes ou entre un système et son environnement. Sous cet angle, il jouera le rôle d'interface, d'intermédiaire entre un système et son environnement.

Quant à l'aspect fonctionnel, il s'agit des phénomènes dépendant du temps, c'est l'organisation temporelle (De Rosnay J., 1975). Cet aspect du système évolue plus rapidement

que la structure. Les principaux traits fonctionnels retenus par (De Rosnay J. 1975) sont les flux de natures diverses, de sorties et d'entrées, des centres de décisions qui reçoivent l'information (entrée) et les transforment en action (sortie), les boucles de rétroaction et le pilotage ou contrôle.

Les entrées résultent de l'influence de l'environnement sur le système, et les sorties de l'action du système sur l'environnement. Le fonctionnement de base des systèmes repose sur le jeu combiné des boucles de rétroaction, des flux d'entrée et de sortie et des réservoirs. Le phénomène de rétroaction est découvert grâce aux travaux de Wiener N., Rosenblueth A. et Bigelow J. (1961). On appelle boucle de rétroaction, le mécanisme qui renvoie à l'entrée du système, sous forme de données, les résultats d'une transformation ou d'une action dépendant de la sortie. Effectivement, dans toute boucle de rétroaction, des informations sur les résultats d'une transformation sont renvoyées à l'entrée du système sous forme de donnée.

3-Les préceptes de l'approche systémique : La triangulation systémique

L'ambition des pères de la pensée systémique était de mettre au point des méthodologies permettant de surmonter les difficultés rencontrées dans la tentative d'appréhension des problèmes complexes par les outils analytiques existants. L'approche systémique permet d'appréhender les villes en systèmes. Combinant en permanence connaissance et action, elle se présente comme l'association indissoluble d'un savoir et d'une pratique.

L'approche systémique définie par l'AFSCET (Association Française des Sciences des Systèmes Cybernétiques, Cognitifs et Techniques) et rappelée en 1994 par la Revue Internationale de Systémique « Nouvelle discipline qui regroupe les démarches théoriques, pratiques et méthodologiques, relatives à l'étude de ce qui est reconnu comme trop complexe pour pouvoir être abordé de façon réductionniste, et qui pose des problèmes de frontières, de relations internes et externes, de structure, de lois ou de propriétés émergentes caractérisant le système comme tel, ou des problèmes de mode d'observation, de représentation, de modélisation ou de simulation d'une totalité complexe. » (Donnadieu G. et al. 2003).¹¹

Afin de fournir une stratégie de prise de décisions, la démarche systémique opère en identifiant les finalités, les buts et les objectifs du système et une énumération de critères et d'indices précis et nombreux.

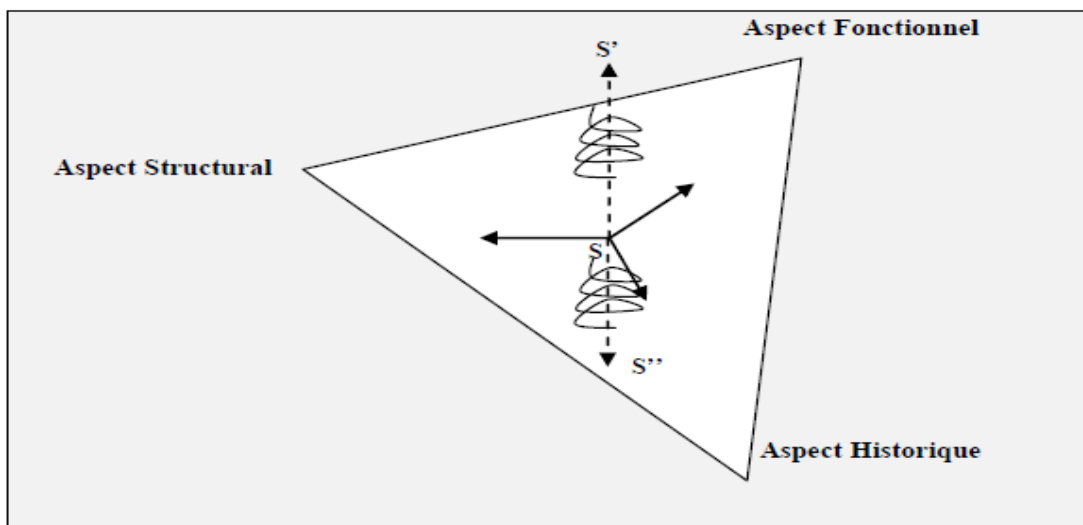
¹¹ Medaregnaro Boubir Hana, les dimensions des mutations démo-fonctionnelles du système urbain wilaya tebessi ,thèse doctoral, université Mohamed Khider-Biskra,2015,p17.

Elle agit en analysant un système global en sous-systèmes, en repérant les intrants, les variables de transformation, les extrants de chaque unité et leurs points d'interface avec d'autres systèmes et avec l'environnement;

La systémique fait appel à quatre concepts de base à caractère général, articulés entre eux et pouvant donner lieu en préalable à une présentation simple. Elle adopte les préceptes « de pertinence (par rapport au chercheur), de globalisme (par rapport à l'environnement du système), de téléologie (un but, une finalité) et d'agrégativité (regrouper les individus sur la base de leur similitude en vue d'une représentation simplificatrice) » Le Moigne J.-L., (1984).

La démarche systémique saisit, comme méthodologie d'approche d'un système, la triangulation systémique. Celle-ci est bien accommodée à la phase d'exploration systémique. Elle observe le système sous trois angles différents mais complémentaires, chacun lié à un point de vue particulier de l'observateur. Elle porte successivement son attention sur l'aspect structural du système, son caractère fonctionnel, et son évolution historique et perspective.

Figure. n°01 : La triangulation systémique.



Source : Durand D. et al., 2002

Sans reprendre dans le détail le principe des traits structuraux et fonctionnels, on rappellera que l'aspect structural reflète la manière dont le système est composé alors que l'analyse fonctionnelle est sensible à la finalité du système.

Quant à l'étude historique, elle est rendue nécessaire par la nature évolutive du système, qui rend incompréhensible sa nature actuelle et son fonctionnement sans la référence à son passé.

La triangulation systémique se développe en combinant ces trois voies d'accès afin de gagner en approfondissement et en compréhension. Il s'agit pour l'observateur, dans un premier temps, de définir les limites du système à étudier et à le situer par rapport à son environnement. Un soin tout particulier est apporté à la compréhension de la nature et de la finalité des échanges qu'il entretient avec celui-ci. Il s'agit pour l'essentiel de dégager les éléments les plus importants et les interactions entre ces éléments, d'identifier les variables de flux et les variables d'état, les boucles de rétroaction ainsi que leur polarité. Enfin, au terme de cette première phase, l'observateur devra se forger une connaissance de l'histoire du système suffisante pour être en mesure de comprendre son évolution. (Durand D. et al., 2002).

La ville était souvent approchée par des méthodes classiques analytiques, s'intéressant à des aspects individualisés (le transport, l'urbanisme, la sociologie urbaine, l'environnement, etc.). Mais face aux potentialités de la pensée systémique, de nombreux chercheurs géographes ont cherché à traiter la ville comme un objet complexe appréhendé sous un angle systémique.

La ville est conçue comme un système ouvert, organisé et régulé. Elle est finalisée, c'est-à-dire qu'elle tend vers un but, assurer sa continuité et à s'adapter aux modifications du milieu externe capable de le perturber. Le système ville est formé de nombreux sous systèmes en lien les uns avec les autres tels le sous système des transports, celui de l'économie, celui de la population, celui de la gouvernance, etc.

Cette vision globale s'est intéressée également à l'environnement du système villes, constitué par les villes qui l'entourent et avec lesquelles il est en interaction éternelle.

L'avènement de la systémique est inséparable du développement parallèle des trois grandes disciplines que sont l'informatique, la cybernétique et la théorie générale des systèmes. L'ensemble de ces disciplines constitue en fait la manifestation du paradigme système.

Le paradigme de système peut être considéré comme l'ensemble des méthodes scientifiques qui, pour aborder la réalité, propose une approche globalisante, ou holistique, à l'opposé des méthodes analytiques au caractère réductionniste. La primauté est accordée à la prise en charge des interactions entre les parties, et non à l'analyse des parties isolées.

4-La périurbanisation et l'étalement urbain

4-1.L'accroissement des « taches urbaines » des pays développés

Depuis les années 50, dans les pays développés, l'urbanisation prend essentiellement la forme de la périurbanisation et de son corolaire : l'étalement urbain.

L'étalement urbain est défini par l'agence européenne de l'environnement comme « le développement urbain incrémental, non planifié et à faible densité des lisières urbaines ».

Né aux Etats-Unis au début du XXe siècle avec le règne de l'automobile et l'aspiration au style de vie pavillonnaire avec jardin, le modèle des banlieues résidentielles s'est fortement développé dans l'ensemble des pays occidentaux à partir des années 50. Ainsi, depuis la fin des années 50, la surface des villes européennes s'est accrue de 78% tandis que leur population augmentait de 33%, se traduisant par une forte chute de la densité urbaine.

Sur ces territoires urbains européens, l'espace construit a quant à lui augmenté depuis 20 ans de 20%, alors que la population augmentait de seulement 6%, démontrant un accroissement de l'espace résidentiel par personne, qui a plus que doublé en 50 ans⁸.

Une ville comme Palerme par exemple a vu entre le milieu des années 50 et la fin des années 90 sa surface construite augmenter de 200% alors que sa population augmentait de 50%.

L'étalement urbain est particulièrement intense le long des côtes européennes, avec une croissance urbaine supérieure de 30% à celle des territoires intérieurs entre 1990 et 2000, et des taux d'urbanisation maximums sur les côtés portugaises, espagnoles et irlandaises (20-35%)⁸.

En France, l'INSEE a introduit au milieu des années 90 le concept d'aire urbaine pour mieux appréhender le phénomène d'urbanisation étale autour de centres villes polarisant.

Ainsi dans notre pays, 60% de la population habite dans des communes urbaines, 67% dans des unités urbaines (pas de coupure de plus de 200m dans le bâti), et 77% dans une aire urbaine (pôle urbain + sa couronne périurbaine).

Entre 1999 et 2007, les unités urbaines ont connu une croissance de 3%, alors qu'elle était de 10% dans les couronnes urbaines.

Une autre manière d'appréhender le phénomène est l'évolution de l'éloignement des constructions neuves des aires urbaines aux villes-centres mesurée par l'Insee à partir de la base de données des permis de construire (Sitadel). Entre 1990 et 2000, cette distance a augmenté de plus de 10% et jusqu'à plus de 80% pour 81,2% des 71 aires urbaines étudiées

(59% de la population française en 1999), pour atteindre 13 km en moyenne pour les logements neufs, 16 km des maisons individuelles et 10 km pour les logements collectifs.¹²

Enfin, même s'il s'apparente à un mitage progressif de territoires originellement non construits et principalement ruraux, le phénomène d'étalement urbain est cumulatif : à l'étalement s'ajoute progressivement l'augmentation de la densité, qui au final fait émerger une zone d'habitation continue en transformant l'aire urbaine en unité urbaine.

Ainsi, sur les 71 aires urbaines étudiées, la densité de construction au km² passe de 140 logements en 1980 à 210 en 2008, et cette progression est d'autant plus importante que l'on se situe loin de la ville-centre « +1% en moyenne annuelle pour la ville-centre, +1,4% lorsque l'on se trouve entre 1 et 25 km de la ville-centre, +2% au-delà de 25 km. »¹³

A l'échelle d'une région comme l'Ile-de-France, les deux cartes précédentes montrent de manière flagrante l'augmentation de la distance domicile-travail entre 1975 et 1999 résultant de l'étalement urbain et de la dispersion des programmes sur le territoire régional.

4-2. Un phénomène qui s'étend aux pays en développement

L'ONU-Habitat indique dans son rapport, « L'Etat des villes dans le monde 2010/2011 : réduire la fracture urbaine », que l'étalement urbain touche aujourd'hui les pays en développement, avec comme exemples la ville mexicaine de Guadalajara dont la superficie, entre 1970 et 2000, s'est accrue 1,5 fois plus vite que sa population, ou encore Antananarivo à Madagascar, Johannesburg en Afrique du Sud, Le Caire et Mexico, ainsi que certaines villes chinoises.

Contrairement à l'aspect assez homogène de la périurbanisation occidentale, l'étalement urbain des pays en développement revêt deux principaux aspects :

- « l'un est caractérisé par la formation d'importantes zones périurbaines où des modes d'utilisation des sols informels et illicites prédominent * combinés à+ l'absence d'infrastructures, des services publics et des services de base insuffisants et, souvent, des transports publics peu développés ou inexistantes et des routes d'accès inadaptées »¹¹, à savoir l'extension mentionnée plus haut des bidonvilles.
- « l'autre aspect est l'expansion des banlieues, dans lesquelles des zones résidentielles regroupent des catégories de population à revenu élevé et moyen et des centres d'affaires et de

¹² Olivier Scheffer, la théorie des systèmes complexes et de l'évolution appliquée à la modélisation urbaine, Villes émergentes, villes mutantes, mémoire du Mastère Spécialisé Création et Technologie Contemporaine, ENSCI – Les Ateliers, Mai 2011, p08.

¹³ Olivier Scheffer - Villes émergentes, villes mutantes : la théorie des systèmes complexes et de l'évolution appliquée à la modélisation urbaine, mémoire du Mastère Spécialisé Création et Technologie Contemporaine, ENSCI – Les Ateliers, Mai 2011, p09

vente au détail facilement accessibles par des moyens de transport individuels », à savoir les banlieues à l'occidentale et les « gated communities »

Ainsi, l'étalement urbain a tendance à accentuer la fracture urbaine et à favoriser la ségrégation sociale, créant une périphérie urbaine « composée de poches d'ensembles immobiliers isolés et séparés les uns des autres par des grands axes routiers ou des espaces ouverts »¹¹ à l'instar de la plupart des villes d'Afrique du Sud.

L'ONU pointe du doigt les déficiences de la gouvernance de ces villes, l'absence de planification et d'investissements dans les équipements sociaux.

4-3. Les explications classiques de l'urbanisation et de l'étalement urbain

Nous avons vu précédemment qu'il y a donc au moins deux grandes formes d'urbanisation : celle des pays développés, lente, essentiellement périurbaine et plus ou moins maîtrisée, et celle des pays en développement, extrêmement rapide, anarchique et socialement fracturée – et peut-être une troisième, celle subie des pays « en panne » ou en guerre civilej, comme l'Afrique Sub-saharienne.

Dans la première, comme dans un marché saturé, les villes rivalisent en termes d'attractivité pour attirer investissements, entreprises, commerces, touristes, contribuables,...au risque de mettre en péril leur milieu naturel et la qualité de l'environnement bâti.

Dans la seconde, c'est la révolution industrielle tardive que connaissent les pays en développement, à l'instar de l'Europe et des Etats-Unis au XIX^e siècle, qui attire une main d'œuvre peu coûteuse s'entassant dans des bidonvilles, avant d'être peut-être un jour intégrée à l'économie et à la ville « formelles ».

Dans tous les cas, l'économie et l'échange ont été les principales raisons classiques invoquées pour expliquer l'urbanisation, que ce soit à travers les analyses des historiens de la ville, comme aujourd'hui des économistes et sociologues.

4-4. Les villes nouvelles entre Orient et Occident

Face aux dégradations du paysage urbain, à la croissance démesurée des villes et de leurs faubourgs, aux problèmes sociaux qui caractérisaient les villes d'Europe, que prit naissance une nouvelle vision de la création urbaine : la création de ville nouvelle, en réaction avec l'urbanisme anarchique déterminé par la révolution industrielle. Cette dernière a «

soudain changé les rapports qui existaient entre la campagne et la ville depuis les débuts de la civilisation. »¹⁴

Le XIX^e siècle considéré comme un siècle “malade”, dont les conséquences de la révolution industrielle ont provoqué :

- L'extension de la cité traditionnelle au delà des remparts ;
- Le développement des moyens de communications et de transports ;
- Une révolution démographique ;
- Un exode rural en masse de la campagne vers la ville.

L'idée de base de la révolution industrielle était d'améliorer le cadre et la santé morale et psychique de l'habitant. Cette révolution a eu des séquelles perverses :

- La pollution, les maladies telle que la tuberculose, la crise du logement, la surpopulation du centre ancien, la dégradation du tissu urbain et ses conditions sanitaires et hygiéniques...

Afin de mettre un terme aux conséquences désastreuses causées par la révolution industrielle, plusieurs mouvements ont essayé, mais en vain, d'y remédier tel que le mouvement sociétaire et hygiéniste. En 1820, Robert Owen propose des projets de villages modèles, précurseurs des cités jardins d'Ebenezer Howard. « le mouvement des cités jardins, né à la fin du XIX^e siècle, fera largement écho de ses idées à travers le monde et surtout au début du XX^e siècle, bien que son importance diminuera avec l'apparition des théories urbaines nationalistes du mouvement moderne.

5-La théorie d'Ebenezer Howard

La théorie d'Ebenezer Howard persistera dans la planification urbaine de beaucoup de pays, particulièrement dans l'établissement de nouvelles villes jusqu'aux années 1970. »

Howard, journaliste militant du mouvement socialiste anglais, comme beaucoup de ses contemporains, condamne le cadre existant des grandes villes industrielles, précisément à Londres, la ville n'offrant pas de saines conditions de vie et de travail. Selon lui, il faut exercer une réforme de l'organisation sociale par le biais d'une conception nouvelle de la ville : la cité jardin ; il présente son projet en 1898 dans un livre intitulé ‘Tomorrow : a peaceful path to real reform. L'idée fondamentale de Howard était les deux aimants : ville et campagne.

Si c'est en 1946 que le gouvernement britannique de l'époque fait voter une loi sur la création des villes nouvelles autour de Londres, la genèse de ces dernières remonte en effet à

¹⁴ MELLE NAÏT-AMAR NADRA, une solution à la question de la Congestion de Constantine : Ville nouvelle ALI MENDJELI., thèse de magister, université Mentoussi- Constantine, 2005, p 104.

l'époque de la cité jardin de Ebenezer Howard qui en 1898 pour réagir contre la ville industrielle dans son ouvrage sur le titre "Gardens cities of tomorrow" développe ses idées sur la cité idéale qui de son point de vue est la cité jardin.¹⁵

Howard critique la société industrielle dont les tares et les contradictions se résument dans l'antagonisme de la ville et de la campagne.

La cité jardin permet au contraire "la combinaison saine, naturelle et équilibrée, de la ville urbaine et de la vie rurale, et cela sur un sol dont la municipalité est propriétaire. Elle offre donc tous les avantages respectifs de la ville et de la campagne sans leurs inconvénients."; Sur le plan social et économique, Howard a une clairvoyance remarquable, la cité jardin devait être viable économiquement et comporter des zones d'industries diversifiées mais implantées à l'écart des habitations.

La cité-jardin est circonscrite par une ceinture verte qui sert à son approvisionnement. L'habitat, en majorité de type individuel, s'organise en unités de voisinage de 2000 à 5000 habitants avec tous les équipements nécessaires pour le bien-être de la population.

Mais comme la ville devait être relativement petite (30 000 habitants en moyenne), le travail et domicile devait être facilement accessibles, et tout cela se passait avant que se généralise l'emploi de la voiture, les distances étaient calculées en fonction du parcours d'un piéton ; et dès qu'une cité jardin atteint son maximum de population, une autre sera construite à quelques distances et ainsi de suite.

C'est en 1903, que les idées de Howard se concrétisaient lorsqu'il établit avec Raymond Unwin et Parker le plan pour la construction de Letchworth située à 60 km au Nord de Londres et qui compte 28 000 habitants, puis en 1919 ce fut Welwyn Garden-city devenue ville nouvelle après la deuxième Guerre Mondiale.¹⁶

Les conceptions ont d'une manière générale connu un grand succès, et l'idée s'est répandit rapidement en Grande-Bretagne, dans le Monde Anglo-Saxon, en Allemagne, aux Pays-Bas, en Scandinavie et aux États-Unis où l'on construit la première cité jardin en 1916; c'est le début des Suburbs.

Les applications les plus récentes et les plus significatives des idées de Howard furent les "New-towns" britanniques, créés depuis 1947. Celles de la région de Londres notamment ont été implantées au-delà de la ceinture verte (green belt) vouées à contenir l'expansion de la

¹⁵ Ouvrage, Jean-Pierre Frey, Raymond Unwin, Etude de villes Introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension, p02.

¹⁶ MELLE NAÏT-AMAR NADRA, une solution a la question de la congestion de constantine : ville nouvelle ali mendjeli. p105

métropole. Elles répondaient assez étroitement à l'origine aux préceptes d'Howard, du point de vue de leur structure et de leur taille.

6-Illustration de la politique des villes nouvelles en Algérie

Aujourd'hui en Algérie, face aux différents problèmes posés par les villes et notamment celles de la partie septentrionale du pays (Tell et Hautes plaines) un débat sur la ville en général est ouvert depuis un certain nombre d'années pour trouver une solution et adopter une stratégie apte à aplanir les difficultés.

A partir des années 1980, les pouvoirs publics ont opté pour une solution qui semble rationnelle et qui consiste en la création de villes nouvelles. Ce serait un projet volontaire, pensé et réfléchi et inséré dans le cadre d'une politique régionale qui a pour objectif la préparation de l'Algérie de l'an 2010.

La création de villes nouvelles en Algérie est guidée par une série de motifs ainsi énumérés :

- Relancer une nouvelle politique d'urbanisation chargée de répondre aux besoins pressants d'une population en pleine croissance ;
- Déficit en terrains urbanisables ;
- Faire face ou mettre un terme à l'urbanisation désordonnée qui ne répond à aucune normalité reconnue ;
- Préserver au maximum les terrains agricoles dont le dépècement s'accroît au fil des jours et dont la superficie diminue d'une décennie à une autre ;
- Rationaliser le coût d'investissement dans la politique de l'habitat et des équipements.

