TABLE DES MATIERES

Remerciements…… I
Résumé…….……...…….……... II
Table des matières…….…...…..…….…… V
Introduction générale……. 1

Première partie :
Théories de l'économie spatiale, explication de formation des villes et étude du phénomène urbain

Introduction à la première partie…….…….. 07

Chapitre 1 : Analyse économique spatiale et formation des villes…….…….. 08

1. Le caractère spatial de l'analyse économique……..... 09
1.1. Définition de l'espace…….……..…….... 09
1.2. Processus d'intégration de l'espace dans l'analyse économique……. 11
1.3. Conceptions de l'aménagement de l'espace …….…….. 11
2. L'espace et les théories de localisation ……..... 12
2.1. Ébauche des théories de la localisation (Théorie de Richard Cantillon)…… 13
2.2. Von Thünen : La formation des villes et la théorie des cercles concentriques 14
2.3. Théorie d'Alfred Weber de la localisation industrielle.……...…..……. 17
2.3.1. Les facteurs de la localisation des industries …….. 18
2.3.1.1. Le point minimum des frais de transport ……. 19
2.3.1.2. Distorsion du travail …….. 20
2.3.1.3. Le jeu des forces agglomératives et désagglomératives …… 21
2.4. Modèle de Walter Christaller (Théorie des lieux centraux)…….…… 22
2.5. La théorie de August Lösch. (Théorie des aires de marchés)……... 25
2.5.1. L'équilibre général des localisations ……..... 25
2.5.2. La théorie des aires de marché et l'organisation régionale …….. 27
2.6. La théorie de Reilly : (La loi William J. Reilly)…….. 29
3. Expose des nouvelles approches sur l'espace …….. 31
3.1. François Perroux (Théorie des pôles de croissance) ……..…… 32
3.2. Walter Isard (Équilibre économique spatial…….…… 33
3.3. Paul Krugman (Nouvelle géographie économique)…...……..……... 33

Conclusion……... 35

Chapitre 2 : Ville et urbanisation : genèse et évolution …… 37

1. Analyse globale du phénomène urbain ……... 38

1.1. Ville et urbanisation : concepts de base ……... 38
1.1.1. Éléments de définition de la ville ……..... 39
1.1.2. La ville et les autres disciplines …….. 40

1.2. Les donnés de l'analyse urbaine ……..…… 41
1.2.1. Les données physiques naturelles 42
1.2.2. Les données démographiques, et l'occupation de logements ……. 42
1.2.3. Les données économiques …….. 44
1.2.4. Les données spatiales et physiques…….……. 45
1.3. L'urbanisme ……... 45
1.3.1. Histoire de l'urbanisme ……. 46
1.3.1.1. De la préhistoire au Moyen- Âge …….…….. 47
1.3.1.2. L'impérialisme urbain : Rome……. 47
1.3.1.3. Le moyen âge …….……. 48
1.3.1.4. L'urbanisme de la renaissance …….……... 49
1.3.1.5. Urbanisme moderne (XVIIième- XVIIIième)……. 49
1.3.1.6. La ville de l'âge industriel (l'urbanisme du XIX siècle)….. 50
1.3.2. Terminologie de substitution au terme urbanisme …… 52
1.3.2.1. Aménagement urbain …….. 52
1.3.2.2. La gestion urbaine ……... 53
1.3.2.3. Architecture urbains ……..…….. 53
1.3.2.4. Planification urbaine ……..…….…….. 54
2. La ville et l'analyse urbaine ……. 54
2.1. Phénomène urbain : généralité……... 55
2.2. Les facteurs de l'urbanisation…….…….…… 56
2.2.1. Le poids de la démographie …….…. 56
2.2.2. Facteurs économiques …