Seule alternative pour le pays, la ville nouvelle programmée permettra de résoudre la désarticulation du tissu urbain. L'idée de ville nouvelle est aussi un moyen d'organisation et d'orientation de l'urbanisme qui constitue un concurrent à la pression urbanistique que subissent les grandes villes et surtout un impératif dicté (tant politique qu'économique) dès la récupération de la souveraineté nationale.

Après l'indépendance, l'héritage colonial, conjugué avec les impératifs du développement, du déploiement des activités, de l'exode rural, a posé le problème d'une récupération et d'une réappropriation de tout le territoire national. (Programmes spéciaux, zones industrielles, zones urbaines d'habitat, lotissements, etc.) exprimant par là les idées généreuses d'un projet de société malheureusement aux contours peu précis.

Cependant, la stratégie adoptée ne pourrait atteindre les objectifs assignés que dans la mesure où les autorités publiques parviendront, d'abord, à stabiliser la situation actuelle des

villes et ralentir le flux migratoire qui se déverse dans les grandes métropoles et éradiquer le phénomène de « littoralisation » (concentration sur le littoral) et de « macrocéphalie » (extension importante des villes) qui caractérise le réseau urbain algérien.

A l'heure actuelle, 58,3% des 30 000 000 d'algériens sont concentrés dans les villes dont près de 3 000 000 autour d'Alger. Pour l'horizon 2010, le taux d'urbanisation pourrait atteindre les 75% et les régions du Tell et des Hautes Plaines pourraient atteindre 30 000 000 d'habitants. Les grandes métropoles, Alger, Oran, Constantine, Annaba pourront également voir croître leur population jusqu'à atteindre 10 000 000 d'habitants.

« La politique des villes nouvelles est d'abord une réponse originale en tant que pôle d'organisation et de canalisation de l'expansion urbaine et un levier de desserrement de la pression urbaine autour des grandes villes. »¹⁷

Il importe, dès lors, d'imaginer des stratégies de développement urbain et de rééquilibrage de l'armature urbaine fondées principalement sur :

- « Une répartition équitable des fruits de la croissance en assurant à chacun l'égalité des chances sur le territoire de son choix ;
- Une répartition intelligente des populations à travers les différentes régions du pays (Nord, Hauts Plateaux, Sud) ;
- Une préservation absolue des terres irriguées et de fortes potentialités agricoles ;
- Une plus grande maîtrise du système urbain autour des grandes métropoles ;
- Un développement organisé des villes moyennes pour équilibrer, par le bas, l'armature urbaine ;
- La création de villes nouvelles autour des métropoles, sur les Hauts Plateaux et le Sud. »

7-Les clefs de la réussite d'un projet d'extension

Le projet d'extension est une formalisation des objectifs, la méthode pour réussir le projet d'extension :

- Stratégie foncière : la mettre en œuvre pour la réussite du projet, et ne pas subir les opportunités foncières au coup par coup
- Observer le bon sens des anciens, et comprendre comment la ville s'est construite
- Travailler en continuité avec l'existant et non en rupture
- Respecter l'équilibre général du territoire
- Répondre aux besoins réels de la commune
- Anticiper les équipements (écoles, services publics que la nouvelle population est en droit d'attendre)

¹⁷ Melle Naït-Amar Nadra, de l'ouvrage de Demain l'Algérie, p305

- Capitaliser l'existant et le valoriser
- Promouvoir la mixité sociale et anticiper le renouvellement des populations
- Diversifier l'habitat
- Assurer une démarche de Haute Qualité Environnementale
- Garantir le Développement Durable

8-Les principes de l'extension urbaine

8-1.Le projet de développement urbain s'inscrit dans le temps

Principe de durée : le projet se développe selon plusieurs "temps" : celui de la planification, celui de la programmation, celui de la conception, celui de la réalisation, celui de l'évaluation et celui de son évolution.

La prise en compte de ces temps garantit la cohérence et la pérennité du projet. Le temps du travail en amont avec tous les acteurs doit être privilégié. L'extension doit être en continuité fonctionnelle et physique avec l'existant sauf cas de force majeure.

8-2.Le projet de développement urbain s'inscrit dans son site

Principe d'identité : le choix du site est déterminant. Le projet doit s'inscrire dans son contexte. La qualité des lieux (esprit des lieux) doit être révélée et développée. Cela implique une analyse aux différentes échelles : du grand paysage aux abords immédiats. Le patrimoine (naturel et bâti) est un élément essentiel d'identité.

Principe de continuité : la continuité formelle des lieux facilite leur usage et leur lisibilité. Elle doit se traduire dans le paysage, dans les formes urbaines, dans les espaces publics, dans les parcours, l'architecture, les matériaux ... Pour autant, elle ne doit pas signifier uniformité, ni monotonie.

Principe de densité : découlant du principe d'économie, la densité, comme rapport entre surfaces construites et surfaces de terrains consommés, permet de définir la bonne échelle du cadre de vie. Elle est relative au contexte social et physique. Elle doit pouvoir être évolutive pour permettre de futurs projets.

8-3.Le projet de développement urbain favorise un équilibre social

Principe de partage : la notion d'espace public doit être première dans la programmation comme dans la conception. L'espace public est le lieu du "vivre ensemble". Il doit avoir une forme lisible, dessinée, composée. Il doit s'appuyer sur les formes bâties et donc il les conditionne. Il doit aussi être accessible à tous.

Principe de mixité : la qualité des lieux urbains vient de l'articulation de leurs différents usages (habiter, travailler, se divertir, se déplacer) et de la rencontre des groupes sociaux (et non de leur ségrégation). La tranquillité et la sécurité des individus doivent pour autant être

assurées. Cette mixité fonctionnelle et sociale suppose des formes urbaines adaptées et variées.

8-4.Le projet de développement urbain garantit une économie maîtrisée

Principe de sobriété : le coût global des opérations d'extension urbaine doit être le plus faible possible pour la collectivité. Il comprend les matériaux, l'énergie, le temps d'exécution, mais aussi les éléments naturels et culturels concernés par la réalisation. Il comprend également tout ce qui découlera de l'usage (coût de fonctionnement, déplacements induits, ...).

8-5.Le projet de développement urbain exprime une culture partagée

Principe d'harmonie : au-delà de toutes les thématiques, il doit se dégager une image globale satisfaisant les attentes culturelles de la collectivité, le "vivre ensemble". Le sentiment d'appartenance, le bien-être, le lien entre les habitants sont au cœur de la démarche du projet.

Conclusion

Les villes algériennes sont confrontées depuis l'indépendance à des contraintes inhérentes à leur rythme de croissance pour des raisons bien connues (exode rural massif, croissance démographique fulgurante...).

Cette croissance a emprunté des formes nouvelles, elle est caractérisée par une extension démesurée des agglomérations entraînant une grande consommation de l'espace.

Les périphéries urbaines présentent une mosaïque d'espaces où s'entremêlent diverses fonctions (agriculture, industrie, habitats collectif et individuel ...)

La croissance urbaine des grandes villes a engendré un considérable mouvement de desserrement des populations et des activités faisant l'objet de constats négatifs portant à la fois sur la dégradation du niveau de vie en milieu urbain et la non maîtrise de la croissance et ses conséquences désastreuses sur l'espace rural.

Ce redéploiement spatial a une forte incidence sur les formes physiques de la croissance urbaine et, à travers elle sur l'organisation et la structure du système socio-spatial sous jacent.

Ces dynamiques ont donné naissance à de nouvelles formes urbaines beaucoup plus diffuses que par le passé ; l'essor des banlieues a cédé le pas à une extension démesurée - parfois incontrôlée – dans le périmètre urbanisé ou dans des franges rurales plus lointaines.

Troisième Chapitre :

Cadre analogique : Analyse de
trois exemples

Introduction

L'intervention sur le patrimoine aujourd'hui ne peut se concevoir sans une politique de développement intégrée dans laquelle préservation, protection et sauvegarde sont des actions complémentaires, indissociables des autres opérations d'aménagement.

Une telle politique est tributaire d'une connaissance approfondie de la ville afin de mettre en lumière son histoire urbaine, les périodes spécifiques de son édification, son architecture et les bâtiments qui ont joué un rôle déterminant dans la constitution d'une rue, d'un quartier ou d'un secteur.

La connaissance de la ville, de sa structure et de ses composantes, l'identification des qualités architecturales et urbaines, permet de faire surgir ses spécificités, son identité sociale et urbaine; la muséification de la ville ou sa destruction peuvent être ainsi évitées.

Afin de montrer l'importance de la connaissance des atouts architecturaux et urbains de la ville existante dans la détermination de sa politique de développement, en général, et de la politique de préservation du patrimoine en particulier, nous prenons comme exemple la ville de Port-Saïd et cela, pour plusieurs raisons.

1-L'exemple de Port-Saïd

Premièrement, Port-Saïd fait actuellement l'objet de plusieurs projets de préservation du patrimoine et d'inventaire.

Deuxièmement, Port-Saïd, première ville moderne construite en Égypte, nous offre un exemple d'expérimentation originale due à ses formes urbaines et à ses qualités architecturales.

Troisièmement, Port-Saïd a une place particulière dans la mémoire contemporaine des Égyptiens en tant que symbole identitaire d'une résistance commencée dès le début du creusement du canal de Suez.

Enfin, Port-Saïd connaît actuellement une importante mutation économique en raison d'une part, de la fin toute proche de son statut de ville franche et d'autre part, de la construction d'un port international lié à la zone industrielle sur la rive orientale du canal. Cette situation risque de compromettre définitivement le statut de port de cette ville en la privant à terme des activités portuaires.

Se pose d'emblée la question de l'avenir économique de la ville et de son nouveau rôle: ville balnéaire, ville touristique, ville de service, ou les trois à la fois?

L'histoire de Port-Saïd est directement rattachée à celle du canal de Suez. Créé en 1856 comme un lieu de dépôt pour les matériaux de creusement, Port-Saïd trouve très vite une

vraie vocation urbaine et devient une véritable ville port jouant un rôle crucial dans l'échange commercial international.

Port-Saïd est aujourd'hui une ville-gouvernorat sans arrière-pays. Ensermée entre la mer Méditerranée au nord, le lac Manzala au sud et à l'ouest, le canal de Suez à l'est, elle forme une presqu'île reliée au pays par une bande de sable entre le canal et le lac. L'histoire de Port-Saïd est celle d'une conquête permanente de terrain.

La ville, bâtie sur une lanière de sable large de 150 m et longue d'environ 500 mètres, est aujourd'hui un gouvernorat qui abrite 521 549 habitants sur une superficie de 1 344,96 km².¹⁸

Son développement urbain est marqué par trois grandes étapes: la fabrication du territoire, l'extension urbaine et la création d'un arrière-pays.

La « ville » n'est matérialisée en 1856 que par deux campements installés sur une étroite bande côtière large de 100 à 150 mètres formant une presqu'île. Dans ce paysage d'eau, les logements, des kiosques et des cabanes en bois, étaient montés sur pilotis, à l'image du village de pêcheurs existant un peu plus loin.

Avant de bâtir la ville il a fallu créer son terrain et construire son territoire. La première étape consistait à agrandir l'étroite langue de sable pour la transformer en île artificielle par la stabilisation, puis l'élévation des terrains. Les terrains sont gagnés au nord sur la mer par la construction de jetées et de môles permettant ainsi de fixer les dépôts du limon du Nil " ; au sud, l'avancée sur le lac s'est faite par remblaiement, en utilisant les sables provenant du creusement du canal. Afin de stabiliser ces terrains, on les endigue avec cinq quais construits à deux mètres cinquante au-dessus du niveau du sol. Ces digues et quais qui ont permis de consolider et d'étendre le territoire de la ville portent aujourd'hui les cinq boulevards principaux de Port-Saïd, qu'on appelle « les rues des trente » car ils font chacun trente mètres de largeur.

La ville est enfin tracée en 1868 et installée autour des cinq grands boulevards. Elle est formée de deux agglomérations indépendantes, la ville européenne à l'est, près du canal, et le village arabe (assez éloigné) à l'ouest. Très vite, les premières constructions en bois sont remplacées par des bâtiments en briques, toujours construits à deux mètres cinquante au-dessus du niveau du sol, et tous les terrains conquis sur les eaux sont convertis en zones bâties ". Une fois la ville édifiée et son terrain stabilisé. On organise son extension.

¹⁸ Sawsan Noweir, Devenir patrimonial contre développement urbain l'exemple de Port-Saïd, p110.

1-1.1900-1950 : La ville et ses extensions

Dès le début du XX^e siècle, en 1905, une deuxième jetée est construite à l'est de la première, pour contenir l'ensablement.

La limite nord de la ville est repoussée une centaine de mètres plus loin ; une autre chaussée longeant le nouveau front de mer est construite.

Très vite, la ville récupère du terrain entre le quai occidental du Canal et la première digue.

La ville et son extension sont entièrement conditionnées par les travaux d'infrastructure nécessaires à la stabilisation du terrain et à sa consolidation. Aujourd'hui encore, cette avancée par étape est lisible dans la forme de la ville où chaque extension présente une structure urbaine et des modèles architecturaux propres.

Parallèlement, le village arabe s'agrandit considérablement, en récupérant du terrain sur le lac Manzala au sud et à l'ouest, mais garde sa limite cantonnée au boulevard Mohamed Ali. La ville européenne quant à elle, continue sa progression ouest avec un quartier de villas et de pavillons qui constitue la transition entre les deux villes.

En 1920, la Compagnie du canal de Suez pousse l'extension plus à l'est sur la rive orientale. Une coquette cité-jardin, Port Fouad, est ainsi installée à côté des ateliers de réparation et d'approvisionnement des bateaux.

En 1938, Port-Saïd gagne d'importants terrains au nord, une nouvelle organisation et plusieurs aménagements suivent.

On construit une place monumentale directement ouverte sur la mer, entourée par des bâtiments administratifs, un grand jardin dans le quartier européen, un deuxième jardin dans le quartier arabe et une place devant la gare.

Au nord du quai Kitchener, ancien front de mer, les constructions balnéaires sont de plus en plus nombreuses. Elles sont d'abord édifiées avec des matériaux légers, essentiellement du bois, et se solidifient au fur et à mesure.

Une autre chaussée est construite plus au nord, séparant la plage de la ville; elle deviendra, par la suite, le boulevard de la corniche.

Port-Saïd s'accroît considérablement dans toutes les directions et les deux villes arabe et européenne finissent par se rejoindre en formant une seule entité, avec deux centres fonctionnant indépendamment.

Les deux centres villes sont bien distincts, celui du quartier européen est près du canal avec les consulats, les hôtels, les grands magasins, les lieux de dépôt et de négoce, tandis que l'autre est à la charnière du quartier européen et du village arabe et sert ce dernier.

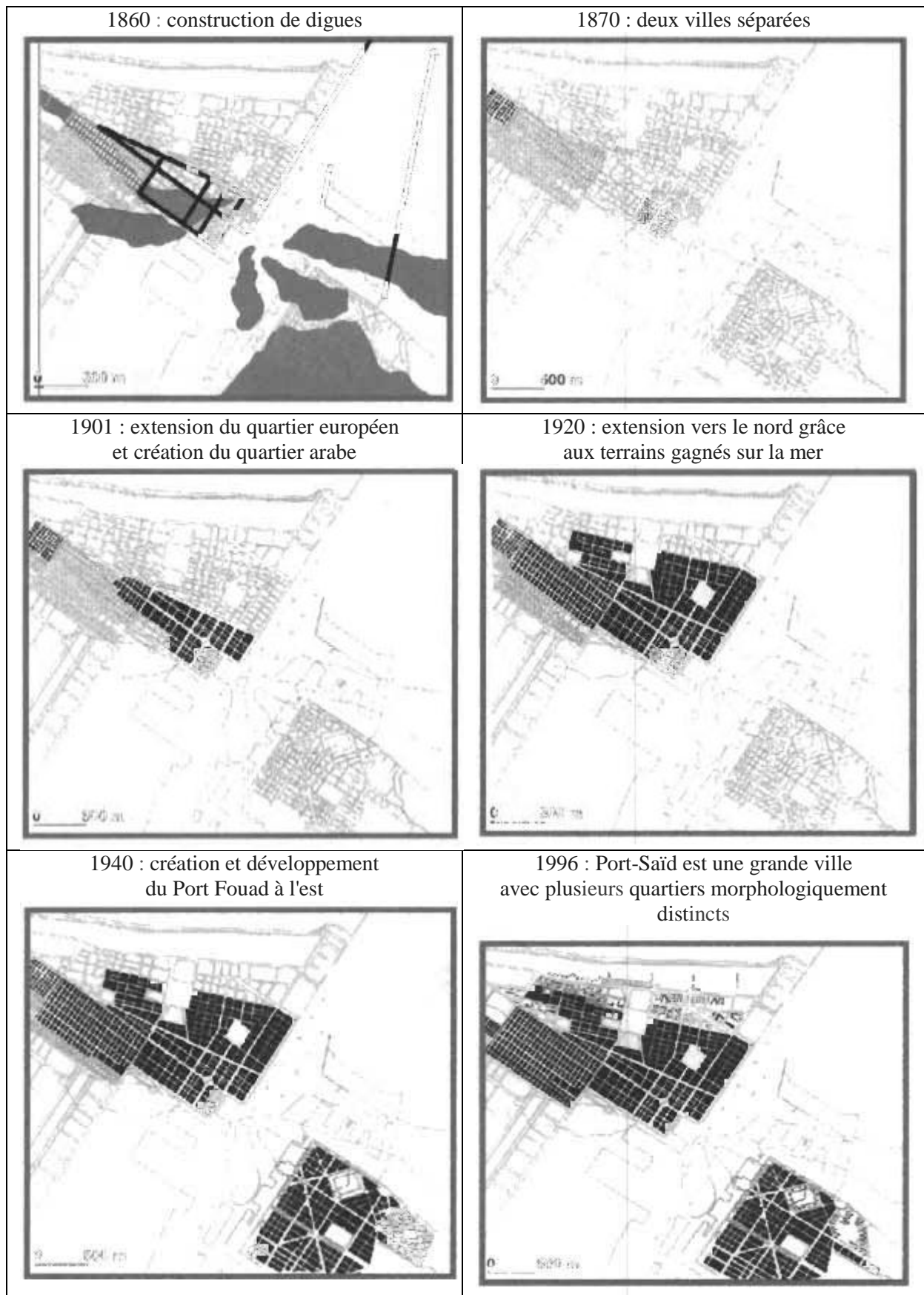


Figure n°02 : Évolution de Port-Saïd

Source : Sawsan Noweir, Devenir patrimonial contre développement urbain l'exemple de Port-Saïd

1-2.1956-2000 : l'Égyptianisation de la ville

Entre 1956 et 2003, Port-Saïd connaît d'importantes transformations. De 1956 à 1973, la ville subit les effets de trois guerres successives. Elle est entièrement évacuée en 1967 et reste inoccupée durant cinq ans. De 1974 à nos jours, l'arrière-pays agricole se construit.¹⁹

La première période est marquée par l'introduction de l'architecture moderne sous la forme de grands ensembles de tours, de barres et de bungalows. On intensifie également les constructions de logements populaires au bord de la mer.

Le front de mer forme une véritable ville balnéaire: on édifie sur la plage toute une série de logements populaires, des barres, des immeubles en V, des immeubles en demi-cercle et des bungalows bon marché pour les estivants. C'est la politique de « tout le monde à la plage ».

À partir de 1967, Port-Saïd subit les conséquences du conflit israélo-arabe. Le Sinaï est occupé, le canal maritime est fermé, les villes du canal sont presque entièrement évacuées et Port-Saïd est vidé de sa population. La troisième guerre de 1973 libère la région de la présence israélienne.

Très vite, le pays entame le nettoyage et la réouverture du Canal ainsi que la reconstruction des trois villes du Canal (Port-Saïd, Ismaïlia, Suez). Port-Saïd est concerné en premier lieu. La politique de libéralisme économique de l'époque propose de transformer Port-Saïd en ville franche.

Grâce au plan d'aménagement global visant un développement économique et agricole centré sur la ville et renforçant son port maritime, Port-Saïd acquiert une nouvelle dimension et passe du statut de ville à celui de gouvernorat.

1-3. Une multiplication urbaine: les trois villes

Port-Saïd est pensé, dès le départ, comme deux villes distinctes; l'une est « européenne » sur la rive du Canal, l'autre, plus à l'ouest, est « arabe ». Jusqu'à aujourd'hui, les deux quartiers gardent leurs noms d'origine: al Haï al afrangui et al Haï al arabi ainsi que leurs caractéristiques particulières, mais la création en 1920 de Port Fouad, sur la rive orientale, accentue la complexité de la ville. Dès lors, Port-Saïd fonctionne comme une grande ville avec trois quartiers de qualités distinctes.

Chaque quartier raconte, par sa structure viaire et l'orientation de ses trames urbaines, une étape dans la construction de la ville. La ville européenne (al haï al Afrangui) est située directement sur la rive ouest du Canal où se trouvent les différents bassins de commerce, le siège de la Compagnie et les installations portuaires.

¹⁹ Sawsan Noweir, Devenir patrimonial contre développement urbain l'exemple de Port-Saïd, p114

Elle s'étend au nord jusqu'au front de mer et est limitée à l'est par le Canal, à l'ouest par le boulevard Mohamed Ali (rue al Shouhada), et au sud par le chemin de fer, les quais et les installations portuaires. Elle se compose de trois secteurs caractéristiques, le premier noyau, les quartiers nord gagnés sur la mer et l'extension ouest qui constituait la transition avec la ville arabe.

Ces trois parties adoptent à peu près le même système de découpage. L'ensemble fait aujourd'hui environ 5017 km² et compte 36494 habitants. C'est ici que se concentre la quasi totalité des églises, des institutions administratives, des équipements (le phare, la grande poste, les banques, les écoles, les hôpitaux, les marchés, les casernes et les consulats...) et des activités liées au port (douane, transactions, agences de voyage et de fret, hôtels ...).

La plupart de ces bâtiments sont construits sur des trames régulières avec des portiques et des loggias en bois, leur typologie est bien déterminée et leur hiérarchie correspond à celle de la voirie.

Cette partie de la ville se caractérise par une ordonnance quadrillée très simple. Le centre est formé par le premier noyau composé d'un rectangle traversé par deux voies perpendiculaires dont les angles intérieurs coupés à 45° dessinent une place centrale.

Les quatre rectangles ainsi formés sont, à leur tour, redécoupés en quatre par deux voies se croisant à angle droit. Cet ordonnancement de base est accompagné de règlements rigoureux concernant la hiérarchie des voies, leur largeur et leur traitement, Toutes les rues sont conditionnées par l'orientation du Canal, seul élément fixe dans une configuration très changeante.

Les rues sont parfaitement parallèles ou perpendiculaires au Canal, mis à part le quai Eugénie (actuelle rue Safiya Zaghoul), qui délimitait le premier front de mer et dont l'orientation légèrement en diagonale est due à l'emplacement de la jetée principale.

Tout en faisant partie de la ville européenne, l'extension nord paraît différente avec sa composition monumentale autour du siège du Gouvernorat, dans l'axe d'un jardin entouré par le palais de justice, le service de santé et la municipalité (service d'architecture et d'ingénierie).

Cette nouvelle centralité change l'orientation de la ville : d'une ville orientée vers le Canal, où le bâtiment de la Compagnie était un élément central, on passe à une ville ayant pour centre le palais du gouvernement, c'est -à-dire une ville ouverte sur la mer. La composition géométrique de cette extension, aux voies en diagonale, contraste avec la trame régulière qui régit l'ensemble de la ville.

Si le premier noyau reflète le début d'une ville qu'on endiguait afin d'en consolider le sol, en revanche, les voies et les trames urbaines du quartier nord expriment une interaction entre la ville première et son extension.

Seules les voies de base nord/sud sont continues, les autres voies adoptent, quant à elles, une direction oblique afin d'être perpendiculaires au front de mer.

Le rattrapage du changement d'orientation se règle autour de la place du gouvernorat et le passage d'un système à l'autre se trouve marqué par un changement du découpage et de la trame. Se produit ainsi une hésitation avant de retrouver la nouvelle trame. C'est le moment où se règle la déformation d'un découpage par un changement d'orientation.

Au-delà de cette subtilité géométrique, apparaissent deux manières de concevoir la ville à un intervalle d'une trentaine d'années. À la première structure serrée et dense où les trames sont parfaitement orthogonales s'oppose une organisation plus aérée, formée de figures géométriques et de voies en diagonale aboutissant à des grands squares.

1-4. Le schéma d'aménagement: un projet pharaonique

Après la récupération du Sinaï, l'Égypte passe à la reconstruction de la région du Canal de Suez. Pour préparer le retour de la population, un schéma d'aménagement régional et un schéma directeur pour la ville de Port-Saïd sont conçus.

Leur objectif est à la fois de garder le rôle portuaire international de la ville tout en l'intégrant dans le territoire égyptien par le développement d'infrastructures et par la création d'un arrière-pays agricole. Le schéma d'aménagement général du gouvernorat de Port-Saïd confirme le rôle d'un pôle de croissance commercial et industriel régional et se base sur la prévision d'un million d'habitants en l'an 2015.

Le plan actuel de développement global de Port-Saïd est un projet « pharaonique ». Il vise tout à la fois la constitution d'un arrière-pays agricole et industriel, la création d'un port international et d'une zone industrielle sur la rive orientale, enfin la réalisation d'un « ring road » autour de Port-Saïd et de Port Fouad, projet en relation avec la route internationale reliant al Ariche, à l'est, à al Saloume, à l'ouest. Ces projets titanesques ont pour objectif la création d'un pôle économique qui transformera cette ville-port d'une taille moyenne d'environ 600000 habitants, confinée par des limites naturelles (mer, lac, lagunes) en un gouvernorat appuyé sur un arrière-pays agricole et industriel.

Rien que dans le domaine agricole, il s'agit de la réparation et de la mise en culture de 280000 hectares « 620000 feddans »²⁰. La découverte, d'autre part, de puits de gaz naturel et de pétrole conforte l'installation d'une zone industrielle qui accueillera notamment des

²⁰ Sawsan Noweir, Devenir patrimonial contre développement urbain l'exemple de Port-Saïd, p 120.

cimenteries et des usines sidérurgiques, agroalimentaires et pétrochimiques. Le port international, la zone industrielle sur la rive orientale ainsi que le projet de la « Route Méditerranéenne» viendront compléter cette transformation.

De toute évidence, ces projets ont et auront un retentissement direct sur la ville et l'agglomération actuelle. Trente mille unités de logements sont réalisées ou en cours.

L'agglomération actuelle multiplie par dix la superficie urbaine de la ville historique. Le gouvernorat œuvre avec acharnement pour l'accomplissement de ces programmes qui nécessitent d'importantes infrastructures (routes, eau, égouts, électricité, gaz, etc.) et de grands équipements (écoles, hôpitaux, etc.).

1-5. Quel avenir pour Port-Saïd ?

La ville de Port-Saïd n'est plus ni un port de transit, ni un port de passage, elle ne sera plus zone franche, dans un an ou deux, et ne bénéficiera plus d'aucune ressource économique propre comme par le passé, La reconversion du Grand Port-Saïd en un pôle d'activité économique national devrait relever, en ce qui concerne le port, d'une stratégie globale et d'une politique macroéconomique aux échelles nationale et internationale.

La réorientation de la ville vers une vocation touristique ne doit pas se résumer à la construction d'un énième village touristique. La ville de Port-Saïd est un patrimoine, et ceci peut représenter en soi une alternative très valable. Nous avons constaté la double dimension, nationale et internationale, qui caractérise cette ville du point de vue architectural et urbain.

La question de la protection de son patrimoine des XIX^e et XX^e siècles devrait passer inévitablement par l'établissement d'un plan de développement global à l'échelle de la ville.

Paradoxalement, l'instant où l'on décide d'agir pour protéger et préserver correspond à un moment où la ville sort de ses limites et subit une importante extension, où l'on construit de nouveaux quartiers et de nouvelles infrastructures, C'est précisément le moment où l'ensemble patrimonial des XIX^e et XX^e siècles perd son statut de ville pour devenir un « quartier historique» dans une agglomération plus étendue, La question qui s'impose alors est comment faire pour éviter à ce quartier historique un avenir extrême, soit de centre muséifié, soit de quartier abandonné et paupérisé? Quelle stratégie faut-il adopter pour que le « quartier historique» trouve un nouveau rôle articulé aux projets de développement en cours? Une solution est la redéfinition des opérations d'aménagement et de rénovation engagées dans le cadre du plan de développement ou prévues au schéma directeur, autour d'un choix de conservation et de valorisation du système de structure urbaine existant dans la ville ancienne. Cet héritage si original pourrait alors devenir un élément vivace de la transformation urbaine en cours de Port-Saïd...

2-L'exemple du pays Salonais en France

Le phénomène d'étalement urbain favorisé par le développement de la rapidité des moyens de transport, et en particulier de l'automobile, n'est pas nouveau et concerne la majorité des pays industrialisés. Il suscite depuis plus d'une dizaine d'années de nombreuses réflexions, notamment par rapport aux enjeux du développement durable.

Et, depuis les années quatre-vingt, nous pouvons noter une montée des revendications des habitants des villes en termes de qualité de vie. Si les habitants utilisent de plus en plus l'automobile, ils n'en reconnaissent pas moins ses nuisances que ce soit le bruit, la pollution, la congestion ou encore l'insécurité routière.

De nombreuses recherches se sont alors intéressées aux conséquences de cette nouvelle réalité urbaine, et en particulier à celles liées à l'environnement sur les liens entre compacité des villes, longueur de déplacements et consommation d'énergie.

D'autres études ont traité de la question de la place de l'automobile en ville et de son lien avec l'étalement urbain que ce soit sous l'angle de la dépendance automobile ou encore de l'usage des transports en commun.

Cependant peu d'études ont traité des effets de l'étalement urbain et de la prédominance de l'automobile sur la sécurité routière.

Pourtant la question de l'influence de l'extension urbaine sur la sécurité routière se pose face au développement de nouvelles pratiques de mobilité favorisant largement l'usage de l'automobile.

De plus, la sécurité routière constitue une préoccupation forte des habitants (HAKKERT, PISTINER, 1988). Cet article s'intéresse donc à cette question des effets de l'extension urbaine sur l'insécurité routière, une question qui a été peu étudiée dans la littérature.

Il se place du point de vue des conséquences de l'extension urbaine sur les modes de vie et en particulier sur les pratiques de déplacements et de leurs influences sur les problèmes de sécurité routière.

2-1La ville dans le contexte de l'extension urbaine

Pour définir la ville, un retour à sa formation originelle est intéressant, dans son histoire de la ville, la présente comme le lieu d'établissement organisé, différencié et en même temps privilégié, siège de l'autorité, qui naît du village mais n'est pas seulement un village agrandi ; qui se forme, quand les industries et les services ne sont plus exercés par les personnes qui cultivent la terre, mais par d'autres qui n'ont pas cette obligation et qui sont

entretenues par les premières avec le surplus de la production totale ²¹. Au départ, la ville se définit principalement en opposition à la campagne.

Mais aujourd'hui, ces différences se sont considérablement atténuées, notamment en termes de modes de vie.

La définition de la ville s'oriente alors davantage vers les relations qu'elle génère entre les individus. Et selon les disciplines, différentes définitions apparaissent, axées sur des aspects spécifiques : l'importance des rapports humains, pour le sociologue Henri LEFEBVRE ou encore l'ensemble des fonctions sociales et économiques pour l'économiste marxiste Philippe AYDALOT.

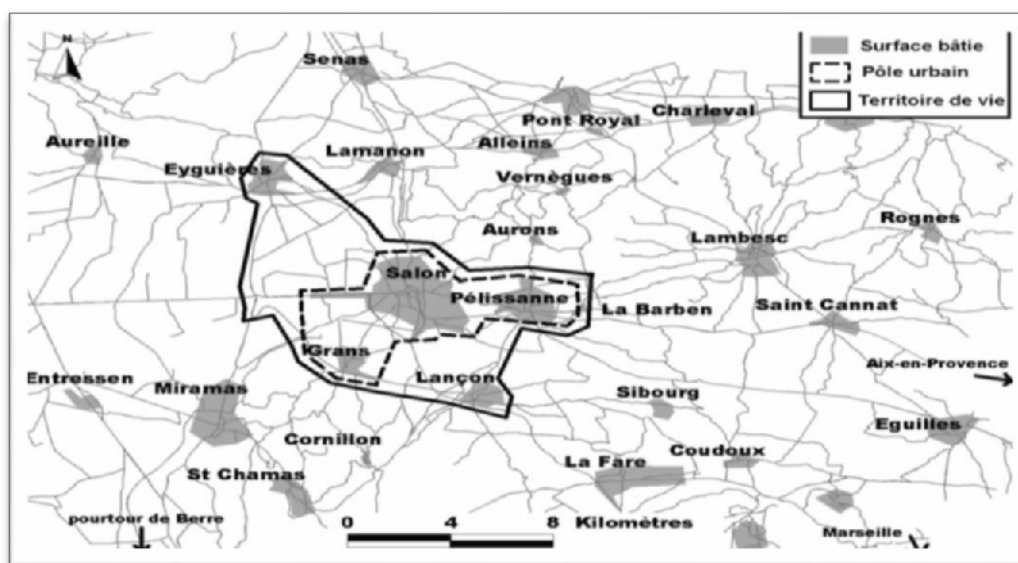


Figure n°03 : Présentation du secteur Salonais et du « territoire de vie » délimité autour de Salon-de-Provence

Sources : INSEE Première n°701, mars 2000 ; n°707, avril 2000 et n°726, juillet 2000

Mais de façon générale, les éléments récurrents pour définir la ville sont ceux relatifs à la concentration des hommes en un lieu favorable pour mener des activités (de toutes sortes) en commun et échanger.

La ville est donc définie comme le lieu privilégié des échanges et des interactions entre les hommes.

L'intensité des interactions est liée aux distances séparant les individus et donc aux vitesses de déplacements. Au temps de la « mobilité restreinte », la ville se caractérisait par la proximité spatiale et les relations de voisinage, les distances de déplacements ainsi que les vitesses étant faibles. CHOAY (1998) conçoit alors le terme « ville » comme l'entité discrète résultant de l'association d'un espace limité et de la communauté de ses habitants. L'aspect

²¹ Ouvrage de MARINE MILLOT, l'extension urbaine a-t-elle une influence sur l'insécurité routière ? L'exemple du pays SALONNAIS, p86.

territorial a donc aussi une importance, surtout l'appartenance d'une communauté à un territoire.

A l'ère de la « mobilité facilitée », les vitesses de déplacements augmentant (automobile, transports en commun performants...), les distances parcourues peuvent s'accroître et la ville peut s'étaler.

Les habitants définissent aujourd'hui leur périmètre d'action (donc de vie) par le temps qu'il leur faut pour accéder aux lieux d'action. Et « alors que la ville d'hier fonctionnait sur la proximité, celle d'aujourd'hui privilégie la mobilité »²².

Si dans la nouvelle réalité urbaine, les interactions sont toujours aussi fortes, le territoire d'échanges s'agrandit. On assiste, selon CHOAY (1998), à la disparition d'une certaine manière locale de vivre institutionnellement ensemble. Cette ville contemporaine, étalée, polycentrique et mobile suscite alors de nombreux débats, notamment sémantiques.

Certains auteurs parlent de « ville éclatée », d'autres de « ville émergente » ou encore de métropole.

Mais pour CHOAY (1998), il n'est pas correct et raisonnable d'utiliser encore le terme de « ville » pour « désigner des objets n'ayant plus rien en commun avec l'acception reçue de ce mot ». Ainsi elle parle de la « mort de la ville », d'autres de la « fin de la ville ».

Le terme de « ville » ne peut donc plus être utilisé dans son acception ancienne pour définir la nouvelle réalité urbaine, issue de l'extension urbaine.

Et il n'existe pas encore aujourd'hui de terme précis pour définir cette nouvelle réalité urbaine. Dans la littérature, le terme de « ville » est encore employé, mais différentes significations peuvent lui être données.

Le dictionnaire encyclopédique Larousse le définit comme « une agglomération relativement importante et dont les habitants ont des activités professionnelles diversifiées ». Dans cette définition, ressortent des éléments de la formation originelle de la ville. Cette définition correspond aussi à certaines des définitions statistiques de l'INSEE.

L'INSEE a déterminé, depuis 50 ans, plusieurs définitions officielles de la ville pour s'ajuster au mieux à l'évolution du fait urbain en France. Jusque dans les années cinquante, le cadre officiel de la ville se cantonnait aux limites d'une seule commune.

Avec le développement des banlieues, le nombre de communes se partageant la même agglomération de population s'est accrue, conduisant des statisticiens à réfléchir à la délimitation d'agglomérations urbaines.

²² Ouvrage de MARINE MILLOT, l'extension urbaine a-t-elle une influence sur l'insécurité routière ? L'exemple du pays SALONNAIS, p87

Cette extension du bâti continu a été officiellement enregistrée par l'INSEE dans les années cinquante avec la création de l'unité urbaine. La définition de celle-ci se base sur un critère morphologique (continuité du bâti) et sur un critère de taille (plus de 2 000 habitants)²³. A partir des années soixante, la ville s'étale sur des marges de manière discontinue en produisant des territoires plus fragmentés. L'INSEE crée alors les Zones de Peuplement Industriel et Urbain (ZPIU) pour prendre en compte ce phénomène.

Cette définition voulait rendre compte de l'attraction des unités urbaines sur des communes rurales avoisinantes au travers notamment des migrations quotidiennes domicile travail, en identifiant par exemple des communes dortoirs. Mais en 1990, cette définition a perdu de sa pertinence puisque 96 % de la population française était contenue dans les ZPIU.

En 1997, sont alors créées les aires urbaines pour les remplacer. Elles sont basées sur la localisation des emplois et plus particulièrement sur la mobilité domicile-travail. Elles commencent donc à intégrer la notion de mobilité inhérente à la nouvelle réalité urbaine.

Pour GUEROIS et PAULUS (2002), ces différentes définitions ne s'excluent pas. Elles sont complémentaires et s'avèrent plus ou moins adaptées selon les objectifs de l'étude. La question qui se pose ici est alors de savoir quelle est la définition la plus pertinente de la « ville » à utiliser pour analyser les effets de l'extension urbaine sur les pratiques de déplacements et sur les problèmes de sécurité routière.

2-2. Définition de la forme de l'extension urbaine subie par le « territoire de vie » étudié

Pour mieux rendre compte de l'évolution urbaine subie par le territoire étudié, nous avons exploité les photographies aériennes de ces différentes entités urbaines à l'aide d'un système d'information géographique (SIG), aux différentes dates disponibles sur les 25 dernières années (1973, 1980, 1984, 1989, 1993 et 1998). Le but était de repérer l'extension du territoire aggloméré et surtout la forme de cette extension au cours de la période.

Ils ont, tout d'abord, identifié la surface agglomérée des différentes entités urbaines en 1973, à partir de la définition de l'INSEE qui considère toutes constructions espacées d'au plus 200 m. Pour réaliser ce travail, ils se sont aidés d'un SIG sur lequel les photographies aériennes ont été numérisées et géo référencées. Ensuite, par superposition de photographies, ils ont pu comparer les espaces construits et repérer la construction de lotissements, de groupements de maisons individuelles, ou encore d'immeubles collectifs sur les différentes photographies de 1973 à 1998 et ainsi mesurer les surfaces construites entre deux photographies.

²³ INSEE

Cette démarche permet, tout d'abord, d'analyser plus finement l'évolution urbaine du territoire étudié puisque les photographies aériennes délimitent des périodes plus courtes que celles des recensements de l'INSEE. Ils peuvent ainsi identifier que la période 1984-1989 fut la plus productive en matière de constructions habitables, pour l'ensemble des satellites.

Tableau n°01 : Augmentation de la surface bâtie à fonction résidentielle des agglomérations étudiées de 1973 à 1998

	Salon	Eyguières	Grans	Lançon	Pelissanne	Total
Superficie agglomérée en 1973	5 677 875	1 220 432	617 607	709 552	2 105 346	4 652 937
Surfaces bâties* construites 1993-1998	383 507	230 807	68 924	34 700	186 486	520 917
Augmentation de la surface construite 1973-1998	31.6 %	59.4 %	65.1 %	104.3 %	50.0 %	62.7 %

Sources : recensements INSEE de 1975, 1982, 1990 et 1999

Cette analyse a un autre avantage qui est de pouvoir préciser le type d'extension urbaine subie par le territoire d'étude. En effet ces espaces construits entre 1973 et 1998 sont surtout constitués d'habitat individuel.

Pour Salon, qui a connu une faible croissance de population mais tout de même une certaine augmentation de la surface construite, nous assistons à une certaine dé-densification de la ville. En effet, l'habitat Salonais est constitué majoritairement de logements collectifs mais se dote peu à peu de quelques lotissements en périphérie. Concernant les « villes satellites », qui ont connu une forte croissance de population, elles ont aussi subi une forte extension des espaces construits. Et ces communes sont constituées principalement de maisons individuelles (de l'ordre de 83 % à 92 % des logements en 1999).

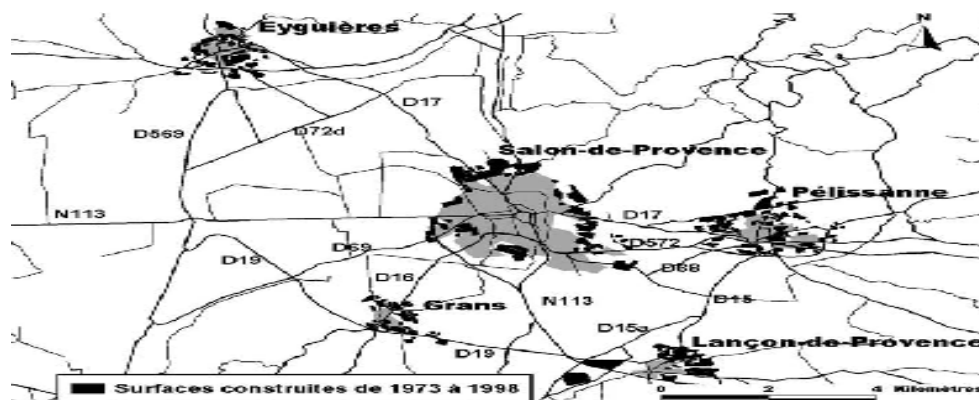


Figure n°04 : Extension des espaces urbains construits de 1973 à 1998 sur notre territoire d'étude autour des surfaces bâties de 1973.

Sources : Marine Millot, l'extension urbaine a-t-elle une influence sur l'insécurité routière ? L'exemple du pays salonais

Ces communes sont en pleine phase d'extension de leur territoire construit. Ces extensions se font surtout en périphérie, pour des questions de disponibilité de terrain, en particulier le long d'axes de liaison entre les différentes communes de notre secteur. Et ces axes relativement rapides ne sont pas toujours adaptés pour des connexions à des zones résidentielles.

Conclusion

Cette étude basée sur une approche spatiale de la réalité urbaine a permis de mettre en lumière le phénomène d'extension urbaine sur un territoire. En effet, l'approche géographique des déplacements quotidiens a permis d'identifier un « territoire de vie », qui dépasse le cadre de l'agglomération mais s'inscrit dans un fonctionnement urbain.

Le « territoire de vie » est souvent d'ailleurs en opposition avec les territoires administratifs, ce qui peut poser des problèmes de gestion, comme pour la desserte en transports en commun. Dans cette étude, le « territoire de vie » s'inscrit dans un contexte d'urbanisation contrainte d'une ville, dû notamment ici à une pression foncière et fiscale forte, et se présente sous forme d'un éclatement urbain, c'est-à-dire d'un redéploiement géographique des lieux de résidence.

L'étude de l'évolution de ce territoire a ensuite permis de mieux caractériser ce phénomène d'éclatement urbain. Grâce à une analyse de l'évolution urbaine et surtout des espaces construits à l'aide de photographies aériennes et d'un système d'information géographique, le type de croissance de ce territoire a pu être identifié.

Cet éclatement urbain se manifeste alors par une croissance des villes satellites (autour d'un centre urbain attractif pour les activités autres que la résidence), sous forme d'une construction importante d'habitat individuel en périphérie de ville, souvent le long des axes de transport.

De plus, une analyse de la mobilité et de l'offre de transport a permis d'identifier les effets de cette extension urbaine sur les pratiques de déplacements. L'éclatement urbain se matérialise alors par une augmentation des déplacements automobiles entre les villes périphériques et la ville centre sur des axes de transport préexistants.

3-L'exemple de la ville de Djelfa

Dès son apparition, la ville a toujours tissé des relations avec son environnement naturel. La nature s'est vue encouragée depuis la renaissance au rang de valeur esthétique et paysagère, dans les jardins de l'aristocratie. Puis les humanistes du XIXe siècle, relayés par les modernistes du XXe, ont vanté les qualités hygiéniques des espaces verts pour des classes ouvrières épuisées sous la pression d'une urbanisation mal contrôlée.

Le XX^e a beaucoup revendiqué pour repenser la ville avec son environnement naturel, « des villes où se mêlent, de façon équilibrée le vert de la nature, le bleu de l'eau, le rouge et le gris du construit. »²⁴

La tendance aujourd'hui des villes qui s'inscrivent dans la perspective du développement durable est de favoriser une démarche de l'intégration de la nature dans les processus du développement urbain. « Faire entrer la nature en ville, faire sortir la ville dans la nature, en somme tisser un lien entre la ville et son hinterland par le biais des franges aménagées, ceintures vertes, trames vertes et bleus, agriculture urbaine, jardins familiaux, etc.

Concilier la ville et ses nouvelles urbanisations avec ses espaces naturels, devient autant, un souci majeur des villes qui cherchent à intégrer leurs franges avec la nature « Une ville qui sait fabriquer des limites franches avec la nature, offre poésie et rapport à l'incommensurable ».

3-1. Développement du tissu urbain de Djelfa au détriment de ses espaces naturels

Depuis l'indépendance et jusqu'à 1980, la ville de Djelfa se développe progressivement dans deux directions privilégiées du Sud et d'Ouest, selon l'axe principale reliant Alger et Laghouat (Figure 05).

En effet, depuis la création de la zone industrielle au sud de la ville, qui a constitué un obstacle d'extension de la ville vers le Sud, la ville a changé les directions de son extension urbaine, Est et Ouest, et elle a évolué de l'extension en damier vers l'extension radio centrique (Figure 06).

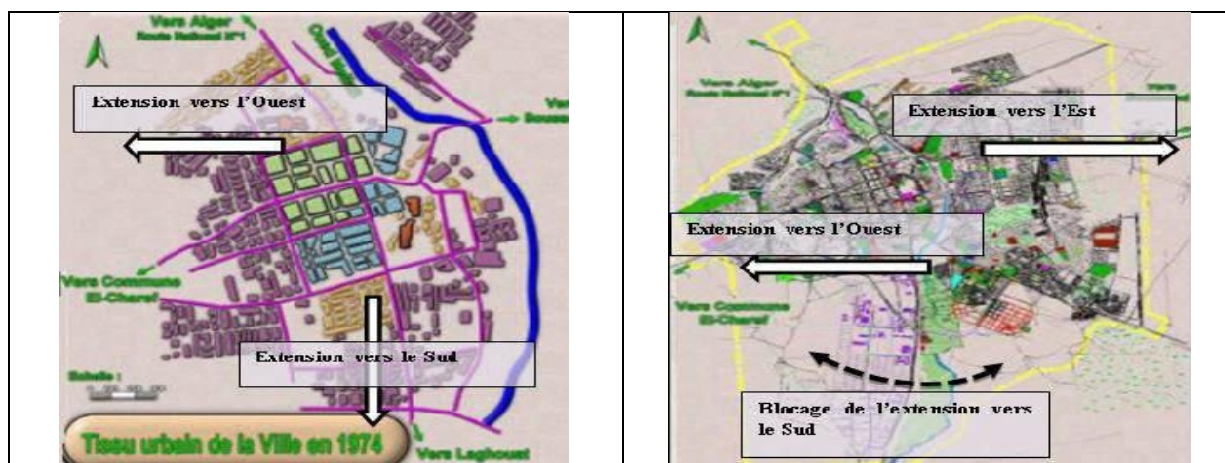


Figure 05 : Extension de la ville vers le Sud et l'Ouest.

Figure 06 : Extension de la ville vers l'Est et l'Ouest.

Source des deux figures : REBIAI Hanane (sur la base du PDAU de la ville de Djelfa, cité par BENHOUHOU Med Naim, juin 2012).

²⁴ REBIAI Hanane. les espaces naturels dans es extensions urbaines de la ville de Djelfa. Mémoire de Magistère, école polytechnique d'architecture et d'urbanisme EPAU, 2014, p24.

Le développement de la ville et l'essor du transport urbain, ont impliqué la réalisation de la voie d'évitement au côté Ouest de la ville. Cette réalisation a bloqué l'extension de la ville vers l'Ouest qui était la direction privilégiée pour l'extension.

L'extension urbaine de Djelfa n'arrête pas de se développer, même après qu'elle ait atteint ses limites vers le Nord par des reliefs montagneux, le reboisement de Chbeika et la forêt de Senelba ; vers le Sud par la zone industrielle, les terres agricoles et le centre d'enfouissement technique. Elle reprend son extension dans l'Ouest là où il y a d'autres limites liées aux terrains de propriétés Aarch et dans l'Est derrière l'Oued Mellahet ses zones inondables qui représentent une véritable rupture dans le tissu et le fonctionnement urbain entre la ville et l'extension Est.

Face à ces contraintes d'extension, la ville ne trouve l'issue de son extension que vers le Nord-Est sur l'axe de Bahrara cette zone est inondable et caractérisée par des terres agricoles avec un sol fertile. Malheureusement, le PDAU de Djelfa a préconisé les extensions de la ville dans cette zone (POS3, POS18, POS22).

La plupart des responsables contactés ont favorisé l'arrêt de l'extension urbaine de la ville et le recours vers la multiplication des noyaux urbains et le développement d'autres communes avoisinantes (Moudjebara, Ain Elbel, Ain Elmaàbed...) et le village de Ouled Abaid'Allah. D'autres gestionnaires d'un nombre moins important ont favorisé l'extension de la ville en hauteur par la réalisation des immeubles de plus de dix étages. Grosso modo, tous les gestionnaires consultés ont exprimé leurs inquiétudes de la possibilité que cette ville répète le scénario de l'étalement urbain des grandes villes algériennes.

3-2.Principe d'urbanisation :

Le principe d'urbanisation de la zone étudiée remonte à une idée de création d'un pôle secondaire qui rééquilibre l'armature urbaine de toute la ville. L'axe principal de Moudjebara (Est-Ouest) peut être considéré comme un véritable support d'extension urbaine.¹⁸⁹ Sur cet axe et en arrivant à la limite Est de la zone étudiée, l'extension urbaine arrive aux limites de reboisement du barrage vert qui côtoie cet axe principal.

L'urbanisation des poches vides, la réalisation d'équipements importants et le renforcement des principaux axes par une diversité d'activités culturelles, commerciales, administratives et de loisirs sont autant de facteurs soutenant l'émergence d'un pôle secondaire sur cette zone.

La lecture du POS établi pour cette zone a révélé qu'il n'a pas été étudié comme un seul système urbain et il n'a pas mentionné les différentes interactions entre l'espace

urbanisé/l'extension urbaine et les différents espaces naturels ; cette négligence participe au déséquilibre entre l'espace urbanisé et l'espace naturel et à la dégradation de l'espace naturel et de la qualité de vie urbaine. C'est pratiquement le cas de tous les POS établis pour la ville ainsi que de son PDAU.

3-3.Front urbain entre l'extension et les espaces naturels

Dans les opérations de planification et de gestion de la ville les fronts urbains nécessitent une prise en compte sérieuse comme étant des espaces entrant dans la composition urbaine, car ce sont des espaces clés où se passent toutes interrelations environnementales, spatiales, économiques et fonctionnelles entre ce qui est urbanisé et ce qui est naturel.

Suite à la richesse de la portion choisie en termes d'espaces naturels et par la suite en termes de fronts urbains, nous choisissons le front urbain entre l'extension urbaine vers l'Est et l'espace reboisé du barrage vert.

C'est un front urbain extérieur marquant la limite physique de l'agglomération avec son espace reboisé. Il peut constituer une limite urbaine dans le sens qu'il peut contenir l'étalement urbain et contrôler le mauvais effet de l'espace reboisé sur l'espace urbanisé.

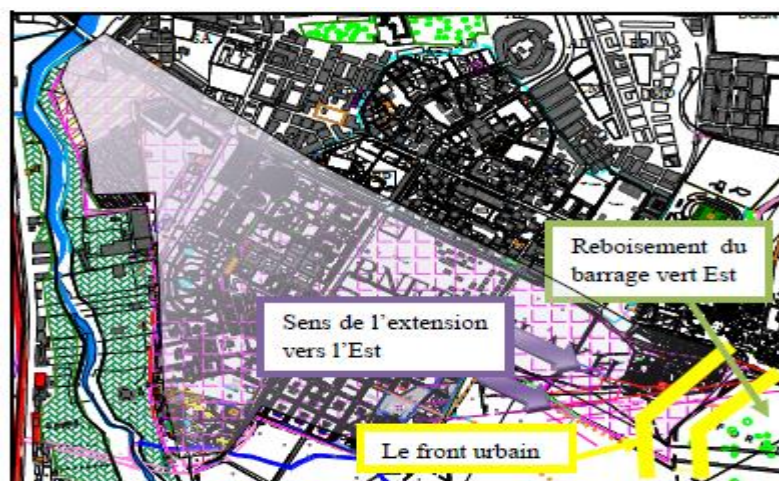


Figure n°07 : Le Front urbain entre la proposition d'extension et l'espace reboisé.

Source des deux figures : REBIAI Hanane (sur la base du PDAU de la ville de Djelfa, cité par BENHOUGHOU Med Naim, juin 2012).

Ce front urbain peut permettre de contenir les pressions foncières qu'entraîne l'étalement urbain de la ville sur son espace reboisé. S'il est bien traité il pourra offrir un espace de transition et d'équilibre entre l'extension urbaine de Djelfa vers l'Est et l'espace reboisé de barrage vert.

Dans cette portion qui comporte l'extension urbaine de la ville vers l'Est et l'espace reboisé du barrage vert, peuvent passer un tas de flux inputs et outputs à travers du front urbain qui sépare ces deux espaces. La détermination prévisible de ces flux dans cette portion

du système urbain pourra nous donner la clé de voute pour établir des directives d'aménagement plus adéquates, pour concilier l'extension urbaine et l'espace reboisé et les penser dans un seul système urbain.

Les instruments d'urbanisme établis pour la ville de Djelfa ne prennent pas en considération les espaces naturels et les espaces urbanisés –ou extensions urbaines- comme un seul système urbain. Même le front urbain l'espace clé d'équilibre entre le naturel et l'urbain n'est pas mentionné par ces instruments.

Ils ont tentés à travers cet exemple de déterminer certaines interrelations dans le sous-système extension urbaine de Djelfa vers l'Est et l'espace reboisé du barrage vert Est, et puis ils ont généralisés ces interrelations sur tout l'écosystème urbain de la ville.

La détermination des interrelations dans l'écosystème urbain de Djelfa est un outil qui aide à la valorisation réciproque d'espaces naturels et d'espaces urbanisés ; cet outil doit s'intégrer dans la planification urbaine environnementale qui doit être prise en considération par tous les instruments d'urbanisme à fin de réussir un bon équilibre ville-nature.

Conclusion

L'accroissement des populations urbaines est souvent présenté comme l'un des nœuds du défi alimentaire à l'échelle de la planète, mettant en exergue la contradiction entre une urbanisation qui, d'un côté, engendre une dynamique de croissance ininterrompue et irréversible de la demande de produits alimentaires de plus en plus élaborés et, de l'autre, exerce une pression croissante sur les ressources foncières disponibles, limitant ainsi les capacités de l'agriculture à répondre à la demande alimentaire.

Les travaux des géographes tendent à tempérer cette vision alarmiste en révisant les chiffres produits à partir des catégories définies par les administrations. Ils montrent aussi que les aires urbaines représentent moins de 0,5 % de la surface terrestre émergée, avec un poids « nettement plus élevé » en Europe (1,78 %).²⁵

Opposer un espace rural qui aurait une vocation de production agricole et un espace urbain qui serait consommateur et non-agricole n'est pas opérationnel. Cela masque une réalité beaucoup plus complexe.

Il est nécessaire de prendre en compte la multiplicité des processus d'urbanisation et leurs interactions avec la transformation des espaces ruraux pour comprendre l'incidence de l'urbanisation sur les capacités de production agricole.

²⁵ Frédéric Lançon, ouvrage L'extension urbaine à travers le monde : enjeux pour les villes et les campagnes, p98.

Analyser ces interactions rurales – urbain à travers le prisme des migrations et des mobilités permet d'identifier les nombreuses répercussions de la croissance urbaine sur l'organisation des espaces ruraux.

Celles-ci comprennent notamment la création de sources de revenu alternatives à la production agricole et le renforcement des capacités d'innovation très souvent facilité par des transferts de capitaux des villes vers les campagnes. Plus que la part de la population urbaine, ce sont surtout les structures (poids relatifs des petites et des grandes villes) et les morphologies urbaines (étalement *versus* densification) qui peuvent avoir une incidence sur la nature des interactions entre espaces ruraux et urbains.

Malgré son ampleur et sa vitesse, en particulier dans les régions du globe les moins urbanisées (Afrique et Asie), l'urbanisation ne doit pas être perçue comme une transition, ni conçue comme un basculement, débouchant sur un désert rural, voire la disparition des sociétés rurales. On observe plutôt un continuum entre rural et urbain, matérialisé par des stratégies de migration et de mobilité des ménages qui s'inscrivent dans ces deux espaces.

La diversification des activités des ménages en milieu rural remet en question la réduction de l'activité rurale à la production agricole.

L'incidence de l'urbanisation sur la production agricole doit être raisonnée à plusieurs échelles car les pratiques alimentaires des citadins reposent sur une combinaison de modalités d'approvisionnement allant d'une agriculture de proximité, voire urbaine, à la consommation de biens agroalimentaires produits dans des filières globales opérant à l'échelle mondiale.

Élaborer une prospective sur le défi alimentaire de l'urbanisation doit donc avoir pour ambition de construire des scénarios décrivant comment pourraient évoluer ces combinaisons entre dynamiques d'urbanisation et évolution des espaces ruraux qui se jouent à différentes échelles, plutôt que de poser la question dans les termes d'une transition de modalité d'utilisation de l'espace dominante à une autre.

Deuxième partie

Premier Chapitre :

Cadre pratique :

Représentation de la ville de
Tébessa

Introduction :

Tébessa occupe une position stratégique à l'extrême Est de l'Algérie, c'est une ville carrefour à la frontière du désert et de la Tunisie, aboutissement de voies de circulation importantes et constitue un point de transit entre l'intérieur et l'extérieur du pays d'une part et entre le Tell et le Sahara d'autre part.

Tébessa couvre une aire de 13878 kilomètres carrés et se rattache naturellement d'une manière générale à la zone des Hauts plateaux et partiellement à l'immense étendue steppique du pays.

Administrativement la wilaya se compose de douze (12) daïras englobant vingt huit (28) communes, son armature urbaine a connu un essor important en matière d'urbanisation d'où l'on note une augmentation dans le taux d'agglomération dû essentiellement à l'effort de développement consenti à ce jour.

La wilaya totalise une population de 549066 habitants correspondant à un parc total de logements : 115.755 unités réparties comme suit :

89.994 Logements en zone urbaine soit 78% du parc global.

25.761 Logements en zone rurale soit 22% du parc global.²⁶

Elle présente aussi des caractéristiques de wilaya hétérogène à zoning complexe qui chevauche sur trois (3) étages bioclimatiques:

- la partie nord: zone semi-aride ;
- la partie centrale (zone médiane) : zone aride ;
- la partie sud : zone présaharienne.

Elle est limitée :

- au nord : par la wilaya de Souk Ahras ;
- au sud : par la wilaya d'El Oued ;
- à l'est : par la Tunisie ;
- à l'ouest : par les wilayas d'Oum El Bouaghi et Khenchela.

En plus de sa vocation principale qui est l'agro - pastoralisme la wilaya est caractérisée par l'exploitation minière du fer et du phosphate dans les communes de : Ouenza, Boukhadra et Bir El Ater.

En matière d'urbanisation, ces dernières années la wilaya de Tébessa a connu un développement accéléré en raison de sa promotion au rang de chef lieu de wilaya en 1974.

²⁶ R.G.P.H 1998 - Direction de la planification et de l'aménagement de territoire de Tébessa .

Il s'en est suivi la réalisation d'un important programme de logements, d'équipements et de services tels que l'aéroport et autres équipements structurants.

Ceci a généré une certaine attractivité qui a été à l'origine de l'émergence de cités d'habitat précaire édifiées sans plans et sans équipements de proximité.

Ce phénomène a été accentué lors de la dernière décennie, en raison des conditions sécuritaires, situation vérifiée lors de l'élaboration du plan local de l'habitat (PLH) par un T.O.L de certaines communes inférieur à 3 et 4 personnes par logement.

1-Situation et caractéristiques de la commune de Tébessa: histoire et patrimoine.

La commune de Tébessa est constituée à plus de 98% du chef lieu en termes de population, c'est pour cela que nous intégrons la présentation de l'agglomération avec celle de la commune.

Elle constitue le chef lieu de la wilaya qui administre 28 communes.

Sa position géographique au centre de la wilaya est remarquable à tout point de vue : de sa proximité de la frontière et de sa situation sur un nœud important de voies de communication (nord-sud et est-ouest).

Elle est limitée :

- au nord : par la commune de Boulhef Dyr ;
- au sud : par la commune d'El Malabiod ;
- à l'est : par la commune de Bekkaria ;
- à l'ouest : par les communes de Bir Mokkaddem et El Hammamet.

Elle appartient au domaine bioclimatique semi aride doux. A la faiblesse des précipitations en outre très irrégulières, s'ajoute une répartition saisonnière très variable caractérisée parfois par de violentes averses.

Le réseau hydrographique qui sillonne la plaine de Tébessa s'étend entre les monts de némamchas et ceux de Gouraya, il demeure peu dense et fonctionne autour de l'exutoire de l'oued EL-Kebir. De cette situation, résultent plusieurs contraintes dont l'irrégularité des cours d'eaux est liée surtout à l'importance des apports liquides surtout en période de crues.

La commune de Tébessa est marquée par son pôle urbain – la ville – qui était organisée bien avant l'arrivée des carthaginois ou des romains, ce dont témoignent les industries acheuléennes, les gisements et les nombreux restes capsien de la région.

La ville de Tébessa est implantée sur les piémonts de Djebel Ozmor, à une altitude qui varie entre 800 et 900 mètres, d'une superficie de 184 kilomètres carrés, est considérée

comme entité urbaine avec un taux d'urbanisation de 99 %, abritant 161440 habitants occupant ainsi, une position prédominante dans le réseau urbain de sa région.²⁷

Tébessa qui portait le nom de Thevest est aujourd'hui riche de ses monuments qui datent de l'époque romaine et byzantine...La ville de Tébessa est un catalogue architectural et archéologique de notre histoire nationale :

- la préhistoire avec ses mégalithes, ses dolmens, ses peintures rupestres, ses escargotières, ses outils en pierre taillée et ses tombeaux mystérieux ;
- Carthage et Rome y ont laissé d'indélébiles traces de leur passage, édifices religieux, ponts, aqueducs, théâtre, huileries, basilique, arc de triomphe, tombeaux, bornes militaires et les stèles mortuaires racontent la vie quotidienne de l'antique Thevest ;
- la muraille byzantine, les tours de guet, l'église orientale narrent à leurs manières, le siècle de l'empire d'orient à Thevest, les révoltes et les insurrections qui s'y sont déroulées ;
- l'islam triomphant et Thevest devient Tébessa ;
- les mosquées du 11 siècle à minarets à quatre faces et les koubbas à l'honneur des saints martyrs de la foi ;
- Tébessa l'ottomane qui résista à toutes les conquêtes ;
- Tébessa l'héroïque qui paya son lourd tribut et versa ses torrents de sang pour la liberté de la patrie ;
- Tébessa la moderne, avec ses boulevards, ses placettes, ses jets d'eau, son musée, son aéroport et son université ...

La ville est par ailleurs traversée dans le sens sud nord par les oueds de Zaarour, Rafana, Nagues et Segui.

Ces conditions physiques sont en fait un obstacle à l'extension urbaine de la ville, ces oueds qui se déversent sur oued El-Kebir constituent les principaux drains de la ville et des djebels Doukane et Ozmor.

Cette situation défavorable à l'extension de la ville est également renforcée par :

- les potentialités agricoles de la plaine qu'il faudrait préserver et l'oued el-kebir au nord ;
- les dépressions qui rendent difficiles les opérations de drainage au nord ouest ;
- les fortes pentes, la présence d'un massif forestier et d'un réseau dense de talwegs au sud.

²⁷ R.G.P.H 1998 - op.cit.

En fait la seule possibilité d'extension, reste la partie située à l'ouest de la RN 10, mais là aussi le caractère linéaire fortement marqué sera davantage renforcé.

Il est bien évident que cette option ne constitue pas la solution la mieux appropriée, eu égard au fait que cela compliquera davantage la gestion urbaine déjà difficile de Tébessa.

Toutes ces potentialités nous obligent à engager des réflexions pour une vision globale concernant le renouvellement de la ville ancienne et lui donner une nouvelle image future.

2-Croissance urbaine: la ville de Tébessa a travers les âges.

Tébessa qui portait le nom de Thevest est aujourd'hui riche de ses monuments qui témoignent de plusieurs époques (Romaine, Byzantine, Turque...etc.). Sous l'effet d'éléments sociologiques, économiques et stratégiques, la ville de Tébessa a connu principalement dans son développement urbain les étapes suivantes:

2-1. De la préhistoire à l'occupation romaine :

Bien avant la période historique, le site de Tébessa fût habité par des peuplades dont on retrouve les traces en plusieurs endroits, ce sont des dolmens, des cromlechs dressés sur les monts voisins où des vestiges de l'âge de pierre, silex taillés témoignent de nombreux ateliers.

L'antique Thevest semble avoir été connue des grecs sous le nom d'Hecatompyle.

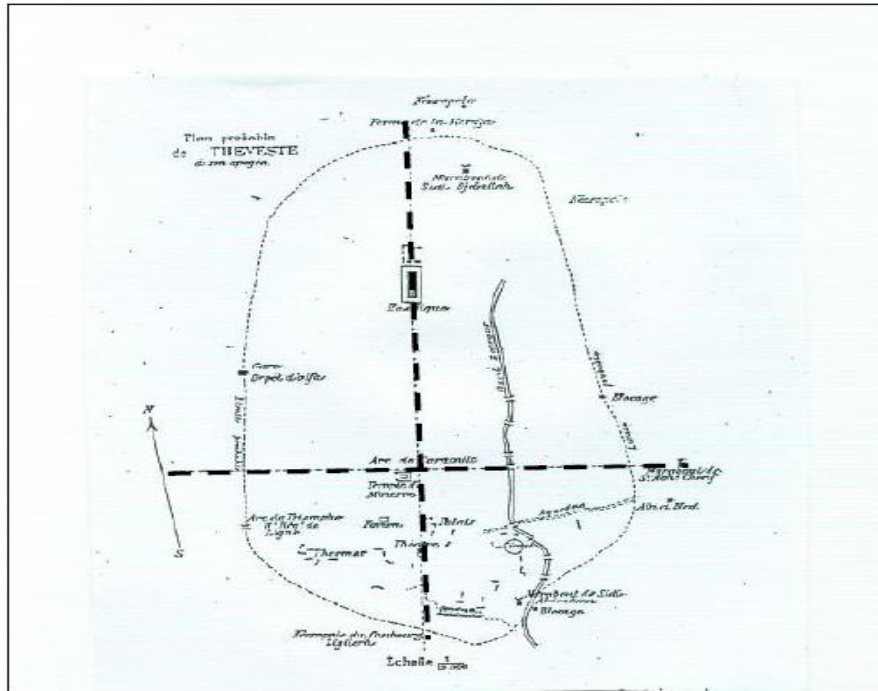
C'est vers le 3ème siècle avant J.C qu'une incursion carthaginoise vers le sud a été à l'origine d'un premier centre commercial et militaire, cependant la ville indigène située au pied des contreforts de l'Aurès ne garde pas plus de 50 ans les phéniciens, et seuls des tombes creusées dans le roc sur le versant nord et de djebel Ozmor seraient d'origine punique.

L'histoire reste confuse jusqu'à l'anéantissement de Carthage et de Thevest. Après avoir connu plusieurs dominations successives de hordes, tribus ou armées de passage, elle vit l'arrivée des premiers latins au 2ème siècle avant J.C.

Le territoire de la ville fait alors partie de la Numidie, mais le royaume de Jugurtha va perdre son autonomie et s'intégrera à la province romaine au 1er siècle avant J. C. Auguste installe la 3ème légion et son quartier général à Thevest, qui d'humble bourgade va devenir une agglomération importante, autour du camp comptant 10000 hommes de troupes romaines et plusieurs milliers de troupes indigènes autour de laquelle regroupent rapidement une population civile de commerçants industriels, fermiers et colons romains.²⁸

²⁸ M.GHARZOULI. Lazher, Renouvellement du centre ancien de la ville de Tébessa, thèse de magister, université Mentouri-Constantine, 2007, p47.

Figure n°08 : la ville de Tébessa à l'époque romaine.



Source : ouvrage Tébessa mystère de la région,

Après une période d'insurrections et de répressions durant laquelle Thevest se trouve au centre des opérations contre les Getales et les musulmans, l'empereur Claude réorganise l'Afrique .Thevest déjà devenue une des villes importantes de l'Afrique, va encore se développer et s'embellir en cette période de paix, elle est érigée en municipes sous Vespasien et voit s'élever le forum et l'amphithéâtre.

Sous Trajan au début du 2eme siècle, l'arrière pays commence à être exploité avec méthode et la cité va atteindre son apogée sous Hadrien où la ville compte environ 50000 habitants, elle est dotée alors d'un théâtre, de thermes et de luxueuses maisons.

La ville devient colonie sous Septime Sévère et Caracalla donne à tous les habitants la citoyenneté romaine, un arc de triomphe et le temple de Minerve furent édifiés.

De grands quais bordent la rivière, sept ponts font communiquer les deux rives et un système de canaux favorise le ravitaillement en eau et l'irrigation .Thevest est le point de départ d'une dizaine de routes qui rayonnent dans toutes les directions.

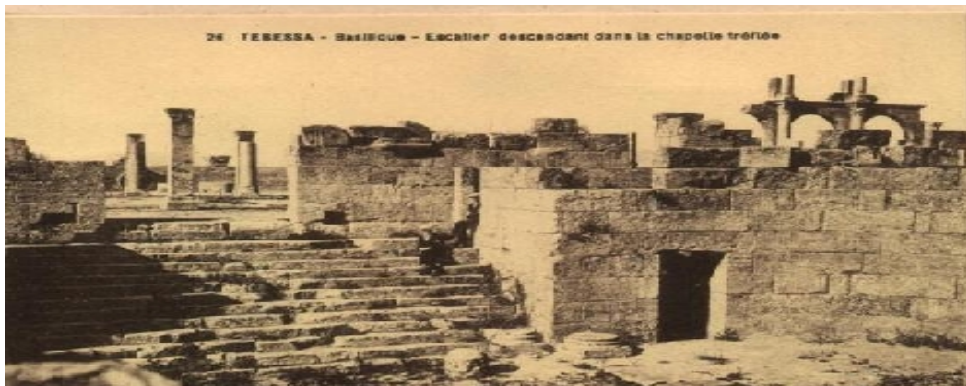
Photo n° 01 : arc de triomphe de Caracalla.



Sous les Gordiens, la ville est saccagée par les Maures. A la fin du 3eme siècle, Thevest vit sa dernière période de paix avant les troubles dus à l'apparition du christianisme et qui vont ensanglanter le pays.

En 313, la première église chrétienne est fondée et Constantin relève en partie les ruines. Après les luttes entre chrétiens et donatistes, Théodore déclare le christianisme religion officielle en 385, c'est alors que s'érige la plus importante basilique de la chrétienté africaine.

Photo n° 02: la basilique.



2-2.Occupation vandale et byzantine :

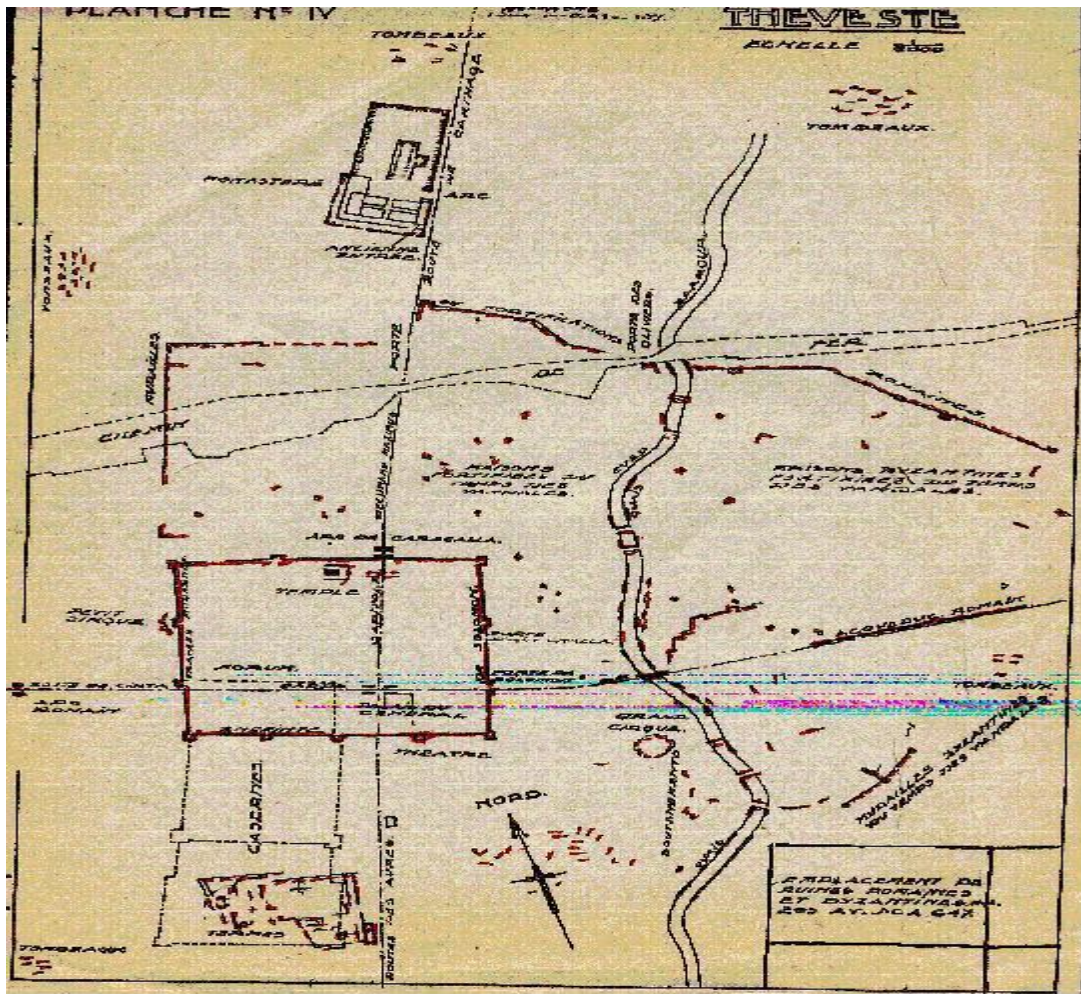
La communauté chrétienne subsistera sous la domination des vandales qui s'installent en Numidie au 5eme siècle. Certains aspects de la vie romaine sont conservés mais la ville dépérit lentement, mutilée fréquemment par des incursions maures qui incitent les habitants à se fortifier. De cette période datent les nombreuses tours éparses que l'on trouve à Tébessa.

Sous Helderic la cité est saccagée, les vandales désunis sont chassés par un général Dejustinian Bélisaire, qui réorganise l'Afrique ainsi que son successeur Solomon arrivé en 538 et qui relève les ruines accumulées par les berbères.

Ce second fondateur de Thevest fait construire une citadelle byzantine qui formera le noyau de la ville contemporaine, mais les maures commencent à se soulever, la ville s'entoure d'une deuxième enceinte,

L'histoire de Tébessa devient confuse jusqu'à l'invasion arabe en 647 et le pays ne se relèvera plus.

Figure n°09 : la citadelle byzantine



Source : M.GHARZOULI. Lazher, Renouveau du centre ancien de la ville de Tébessa, thèse de magister, université Mentouri-Constantine, 2007.

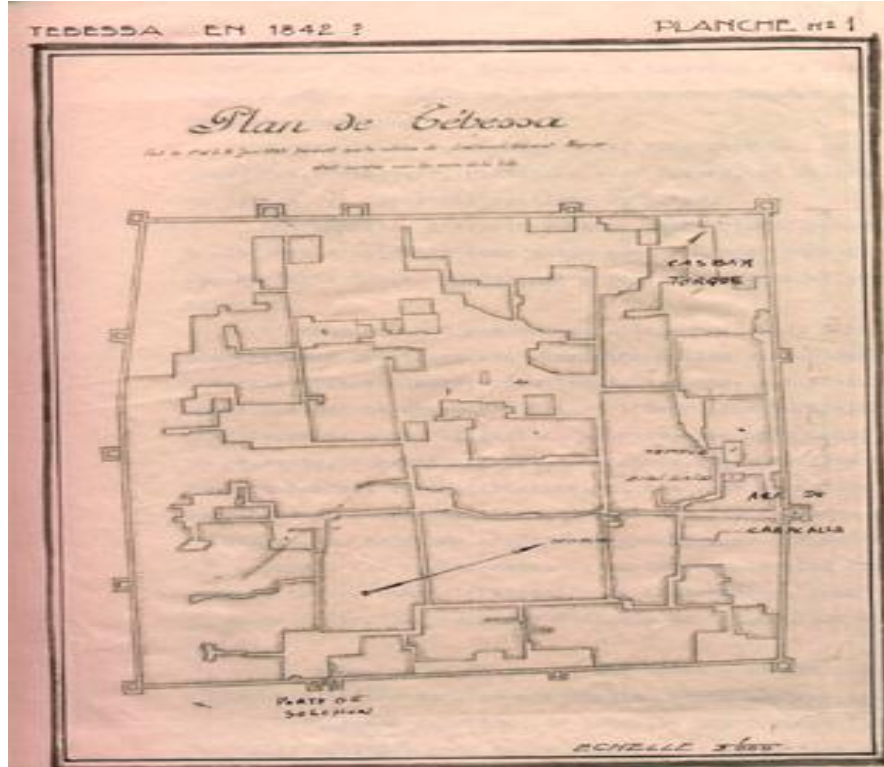
2-3.Occupation musulmane :

Les musulmans pénètrent à Tébessa au 7ème siècle après J.C, après le siège de la ville où les chrétiens se retranchaient.

La Thevest romaine devient la Tébessa musulmane, après une courte domination berbère, sous la prophétesse Kahina, les arabes restent vainqueurs au début du 8ème siècle. Le pays va alors faire partie successivement de l'empire des Khalifes, de l'Etat des Arlébites et des Fatimides à la chute desquels le peuple berbère reprend son autonomie.

En 1056 a lieu la grande invasion des Hilals qui refoulent les berbères ainsi que les derniers colons romains et domineront la région durant quatre siècles. Vers 1573, Tébessa passe sous la souveraineté des turcs jusqu'à l'arrivée des français.

Figure n°10 : Tébessa en 1842

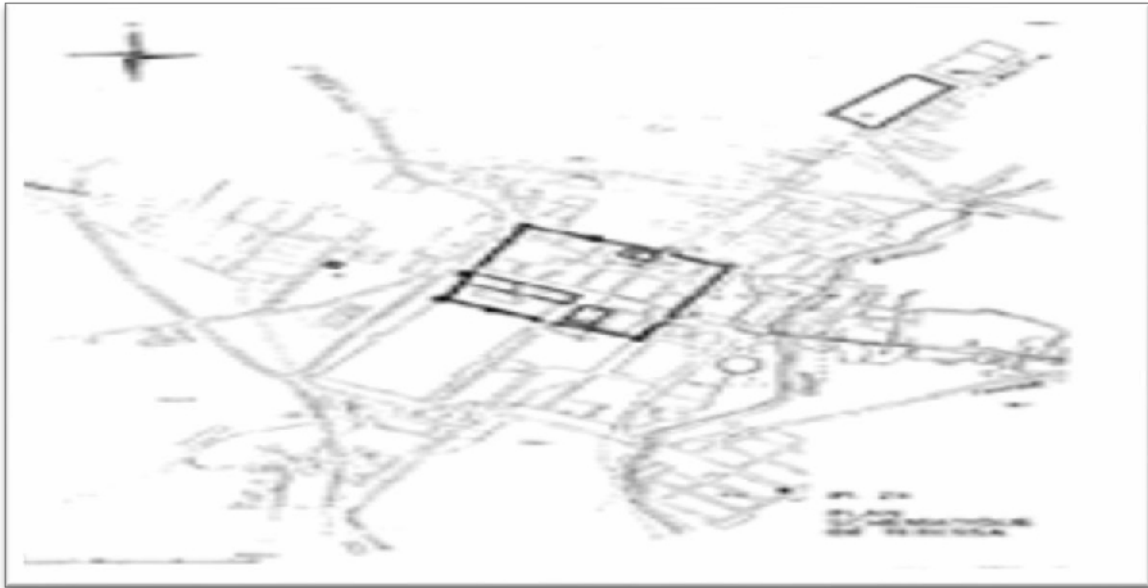


Source : M.GHARZOULI. Lazher, Renouveau du centre ancien de la ville de Tébessa, thèse de magister, université Mentouri-Constantine, 2007.

2-4.Occupation française :

Après 1842 les français avaient essayé de prendre la ville, mais l'occupation ne devient définitive qu'en 1851 et après une période d'organisation. Durant l'époque française, la ville s'est beaucoup agrandie, le centre à l'intérieur des remparts est réorganisé, le Cours est une route autour du centre et la trame ancienne des rues est respectée en grande partie, bien que la plupart des maisons sont remplacées par des constructions coloniales mélangées partiellement avec des maisons de type traditionnel arabo – musulman avec cours à l'intérieur.

Figure n°11 : Tébessa en 1956.



Source : M.GHARZOULI. Lazher, Renouveau du centre ancien de la ville de Tébessa, thèse de magister, université Mentouri-Constantine, 2007.

Photo n°03: le Cours à l'intra muros.



Photo n° 04: constructions coloniale à l'intra muros



2-5. Après l'indépendance:

Durant la première qui s'étale entre 1962 et 1985, la ville de Tébessa a eu un développement accéléré de son urbanisation, en raison de sa promotion au rang de chef lieu de wilaya en 1974.

Il s'en est suivi, par la réalisation d'un important programme de logements au niveau des ZHUN, des équipements et services tels que le siège administratif de la wilaya, l'Aéroport et autres équipements structurants.

Ceci a généré une certaine attractivité qui a été à l'origine de l'apparition de l'habitat illicite populaire (Zaouïa – Zitoune – El Djorf et El Merdja) et a introduit une forme de dévitalisation des espaces ruraux ; ces quartiers ont émergé spontanément sans plans d'urbanisme et sans équipements de proximité.

Durant cette période, l'expansion urbaine de la ville s'est faite dans plusieurs directions :

- au nord : par l'implantation de l'aéroport, de la zone industrielle et de la zone d'activité ;
- au sud : par la réalisation de l'habitat et des équipements ;
- à l'Ouest : par la localisation de programmes de l'habitat et des équipements structurants.

La seconde étape à partir 1985 à ce jour où le développement urbain de la ville de Tébessa s'est poursuivi. Contrairement à la première étape, le développement urbain de la ville est caractérisé par une expansion dans les directions nord et ouest mais planifiée et organisée dans le cadre des plans d'urbanisme (PUD puis PDAU). C'est en fait durant cette période que sont apparus les ZHUN, les équipements d'accompagnement, certains équipements structurants et des cités illicites à la périphérie de la ville.

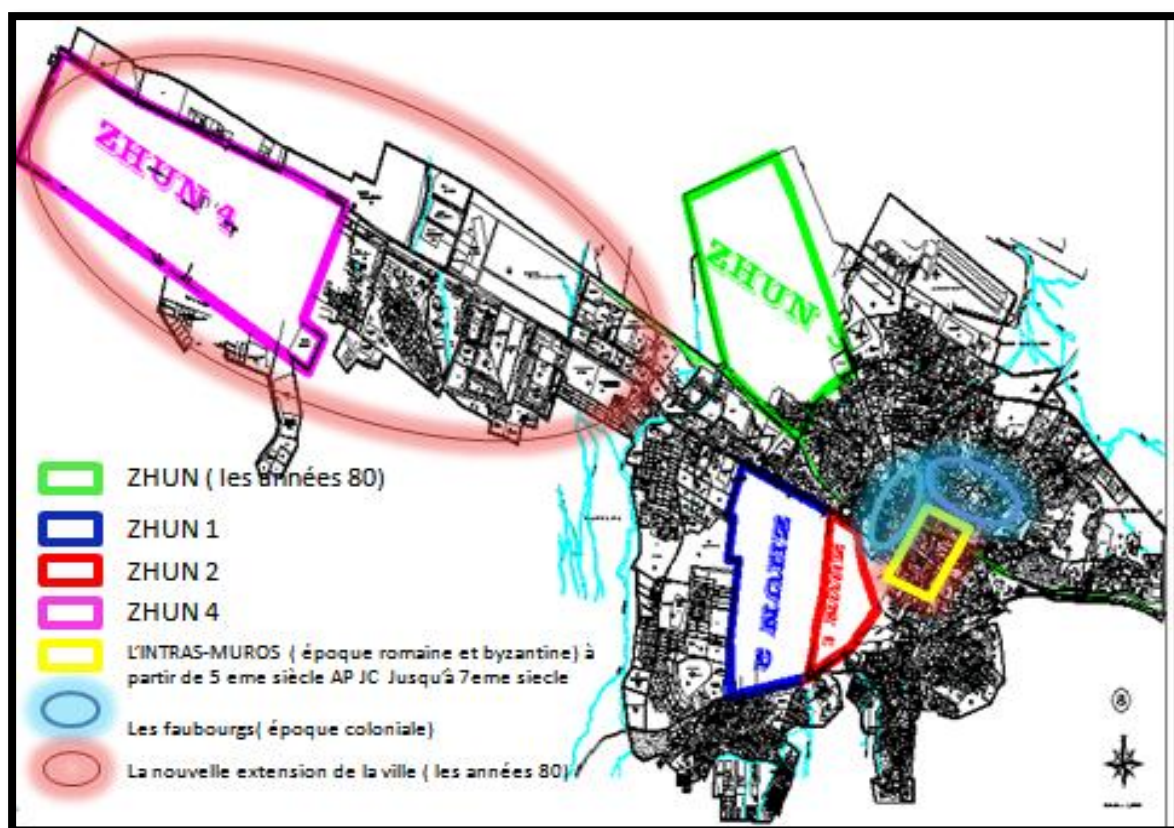
L'amorce de l'urbanisation linéaire sur la RN10 a été entamée avec la réalisation de la ZHUN IV et le centre universitaire de Tébessa. A cette période, la ville a connu également une forte croissance démographique (de 66500 habitants en 1977, elle est passée à 111000 habitants en 1987 et à 161440 en 1998).²⁹

Le développement urbain très rapide n'a pas permis une maîtrise de la gestion adéquate et a donné lieu un dysfonctionnement et à un déséquilibre spatial. Tébessa est donc un pôle dominant à l'échelle de tout l'espace de la wilaya, c'est une ville qui se distingue par :

²⁹ M.GHARZOULI. Lazher, Renouveau du centre ancien de la ville de Tébessa, thèse de magister, université Mentouri-Constantine, 2007, p58.

- une forte tertiairisation, liée surtout aux commerces et aux services (près de 120 emplois dans le tertiaire pour 1000 habitants) ;
- un niveau de développement non négligeable du secteur secondaire notamment le BTP (24836 / 126313.emplois, soit 20% de la population occupée) ;
- une position de monopole dans l'animation du territoire, à partir de la présence d'un aéroport, sa position au point de convergence de toutes les routes nationales qui structurent la région (RN10, RN16, RN83 et RN82) et de ses niveaux économiques de service et d'équipement.

Carte n° 01: L'extension de la ville à travers les âges



Source : PDAU TEBESSA (traité par l'auteur)

Cet accroissement appréciable qu'a connu la ville de Tébessa a fait que l'évolution de son tissu urbain, selon une forme linéaire, pose aujourd'hui de sérieux problèmes de gestion urbaine, alors qu'elle continue à croître, en dépit de contraintes physiques et des potentialités agricoles qui limitent les capacités de son site. Tébessa, est aujourd'hui caractérisée par:

- une prédominance d'habitat individuel, posant ainsi de grands problèmes pour la circulation et l'implantation d'équipements ;

- une précarité des conditions de vie des populations et du cadre bâti, traduite par l'existence de quartiers présentant une structure anarchique et l'insuffisance, voire l'absence du minimum de commodités ;
- une vétusté des réseaux d'assainissement, avec un sous dimensionnement des conduites dans les quartiers illicites et l'absence d'épuration des eaux usées ;
- un mauvais état du réseau de voirie, non revêtu, non aménagé et ce, particulièrement dans les quartiers illicites de la Zaouïa, El-Djorf et El- Merdja ;
- un sous dimensionnement des réseaux d'alimentation en eau potable ;
- un patrimoine culturel et historique dégradé et délaissé.

L'influence de ces facteurs est telle qu'aujourd'hui, Tébessa se distingue par des indicateurs traduisant une forte croissance de la ville, comparativement aux autres agglomérations de la wilaya. La hiérarchie du réseau urbain de la ville est marquée par une extension urbaine de forme linéaire qui conduira à terme à une conurbation.

Ceci s'explique par la facilité qu'offre l'assiette foncière le long de la RN 10 qui se caractérise par une topographie de faibles pentes, les sols de bonne portance et la proximité des réseaux d'énergie, de transport, de télécommunication, d'alimentation en eau potable et d'Assainissement. Par ailleurs toutes les poches urbaines existantes ont déjà fait l'objet d'affectation ou d'occupation.

Actuellement, Tébessa demeure l'une des villes importantes du pays avec un noyau ancien qui souffre de dysfonctionnements divers (cadre bâti dégradé, problèmes de déplacements et de stationnements...)

Photo n° 05 : l'image actuelle de la ville de Tébessa



3-Délimitation du périmètre du centre ville :

La tradition urbaine en Algérie nous a légué un patrimoine historique qui constitue le plus souvent le symbole de la centralité dans nos villes.

Le dynamisme commerçant et le symbolisme de quelques édifices ou de compositions urbaines du domaine public renforcent cette image du centre, point de concours d'une expression humaine collective très intense et de phénomènes d'utilisation du sol qui évoquent le processus organique.

Les principaux éléments de lecture du centre-ville, tels que l'évolution historique l'a modelé jusqu'à nos jours, peuvent être résumés à partir de trois approches :

3-1. La centralité géographique et de communication :

On observe là les éléments qui concourent à une définition géographique du centre-ville :

- site d'implantation du centre (une image originale du centre) ;
- taille du centre (un noyau médiéval et ses extensions, limitées à des murailles ou boulevards) ;
- l'accessibilité (voies radiales, boulevards, percées pénétrantes...) ;
- l'activité marchande (plusieurs types d'activités se superposent) ;
- les activités d'échange (rencontre, information) et de communications aléatoires (côtoiement humain) ;
- les activités ludiques et de créativité (culture, spectacle de l'architecture et du décor).

3-2. La puissance du centre, forces de pressions et forces de résistance à la transformation :

Ce sont les éléments qui caractérisent et conditionnent la dynamique actuelle du centre-ville :

- rayonnement économique régional ;
- évolution et poids des densités, des activités et des relations fonctionnelles entre les composants du centre ;
- expansion spatiale et fonctions péri-centrales (complémentaires du centre), mutations de l'occupation du sol (besoin d'espace, transformations en cours) ;
- concurrence des occupations des sols et répercussions foncières (sélection des activités exercées au centre par la rentabilité économique des sols) ;
- demande collective des usagers sur les services offerts au centre (tertiaire supérieur, cadre urbain, facilité des déplacements, confort).

3-3. Le bilan descriptif du centre, le contenu visuel et symbolique :

Ce sont les éléments perçus par l'utilisateur :

- impact qualitatif du domaine bâti et des espaces publics (identité des paysages urbains) ;
- repères, réseau signalétique et lisibilité du centre ;

- identification des caractères urbains signifiés par le bâti, les édifices, les activités et la population elle-même ;
- animation (diversité et complémentarité des ambiances de vie), besoin de rencontre et de consommation visuelle du spectacle urbain.

Il est délimité conformément aux zones urbanisables édictés par le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (P.D.A.U) approuvé par arrêté du wali n° 107 en date du 25/01/1995.

D'une superficie de 60 ha, il est limité :

- au nord : par la voie ferrée ;
- à l'est : par la route des martyres et route Hachichi Chérif ;
- au sud : par la route Boulekerem Brahim ;
- à l'ouest : par l'avenue Colonel Mohamed Cherif.

4-Les composantes du site :

Une ville, un centre, se présentent à nous par les images qu'offre l'assemblage composite des matériaux urbains, la présence et la signification des objets contenus dans notre espace sensoriel est une réponse à de fonctions de repérage, d'intelligibilité, de confort physique et psychologique que nous cherchons.

Ces fonctions sont diversifiées et hiérarchisées de façon plus ou moins consciente pour chaque individu .La ville et notamment le centre agrègent de telles fonctions, particulièrement signifiantes de la société, de son histoire et de son devenir.

Le centre – ville se déterminera par la conjonction de trois type de facteurs :

4-1. Les facteurs morphologiques :

Ce sont les critères traditionnels se référant à la distinction du centre par rapport au reste de la ville, sur le plan du bâti, des volumes, du type de formes urbaines (cette approche cadre la structure physique du centre).

4-2. Les facteurs fonctionnels :

Ces facteurs visent à caractériser le centre par les flux de relations qu'il entretient avec le reste de l'agglomération, et éventuellement l'extérieur (cette approche cadre plus précisément le rôle du centre dans le fonctionnement de la ville).

4-3.Les facteurs psycho-sociologiques :

Ils cherchent à situer l'image du centre, et son rôle dans les relations sociales qui se tissent dans la ville (on cadre ainsi la perception du centre et son impact sur le vécu des citoyens).

L'aire d'étude est composée essentiellement de trois (3) secteurs importants :

4-3-1. le premier secteur : c'est le cœur de la ville constitué de :

- a- L'hyper centre (intra - muros) qui témoigne du passage de plusieurs civilisations : c'est la partie la plus ancienne de la ville, limitée par le rempart Byzantin qui constituait la seule partie agglomérée de la ville à l'arrivée des français. C'est actuellement le noyau le plus vivant et essentiellement commerçant. Les constructions ont en général un étage sur rez de chaussée et les plus élevées ne dépassent pas les trois ou quatre étages. Le seul espace libre d'une certaine importance est le cours « Carnot » constitué par une piétonnière de 17 mètres de largeur. L'accès se fait par la porte de Constantine, goulet d'étranglement construite par le génie, sans valeur esthétique, mais qui a le mérite d'assurer la continuité du rempart, caractère très sensible à l'arrivée par la route de Constantine et qu'il importe de préserver. Les trois autres portes qui permettent l'accès à cette partie intra-muros, sont toutes aussi étroites et inconfortables : porte de Solomon extrêmement belle dans l'axe de la rue Solomon essentiellement piétonnière, porte de l'horloge (Ain Chala) et la porte de Caracalla constituée par l'arc de Caracalla, étroite et faisant suite à la rue Caracalla, très encombrée (de 6 mètres d'emprise seulement). De ces deux axes part un réseau capillaire de voies étroites et très difficile d'accès (largeur moyenne de 5 mètres). Les constructions de ce quartier sont à prédominance européenne dans la partie ouest, musulmane dans les parties est et nord.
- b- Les logements collectifs promotionnels réalisés durant les années 80, d'une bonne qualité architecturale notamment par comparaison aux autres cités des quartiers avoisinants « L'hyper centre se définit principalement par la continuité des façades commerciales, et la localisation en continuité immédiate de certains équipements les plus importants dans les différentes fonctions. Une place, un jardin, un édifice public peuvent constituer un élément de l'hyper centre ou au contraire une limite ».

4-3-2. Le deuxième secteur : à l'ouest de l'hyper centre, le long de l'axe est-ouest de l'extension de la ville (route de Constantine) , s'étendent les faubourgs Saint-Saëns et Saint Germain. Habitat discontinu, à prépondérance européenne. Un grand nombre de services publics y sont implantés (administration écoles – terrain de musée ...). Tissu urbain en majorité colonial, les faubourgs aujourd'hui représentent une quintessence de la ville. « Les faubourgs renvoient historiquement à une notion de périphérie de ville, faubourg venant du latin fors (faris : dehors) désignant l'extérieur du bourg, l'après ville en quelque sorte. Le terme est utilisé depuis plusieurs siècles pour qualifier l'ensemble des habitations hétéroclites qui se pressent

contre les murs d'enceinte sans faire partie de la ville mais indiquant une notion de continuité »1.

4-3-3.Le troisième secteur : situé au nord de l'hyper centre, le long de l'axe nord - sud de l'extension de la ville (route d'El Kouif). C'est un quartier assez hétérogène, son tissu urbain est composé de plusieurs types de constructions (anciennes, coloniales et arabo – musulmanes).

L'ensemble du territoire est donc caractérisé par son cadre architectural et urbain ancien, et la concentration des équipements et les activités socioéconomiques.

5-Population :

La vie en ville ne va pas en soi : elle est l'association paradoxale de sociabilités de masse, d'une exacerbation des composantes individualistes et un vaste rassemblement d'hommes.

Le centre-ville est un lieu de contact et d'apprentissage, où l'ensemble des citoyens de la ville acquiert l'information, où les différentes couches sociales se côtoient, où les étrangers à la ville ou à la vie urbaine se situent.

En centre-ville, une population résidente diversifiée, tant du point de vue de la composition des ménages, que du point de vue des couches sociales représentées l'idée de contact et d'innovation doit être appréciée de façon différente selon les couches sociales.

Le diagnostic de la population est basé sur les données des deux derniers recensements réalisés par l'office national des statistiques (ONS) en 1987 et 1998 et les perspectives d'évolution de la population à long terme :

Tableau n° 02 : évolution de la population commune / wilaya de Tébessa entre 1987, 1998 et 2008

Désignation	Recensement de l'année 1987	Recensement de l'année 1998	Recensement de l'année 2008
Commune de Tébessa	112007	161440	196537
Wilaya de Tébessa	410233	549066	648703

Source : D.P.A.T. de Tébessa.

Le taux d'évolution de la population de la commune de Tébessa (44,13%) est nettement supérieur à celui de la wilaya (33,84%) ce qui justifié l'attractivité de la ville, notamment son centre objet de l'étude.

Tableau n° 03 : évolution de la population de la commune de Tébessa (a court- moyen et long terme)

	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018	2020
Urbain	196761	207287	218376	230059	242366	255331	268991	283380
Rural	2096	2209	2327	2451	2582	2721	2866	3019
Total	198857	209496	220703	232510	244948	258052	271857	286399

Source : P.L.H. De Tébessa.

Conclusion :

La tension entre les deux logiques liée aux mutations profondes dans la société et l'évolution économique provoque la promotion de nouveaux espaces et de nouvelles conditions de vie (rapport dialectique entre la société et l'espace), et par conséquent la ville est une production sociale qui résulte des enjeux politiques et économiques.

En signalant que les évolutions récemment constatées conduisent à une structuration toute différente de l'espace urbain, on sait que les problèmes actuels du centre-ville sont surtout une tendance à la congestion concomitante avec un dépérissement de son contenu et de son attractivité en qualité.

Le plan local de l'habitat (PLH) de la wilaya de Tébessa établi en 2004 prévoit une augmentation de la population à l'horizon 2010 au chef lieu de wilaya (Tébessa) à 220703 habitants dont 218376 habitants au centre urbain (soit une évolution de 36%).

Ce capital humain prévisible incite les autorités locales à réfléchir sérieusement sur la demande sociale à satisfaire et l'amélioration du cadre urbain de la ville. Il est donc utile de s'interroger sur ce phénomène urbain, pour dégager les tendances qui affectent la population.

Deuxième Chapitre :

Cadre analytique : Analyse du
périmètre d'étude axe RN10

Introduction :

La maîtrise de l'extension qui veut dire qu'il faut promouvoir un urbanisme d'incitation, que ce soit dans la modification du contexte urbain actuel, que se soit à la périphérie immédiate de la ville d'aujourd'hui, que ce soit à une certaine distance du périmètre de l'agglomération il faut favoriser les réalisations et aider les éventuels promoteurs à comprendre l'intérêt de s'implanter dans tel endroit plutôt que dans tel autre.

L'urbanisation doit participer à organiser l'aménagement aux différentes échelles géographiques, c'est un tout qu'il faut mener de front, on ne peut étudier un secteur sans connaître ceux de la périphérie, sans déterminer les grandes orientations de l'ensemble.

Non seulement il est important d'assurer une cohérence entre tous les éléments nécessaires par la mutation de notre société et l'évolution de ces mêmes éléments, mais nous devons veiller à ce que tout au long de cette évolution, l'équilibre entre les réalisations soit maintenu, en évitant qu'un secteur prenne le pas sur un autre, car la ville est un corps social vivant qui est appelé à grandir en étendue plus encore qu'en population.

On tente de maîtriser l'extension pour vouloir redonner à la ville une certaine vie, une certaine réalité, pour assurer en quelque sorte un relais politique, administratif et social avec l'institution urbaine, ce que l'on souhaite c'est rendre vivable la complexité de la ville, recréer la proximité des résidents avec l'entité (ville).

La ville est perçue comme une entité plus ou moins homogène, dont on cherche à expliquer la dynamique : consommation d'espace, création d'emplois, rôle d'animation etc.

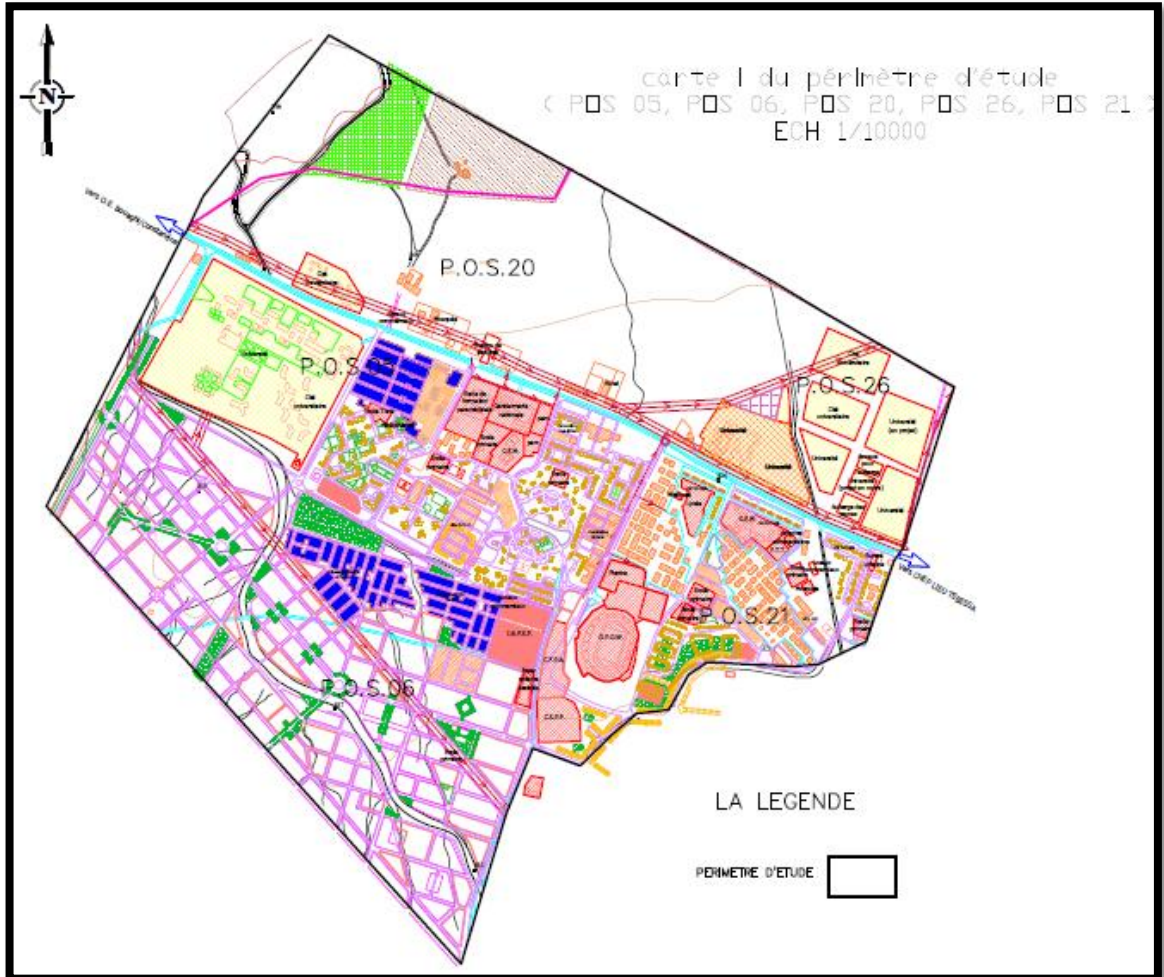
On s'intéresse essentiellement à la structuration de la ville, et de ces réflexions qui sortent des études, des modèles qui expliquent d'abord les motifs de l'extension : terrains moins coûteux, disponibilité en espace, ensuite les raisons qui donnent à la ville son importance : existence des zones d'emploi, produisant des mouvements et des migrations quotidiennes.

Les pouvoirs publics ont trouvé au moyen du plan d'occupation au sol, l'outil de contrôle et de maîtrise du phénomène urbain et son extension future. Il s'agit de promouvoir un cadre de vie harmonieuse en établissant des normes et des règles se conforment à la création sur urbanistiques nouvelles.

1- Situation et présentation

Le site de l'extension de la ville de Tébessa est situé sur la plaine de la Merdja³⁰ à l'Ouest de la ville sur l'axe Tébessa - Constantine. Il est localisé sur les terrains réservés à l'extension de la ville de Tébessa. Ces terrains ont été dégagés dans le cadre des études du PDAU.

Carte n°02 : périmètre d'étude



Source : PDAU de la commune de Tébessa, 2014 (traité par l'auteur)

Les terrains de cette extension (POS 05, POS 06, POS 20, POS 26, POS 21) couvrent une surface de 968.60ha³¹ dont une partie est déjà occupée par des logements (ZHUN) ou par des équipements réalisés (université, complexe sportif, écoles, CEM, auberges, etc.) ou en cours de réalisation (plusieurs programmes de logements, centre psychopédagogique, etc.).

Le site est bordé par :

- Au Nord par des terrains de la Merdja inondables et la zone industrielle
- Au Sud par Djebel Ozmor

³⁰ Rapport de POS A09 de la commune de Tébessa.2014

³¹ PDAU de la commune de Tébessa.

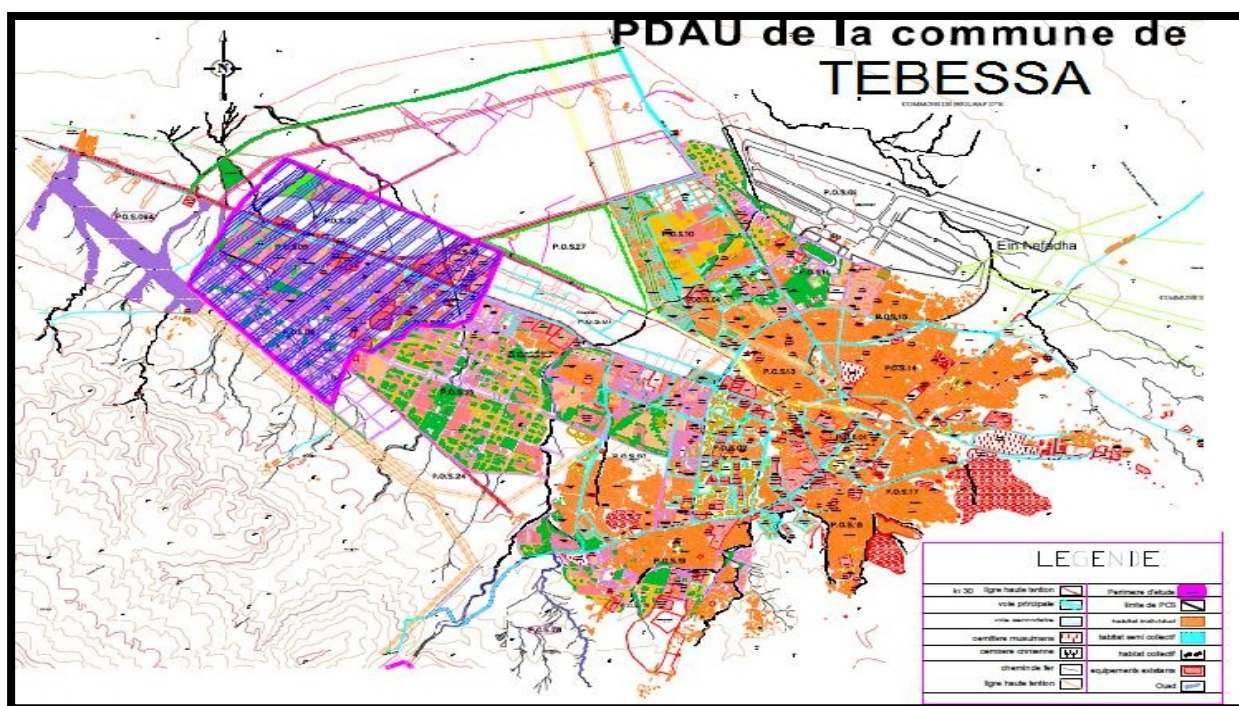
- A l'Est par la ville de Tébessa
- A l'Ouest par des terrains vagues.

1-2. Les limites de périmètre d'étude :

L'aire de l'étude est située à l'extrême ouest de la ville nouvelle de Tébessa sur la route nationale N : 10 qui mène vers Oum el Bouaghi Limité au :

- Nord par des terrains agricoles.
- A l'est par le POS 07 et POS 22 et POS 23.
- Au Sud par des terrains vagues.
- A l'Ouest par POS A09.

Carte n°03 : situation de périmètre d'étude



Source : PDAU de la commune de Tébessa, 2014 (traité par l'auteur)

1-3. La topographie :

Le levé topographique est l'outil de base à la reproduction de l'état physique existant, il permet d'avoir l'image du terrain, sa morphologie, ses pentes, ses contraintes naturelles et / ou urbanistiques.

Une première analyse du levé topographique révèle que l'aire d'étude se situe sur un terrain régulier avec une déclivité inférieure ou égale à 5%.

1-4. Les servitudes :

En effet, la montagne à elle seule couvre plus de 50% de la superficie de la commune et culmine à plus de 1500 m d'altitude. La plaine est étirée d'Ouest en Est, portée à une altitude de 800m et son orientation obéit ou dispositif montagneux.

Les oueds et ravins dans leur partie amont entaillent les reliefs sur des profondeurs considérables.

La végétation sur le site est faible à cause des conditions climatiques très rudes, sauf dans la zone montagneuse qui est couverte d'une forêt clairsemée, constituée de pins d'Alep. La densification permet de ralentir le travail de l'érosion sur les fortes pentes.

Les limites du périmètre d'intervention sont liées soit à des contraintes naturelles, soit à des contraintes artificielles, qui ont l'avantage de permettre à l'architecte d'aménager les terrains selon un tissu cohérent et d'avoir une dépréciation du noyau ancien sans pour autant marquer la rupture.

Car ce dernier garde son pouvoir et sa prédominance par les équipements stratégiques et la liaison sera réduite à quelques accès bien définis avec l'ancienne agglomération. Les limites naturelles sont caractérisées par un Oued important qui est Oued Refend et les terrains alluvionnaires actuels de Oued Nagnes et Kebir (ou Oued et Kebir). Les limites artificielles sont essentiellement les deux lignes électriques de transport (haute tension) et la zone industrielle.

De ce fait, les limites du périmètre d'intervention peuvent être matérialisées de la manière suivante :

- Au Sud, la limite suit le tracé des lignes électriques de haute tension. A proximité des deux sites à nuisances que sont le cimetière et le site archéologique, la limite contourne ces derniers pour les préserver de tout empiètement par l'urbanisme.

Ce dernier est large et sujet à des débordements, ainsi la limite continue tout en suivant le cours du dit Oued. À son passage au - dessous de la route nationale par un ouvrage, la limite change de direction en suivant la route et en longeant une contrainte artificielle qu'est la zone industrielle en ses parties Sud et Ouest.

- A l'extrémité Nord - Ouest de cette dernière, la limite change de direction vers l'Ouest à proximité alluvionnaire actuel d'Oued Kebir qui indique la limite du lit major, où toute construction est strictement interdite. Par ailleurs, une voie de contournement est projetée à cette limite.

- A la partie Ouest, la limite suit la clôture de l'université et continue linéairement vers les deux lignes électriques de haute tension déjà citées.

2- Analyse des formes urbaines (analyse urbanistique)

L'analyse de la forme urbaine pose a priori la lecture en plan, sur deux dimensions, des principales caractéristiques morphologiques du tissu urbain. Tel que convenu dans la méthodologie, cette approche distingue plusieurs échelles d'analyse afin de dégager différents

types d'enjeux et de choix qui se posent dans la conception de l'aménagement urbain comme de ses composantes. Sur ce fond de plan, se construisent, se rénovent, se transforment et se remplacent les bâtiments et infrastructures qui donnent le relief au paysage urbain.

À cette troisième dimension s'ajoute l'échelle du temps puisque ces différentes opérations se succèdent et s'influencent pour constituer différents épisodes de l'histoire d'une ville.

Pour comprendre la formation historique du territoire urbain, il faut à la fois interroger les plans pour signaler le cadre physique de développement et le processus historique pour saisir les objectifs et conditions qui ont soutenu le choix de tels aménagements formels.

À ce titre ce deuxième chapitre vise à établir deux aspects sur le territoire du secteur d'étude; d'identifier dans un premier temps les grands périodes du processus d'urbanisation, dans un deuxième temps d'établir les principaux éléments structurant la forme de ce territoire.

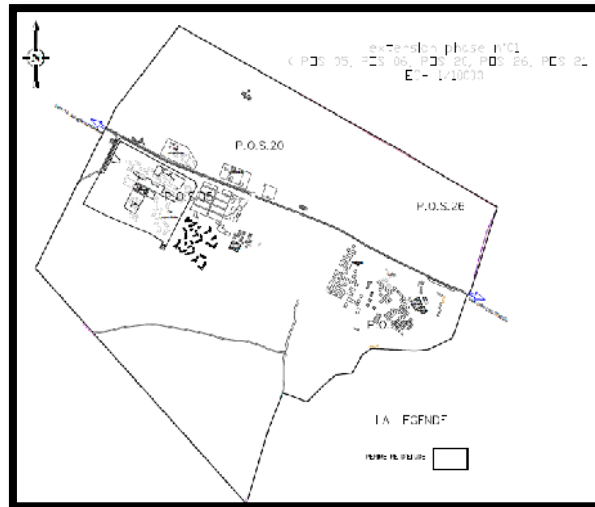
2-1. Les trois phases d'extension du périmètre d'étude :

Phase 01 (les années 80) : un tissu discontinu donc l'apparition des ZHUN (zone d'habitat urbaine nouvelle) après les années 80, dans le cadre de l'instrument d'urbanisme à savoir le PUD (urbanisme dirigé) comme un résultat de cette politique, elle engendre des problèmes tels que l'anarchie de développement et la consommation excessive de l'espace et l'absence de la trame urbaine il s'agit d'organisation des bâtiments en barre. Donc l'état vise à une autre vision (PDAU) et POS pour une consommation régulière de l'espace.

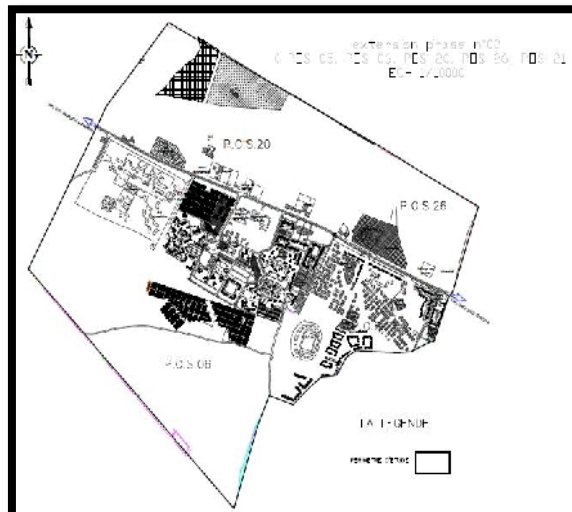
Phase 02 (l'an 2000) : la continuité spatiale engendre une anarchie dans la distribution de parcelle à habiter (habitat anarchique), et puis l'apparition du lotissement dans le cadre de la nouvelle vision (PDAU, POS). Ainsi que l'élargissement des pôles d'équipements (l'annexe universitaire, l'école de paramédicale ...etc.).

Phase 03 (2014) : l'extension s'oriente vers le côté gauche de RN10 beaucoup plus qu'à sa droite qui s'occupe par des terrains agricoles, et une intégration de nouveaux équipements qui touche le pôle universitaire Cheikh larbi Tébéssi anarchiquement, avec de nouvelles révisions et propositions de programmation au niveau de POS 06 et POS 20. Et une série d'habitation de type semi collectif en linéarité avec l'axe RN10.

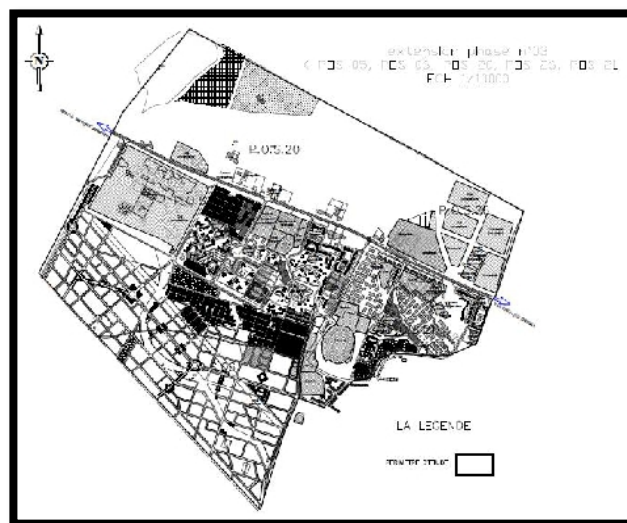
PHASE 01 : les années 80



PHASE 02 : l'an 2000



PHASE 03 : l'an 2014



Source : PDAU de la commune de Tébessa, 2014 (traité par l'auteur)

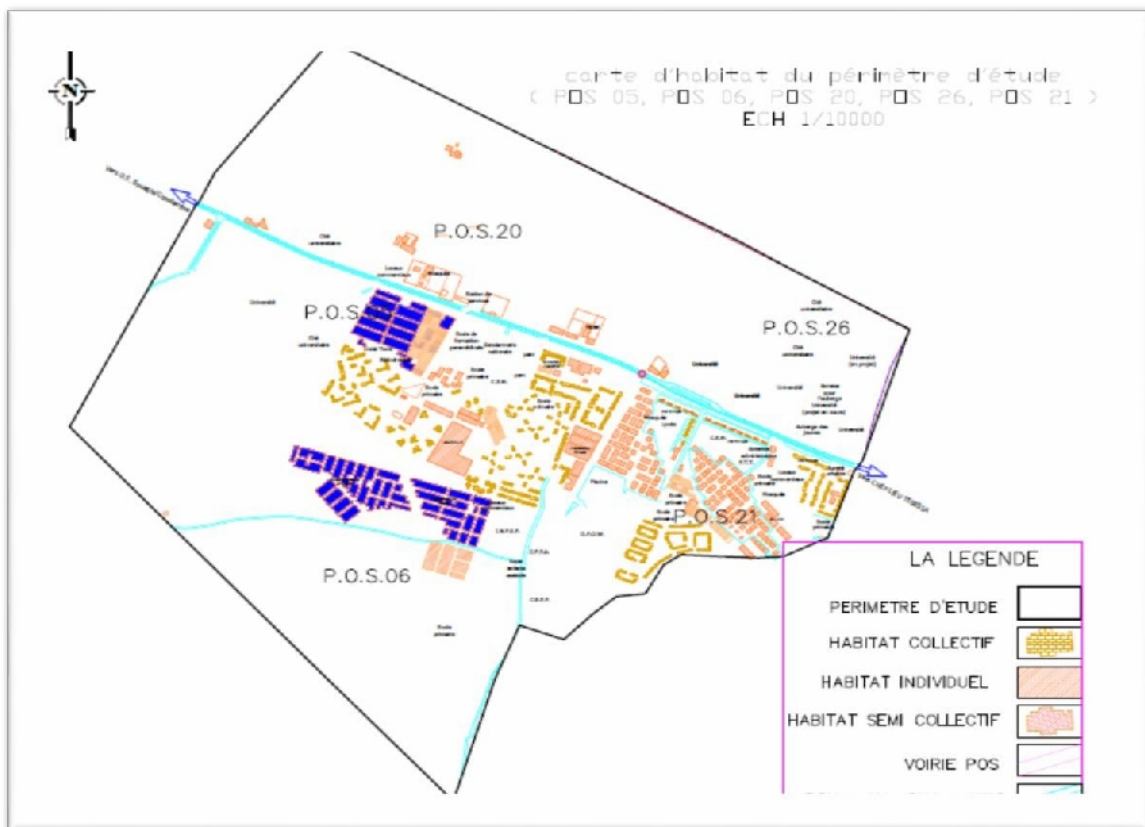
2-2.Habitat

En début du projet d'extension de la ville de Tébessa on constate les ZHUN (zone d'habitat urbaine nouvelle) qui prend l'axe d'une anarchie en distribution des parcelles linéaire dans la partie haute qui engendre un tel sort d'étalement urbain.

Suite à cette situation alarmante l'état a proposer un système nouveau (PDAU, POS) pour la consommation réussite de la surface du territoire, cette dernière configure une nouvelle vision de l'urbain algérien (les coopérations, les lotissement, les quartiers collectifs et semi collectifs). On constate trois types d'habitat :

- a- Habitat anarchique : ce type est dominant dans les POS 05 et 21, il s'agit de l'habitat individuel formel (POS 05, 06, 21, 20) et informel dans la périphérie du périmètre d'étude.
- b- Lotissement : ce type est dominant dans le POS 06 et 05, il s'agit de plusieurs coopérations et de lotissements en damier ce type est plus réussis dans le carte de l'organisation spatiale d'un territoire ;
- c- Les quartiers collectifs : dominant dans les POS 21 et 05, il s'agit d'ensemble d'immeubles d'habitation collective et semi collective.

Carte n°04 : carte d'habitat du périmètre d'étude

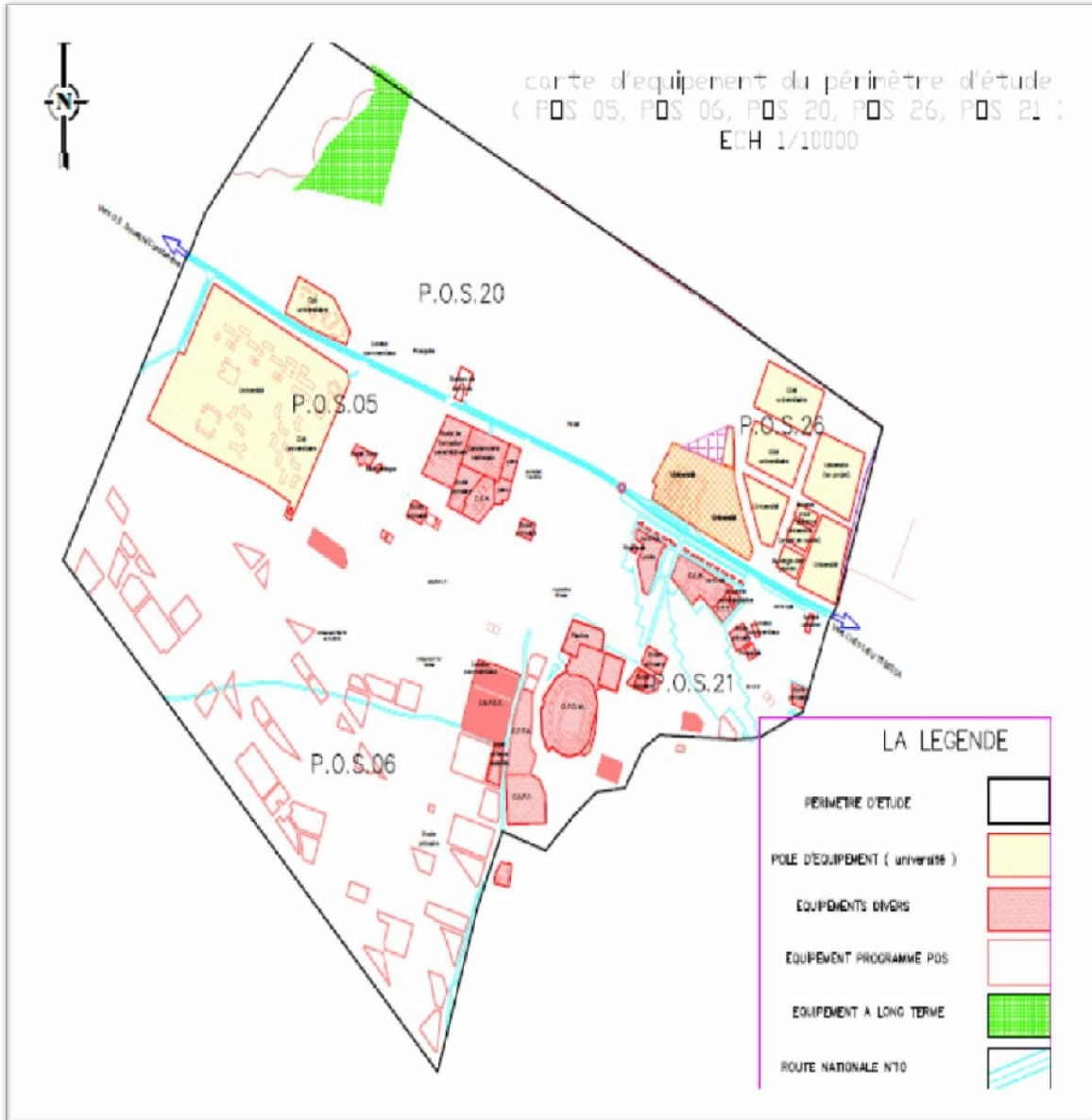


Source : PDAU de la commune de Tébessa, 2014 (traité par l'auteur)

2-3.Equipement

Les divers équipements dans ce périmètre d'étude se distribuent en concentrant sur l'enseignement supérieur comme un pôle d'équipement avec ses annexes dans les POS 05, 26, et 20.

Carte n°05 : carte d'équipement du périmètre d'étude



Source : PDAU de la commune de Tébessa, 2014 (traité par l'auteur)

Les équipements de grande envergure qui ont été programmés à l'échelle des différents centres de quartiers ont été injectés selon des emplacements permettant une desserte relativement équitable, ces équipements de grande envergure sont :

- Université.
- Cite universitaire.
- Ecole de formation paramédicale.

- Complexe Sportif.
- Gendarmerie nationale.
- I.N.F.S.P.
- C.S.P.F.

2-4.Espace non bâti

La route nationale N : 10 traverse la nouvelle extension de la ville dans laquelle se situe notre cas d'étude, cette dernière permet l'accès au site d'extension.

Les deux voies primaire qui traverse le pos 06 desservent l'extension dans sa partie Est, l'entrée principale à ce périmètre se fait à partir de la route nationale N°10 avec la création des autres boulevards qui prennent naissance partir de la ville nouvelle de Tébessa.

Selon les services de la DUC, la wilaya de Tébessa, a bénéficié de plusieurs opérations pour le lancement de travaux d'amélioration urbaine, dans le cadre des programmes de soutien à la relance économique.³²

Ces autorisations de programmes ont permis le lancement des travaux de POS 06 et 05 et 26.

Au niveau de la commune de Tébessa, il est question de 02 opérations, la première se situe au niveau du POS 05 : l'aménagement de l'axe RN10 à proximité de l'université, et la deuxième se situe au niveau du POS 06 (proposition de nouveau pole urbain selon la révision de POS 2014)

Ces améliorations urbaines porteront essentiellement sur la voirie, les aménagements extérieurs, les trottoirs, la création de placettes, aires de jeux pour les enfants, aires de détente...etc.

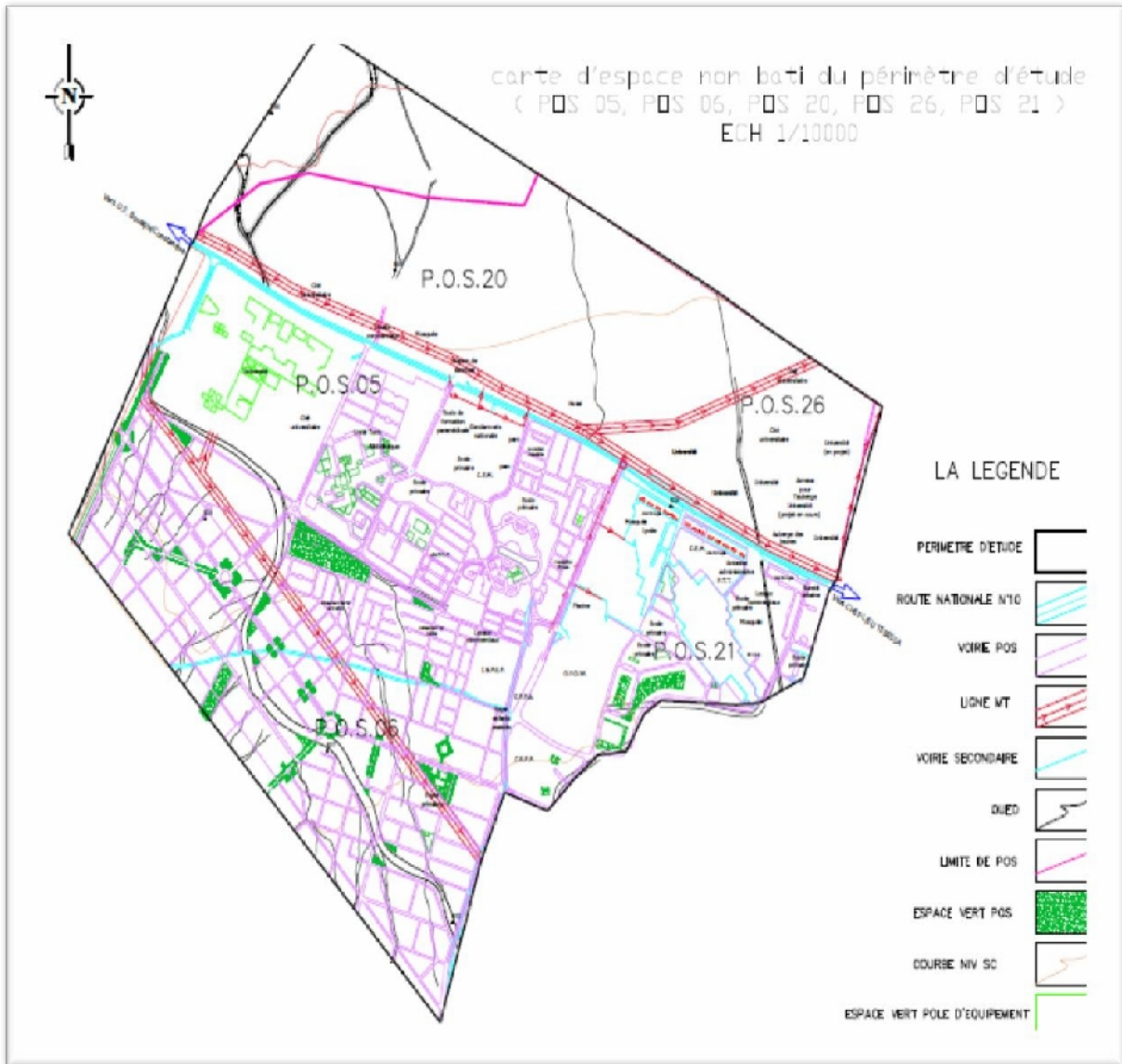
Photo n°06 : emplacement de la voie du POS 06 menant vers le nouveau pole urbain
POS A09



Source : rapport de POS A 09 de la commune de Tébessa, 2014.

³² DUC de la commune de Tébessa

Carte n°05 : carte d'espace non bâti du périmètre d'étude



Source : PDAU de la commune de Tébessa, 2014 (traité par l'auteur)

3-La dimension patrimoniale

Le mouvement moderne a fait table rase du foncier et de son histoire. Le projet de la nouvelle extension commence par l'analyse et la maîtrise du foncier avec son histoire.

Répondre aux exigences de la centralité, de nouveaux axes, d'implantation d'équipements collectifs, c'est dégager, reconquérir ou réserver du foncier, et savoir le gérer dans le temps long de l'aménagement car la non affectation de surfaces et la collectivisation des espaces posent des problèmes d'identité.

Le territoire d'étude est en majorité, propriété privée à l'exception des équipements publics (administratifs, scolaires, sanitaires, financières, culturels) qui sont de propriété domaniale (biens de l'Etat).

L'identité de la ville exige un tel sort patrimonial dans les plus petits détails, notre cas d'étude a perdu son aspect historique de temps en temps en ce qui concerne les façades des habitats, des équipements et des espaces publics.

La touche patrimoniale est marquée dans quelques équipements tel que l'université (faculté de science et technologie) et à l'extrémité de l'extension (portail ouest de la ville est conçu comme l'arc Caracalla).

4-Les Résultats

Après cette analyse urbanistique, nous avons constatés que la situation de la nouvelle extension de la ville de Tébessa est alarmante face à son état par rapport à l'analyse précédente sur notre cas d'étude et l'analyse des trois exemples livresque qu'on a fait précédemment, le projet de la nouvelle extension a orienté la croissance spatiale vers l'anarchie urbaine.

4-1.En habitat

Le problème d'habitat anarchique dans ce contexte fait partie de la male orientation vers un étalement urbain par excellence, et engendre une densification inattendue sur l'axe principale RN10, et un exode rurale à la périphérie de ce périmètre, avec une absence des éléments d'identité historique et culturel.

4-2.En équipements

Le déficit des équipements de première nécessité (santé, sport, tourisme, culte et culture) marque une déviation dans le sens correcte de cette extension.

Dans le cadre du tourisme on remarque l'absence totale des musées et des centres culturels en tant que zone d'extension universitaire riche en héritage culturel.

4-3.En trame viaire

Les voiries qui pénètrent les POS de ce périmètre à partir de l'axe principal RN10, marque la périurbanisation dans ce cas, elles se distribuent d'une manière aléatoire qui mène à hétérogéniser le tissu urbain et puis l'anarchie de l'habitat.

5-Les Recommandations

5-1.Valoriser l'habitat pour une image positive de la ville :

Ces secteurs d'habitat doivent présenter un caractère historique, esthétique, où la mise en valeur de tout ou partie de l'ensemble du patrimoine peut faire l'objet d'une opération de renouvellement.

En effet le renouvellement du parc logement en tant que fonction urbaine prédominante permet d'intégrer l'aspect patrimonial et historique d'une part et de mieux apprécier le niveau de satisfaction de la population en améliorant leur cadre de vie d'autre part.

Toute opération de rénovation urbaine qui touche à l'immobilier au sens large influence le marché du logement de l'extension et préserve une certaine qualité de l'environnement (l'image positive de la ville) car la préservation de l'habitat garantit la survie des centres historiques.

Il apparaît aujourd'hui nécessaire de s'orienter vers la mise sur pied d'un plan d'action sur le périmètre, et en particulier sur l'ensemble du tissu urbain ancien , il est donc opportun de prévoir des interventions adéquates afin de permettre de mieux ajuster la situation aux besoins locaux.

Cet ensemble d'éléments une fois regroupés, il conviendra de définir avec un maximum de clarté les objectifs d'une politique d'habitat dans la nouvelle extension qu'il va s'agir de mettre en œuvre (reconsidérer la politique de l'habitat pour organiser au mieux la cité) , et notamment pour répondre à la grande question : comment répondre à la demande sociale contemporaine sur les modes d'habiter, et satisfaire des besoins fondamentaux d'intimité, de lumière, de calme, tout en constituant la ville dans ses dimensions impératives d'espace public, de service, de fonctionnalité, et de mixité ? Et comment valoriser l'habitat pour son insertion dans l'espace urbain ?

5-2.Renforcer la mixité urbaine :

L'urbanisme et le développement économique s'associent, par des actions qui permettent à la fois de renouer avec l'histoire, d'exprimer la modernité de nouveaux usages urbains et de préparer les conditions d'une renaissance économique.

Il s'agit donc de définir à partir de l'existant connu, et du diagnostic, les évolutions souhaitées, les possibilités d'action et la structure du programme envisageable dans l'extension en tenant compte de l'équilibre entre habitat, activité et tourisme ainsi que les types et la qualité des activités.

L'accent doit être mis sur l'organisation et la réglementation des activités existantes et sur la promotion des activités artisanales qui concourent de manière positive à élever le niveau économique et à améliorer l'aspect touristique de la ville de Tébessa.

Les réponses sont difficiles à apporter. Ce qui compte avant tout c'est la prise en considération des données de base en fonction desquelles sera déterminée la politique urbaine. Ces données sont la satisfaction des besoins de la population, la volonté de leur assurer les meilleures conditions de vie, de travail, de loisir et de promotion.

5-4. Maîtriser les déplacements.

Le problème des déplacements dans le périmètre d'étude est cruciale, sa prise en charge passe par la maîtrise et l'organisation de la circulation mécanique, l'amélioration et la création des aires de stationnement et le développement et la mise en valeur des liaisons piétonnières.

La méthode active, seule logique susceptible de résoudre intégralement les problèmes de déplacements urbains, c'est la découverte des besoins et les possibilités, de l'aménagement en conséquence à travers l'analyse des problèmes de l'espace urbain liés aux relations : urbain – fonctions urbaines et voirie – tissu urbain à travers le rapport ville / extension et périphérie. Alors faut – il repenser les déplacements et la mobilité non seulement comme accessibilité à l'extension mais aussi comme accessibilité à la vie urbaine ? Faut – il une réorganisation totale et intégrale du système de transport ?

Le maintien de l'activité et du rayonnement du périmètre et de leur éventuel développement est directement lié à leur niveau d'accessibilité. Il est toutefois souhaitable que l'amélioration de l'accessibilité ne se fasse pas au détriment du fonctionnement du cas d'étude et de son cadre de vie, car une telle évolution, en diminuant alors son attractivité, pourrait aller à l'encontre du but recherché

Pour concilier ces deux impératifs concurrents : maintien et amélioration de l'accessibilité d'une part, conservation du cadre urbain et des fonctions économiques d'autre part, il y a donc lieu de conduire un effort de réflexion sur les méthodes et moyens d'action pour rechercher un équilibre cohérent dans la répartition des espaces centraux entre les différentes fonctions.

5-5. Un potentiel historique à sauvegarder

Les cités et monuments historiques sont érigés selon des canons qui nous sont propres, expriment le génie architectural et urbanistique de notre société. Ils témoignent de notre façon

de vivre ensemble, rendent compte de l'élégance de notre bâti en même temps qu'ils disent l'histoire des peuples et des gens que nous avons accueillis et de ceux qui se sont imposés à nous.

La préservation et la sauvegarde de ce patrimoine, et sa mise en valeur constituent un attrait certain pour la ville de Tébessa et ses extensions.

Le développement de l'activité touristique peut contribuer à l'absorption du chômage, dynamiser l'activité du commerce, d'échange et revaloriser l'artisanat.

La modernité est avant tout la meilleure utilisation possible de notre mémoire, qui connecte les informations les plus anciennes aux plus récentes afin d'établir un diagnostic sur la base d'un savoir global.

Donc la question de la transformation du patrimoine pour l'adapter à cette modernité est une question vitale autant que délicate.

Pour cela il faut retrouver les moyens de fabriquer du local et de s'inscrire dans une culture de la relation qui signifie : abolir la coupure entre la pensée qui serait celle de l'invention et une autre qui serait celle de la conservation.

La bonne manière est sans doute d'être contemporaine et moderne sans agressivité pour pouvoir poursuivre l'histoire avec un vocabulaire nouveau et un style de notre époque.

Conclusion

Toute agglomération urbaine est conçue en tant que système, composé d'éléments qui ne peuvent être abordés de façon autonome, ce système se réfère soit à des éléments construits soit aux différents acteurs en jeu. En conséquence, la qualité urbaine résulte d'une mise en ordre structurel de tous ces éléments et de la conservation de cet ordre dans le temps ; ceci implique une prise en compte des évolutions et des dynamiques urbaines.

L'urbanisation doit participer à organiser l'aménagement aux différentes échelles géographiques, c'est un tout qu'il faut mener de front, on ne peut étudier un secteur sans connaître ceux de la périphérie, sans déterminer les grandes orientations de l'ensemble.

On s'intéresse essentiellement à la structuration de ces agglomérations, et de ces réflexions qui sortent des études des modèles qui expliquent d'abord les motifs de l'extension " terrains moins coûteux, disponibilité en espace", ensuite les raisons qui leur donnent son importance "existence des zones d'emploi produisant des mouvements et des migrations quotidiens.

CONCLUSION GENERALE

CONCLUSION GENERALE

La ville s'étale de façon anarchique à défaut de l'incapacité des instruments d'aménagement et d'urbanisme en vigueur de gérer et de produire la ville ce qui a ouvert la voie aux habitats illégaux, insécurité, maladies transmissibles...etc.

A coté de cette évolution qui a concernée en particulier les territoires périurbains, le phénomène de vieillissement commence à apparaître dans les anciens centres-villes posant un autre type de problématique lié au vieux bâti, à l'habitat insalubre, aux problèmes de mobilité et de déplacements, à la vétusté des réseaux et à la détérioration des voiries.

De ce fait la régulation de nos villes est devenue plus qu'indispensable, c'est de s'occuper à la fois des tissus existants et de maîtriser la croissance des villes, pour leurs assurer un développement social, économique, urbain et de favoriser la gestion urbaine participative et démocratique (gouvernance) afin d'aboutir à la durabilité sociale et de concrétiser le développement urbain durable.

Notre intervention à travers la recherche intitulée ci-dessus développe un cas illustratif pour une étude de la nouvelle extension de la ville de Tébessa qui occupe une position stratégique à l'extrême Est de l'Algérie, c'est une ville carrefour à la frontière du désert et de la Tunisie, l'aboutissement de voies de circulation importantes et constitue un point de transit entre l'intérieur et l'extérieur du pays d'une part et entre le Tell et le Sahara d'autre part. C'est la volonté de valoriser le cadre bâti et de poursuivre l'histoire de la ville de Tébessa, l'exigence d'une qualité architecturale présente qui s'inscrit dans la notion d'un patrimoine tout le temps en renouvellement.

Donc la revitalisation des extensions des villes à vocation patrimoniale et la protection du patrimoine urbain et architectural sont des éléments clés de la stratégie de développement de la ville, la mise en cohérence des projets dans le cadre de l'opération de renouvellement global permettant la création d'un nouveau cadre urbain et paysager et l'amélioration des conditions de vie de la population.

Pour l'émergence d'une image urbaine positive, il est impératif d'entreprendre une série d'actions au titre desquelles on peut citer : le développement de la nouvelle extension qui doit accueillir un centre d'affaires, une infrastructure hôtelière, une galerie d'art et d'exposition et des espaces culturels et de loisirs dans le cadre d'une opération de l'amélioration de notre périmètre d'étude ; l'émergence de nouveaux pôles d'identité à travers les POS qui doivent se renforcer en infrastructures d'enseignement, culturelles et sportives ; le

développement des axes d'animations principales afin d'assurer la jonction entre le noyau central et les extensions, assurant ainsi l'articulation des différentes unités urbaines de la ville.

Le développement de zones périphériques en vue d'un décongestionnement du périmètre d'étude et du désenclavement des quartiers périphériques, la préservation de l'aspect historique, la vivification des quartiers, la réorganisation de l'habitat anarchique et la structuration et la viabilisation des zones périphériques d'habitat.

BIBLIOGRAPHIE

- Thèses et mémoires

01. BOUTEMEDJET Sara. Politiques de conservation du patrimoine archéologique cas du site archéologique de Madaure. Mémoire de Magister Option Urbanisme. 2011
02. BOUDJABI NAOUEL HANANE. Les stratégies de la reconstruction de la ville sur la ville. Analyse d'un cas d'étude : Constantine. Mémoire de Magister Option Urbanisme. 2015
03. REBIAI Hanane. Les espaces naturels dans les extensions urbaines de la ville de Djelfa. Mémoire de Magistère. Laboratoire VUDD Post-Graduation : « Urbanisme et Ville Durable ».2014
04. HIOUL Smain. Mutations fonctionnelles d'un village colonial dans la logique de la croissance urbaine de Constantine – Le Cas Du Khroub. Mémoire de Magister Option Urbanisme.2004
05. AGHARMIOU née RAHMOUN Naima. La planification urbaine à travers les PDAU-POS et la problématique de la croissance et de l'interaction ville/village en Algérie. Référence empirique à la wilaya de Tizi Ouzou. Thèse de doctorat en science économique. 2013.
06. Najet KASDALLAH. Dynamiques d'urbanisation des villes intermédiaires au Maghreb (Algérie, Maroc et Tunisie). Thèse de doctorat de géographie. 2013.
07. Naït-Amar Nadra. Une solution a la question de la congestion de Constantine : ville nouvelle Ali Mendjeli. Mémoire de Magister Option Urbanisme. 2005.
08. MEDAREGNAROU BOUBIR Hana. Les dimensions des mutations démo-fonctionnelles du système urbain wilayal tebessi : le rôle des stratégies de développement sur son organisation hiérarchique 1966-2008. Thèse de doctorat en science. Option architecture. 2015.
09. GHERZOULI Lazher. Renouvellement du centre ancien de la ville de Tébessa. Mémoire de Magister. Option ville et projet urbain. 2007.
10. TATAR Nadia. Una centre historique en quête de valorisation. Cas d'étude la ville de Tébessa. Mémoire de magister option urbanisme.2003 .

- Ouvrage et séminaire et document réglementaire

01. Marine Millot. L'extension urbaine a-t-elle une influence sur l'insécurité routière ? L'exemple du pays Salonais. Les Cahiers Scientifiques du Transport N° 43/2003 - Pages 85-118.

02. Eric TABOURIN. Odile ANDAN. Jean-Louis ROUTHIER. La forme de la croissance urbaine. Contrat de recherche PIR-Ville et Densité. Laboratoire d'économie des transports. 2005.

03. Frédéric Lançon. Olivier Mora. Francis Aubert. L'extension urbaine à travers le monde : enjeux pour les villes et les campagnes. Article cahier DEMETER. Page 85- 100.

04. Jean-Pierre Frey. Étude pratique des plans de villes. Introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension. RAYMOND UNWIN. Edition parenthèses.

05. Philippe MATHERON. Fabien FERRAZZA. Le diagnostic territorial urbain et métropolitain à la lumière des enjeux. des processus et des échanges. Séminaire MUTECOS du 18 mai 2011.

06. rapport de POS A09 .de la commune de Tébessa. 2014.

- documents électroniques :

01. w.w.w.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu.

02. w.w.w.slideshare.com

03. w.w.w.unesco.org

04. <https://www.google.dz/tebessa.et.ses.extensions>

LISTE DES TABLEAUX

- **Tableau n° 01** : Augmentation de la surface bâtie à fonction résidentielle des agglomérations étudiées de 1973 à 1998 des pays Salonais..... page : 47
- **Tableau n° 02** : évolution de la population commune / wilaya de Tébessa entre 1987 et 1998..... page : 69
- **Tableau n° 03** : évolution de la population de la commune de Tébessa (a court- moyen et long terme)..... page : 70

LISTE DES CARTES

- **Carte n° 01** : l'extension de la ville à travers les âges page : 64
- **Carte n° 02** : périmètre d'étude page : 72
- **Carte n° 03** : situation de périmètre d'étude..... page : 73
- **Carte n° 04** : habitat..... page : 77
- **Carte n° 05** : équipement page : 78
- **Carte n° 06** : espace non bâti..... page : 80

LISTE DES FIGURES

- **Figure n° 01** : la triangulation systématique..... page : 24
- **Figure n° 02** : l'évolution de Port Saïd..... page : 38
- **Figure n° 03** : présentation du secteur Salonais page : 44
- **Figure n° 04** : Extension des espaces urbains construits de 1973 à 1998 sur notre territoire d'étude autour des surfaces bâties de 1973..... page : 47
- **Figure n° 05** : Extension de la ville vers le Sud et l'Ouest page : 49
- **Figure n° 06** : Extension de la ville vers l'Est et l'Ouest page : 49
- **Figure n° 07** : Le Front urbain entre la proposition d'extension et l'espace reboisé..... page : 51
- **Figure n° 08** : la ville de Tébessa à l'époque romaine page : 58
- **Figure n° 09** : la citadelle byzantine page : 60
- **Figure n° 10** : Tébessa en 1842 page : 61
- **Figure n° 11** : Tébessa en 1956 page : 62

LISTE DES PHOTOS

- **Photo n° 01** : arc de triomphe de Caracalla page : 59
- **Photo n° 02** : la Basilique page : 59
- **Photo n° 03**: la cours de l'INTRAS-MUROS..... page : 62
- **Photo n° 04** : construction coloniale à l'INTRAS-MUROS page : 62
- **Photo n° 05** : l'image actuelle de la ville de Tébessa..... ;..... page: 65
- **Photo n° 06** : emplacement de la voie du POS 06 menant vers le nouveau pole urbain POS A09..... page : 52

ABSTRACT

La mauvaise planification urbaine des villes algériennes est par ailleurs la cause préjudiciable, qui aboutit automatiquement sur des centres anciens saturés et congestionnés face aux besoins quotidiens d'une population périphérique appauvrie en matière de prestations et de services.

Tébessa occupe une place stratégique dans l'est algérien. Connue par sa richesse en patrimoine architectural et urbain et culturel qui est menacée par l'ignorance et la fausse modernisation qui affecte surtout le cadre urbain et notamment les nouvelles extensions de la ville.

Actuellement avec l'accélération de la croissance urbaine, la relation urbanisme histoire est considérablement affectée. Tout d'abord, il s'agit pour le secteur culturel d'être en mesure de répondre aux besoins de la population et notamment celle des quartiers d'habitation nouveaux (ZHUN et lotissements résidentiels)

En finalité il s'agit de promouvoir l'appareil touristique à travers l'insertion d'une politique assez conséquente pour redynamiser nos centres urbains en les reliant avec leurs périphéries pour qu'ils soient au courant avec l'histoire de la ville elle-même.

Mots clés : population périphérique – Tébessa – patrimoine architecturale et urbain – nouvelles extensions – la croissance urbaine – ZHUN - centre urbain – histoire de la ville.

ملخص

الاستعمال الخاطئ التخطيط الحضري للمدن الجزائرية هو سبب من الأسباب التي تؤدي تلقائيا المراكز العمرانية المشبعة و المزدحمة نظرا لحاجيات التجمعات السكنية الفقيرة المحاذية للمدينة من المنافع و الخدمات.

ولاية تبسة تشغل مكانة إستراتيجية في الشرق الجزائري , عرفت بثرائها التراثي المعماري و العمراني المهدد بالإهمال و العسكرة الخاطئة خاصة فيما يخص المجال الحضري و تحديدا التوسعات العمرانية الجديدة للمدينة.

حاليا و مع تسارع النمو الحضري و علاقة المدينة الحضرية بتاريخها يجب الأخذ بعين الاعتبار القطاع الثقافي للإجابة على إشكالية فقدان توسعات المدينة لهويتها.

في النهاية يجب ترقية الجهاز السياحي بإدراج سياسات نستطيع من خلالها إعادة تنشيط المراكز العمرانية للمدينة و ربطها التوسعات المحاذية.

كلمات مفتاحية : التخطيط الحضري- المراكز العمرانية- تبسة- التراث المعماري و العمراني- التوسعات العمرانية الجديدة- التوسعات المحاذية.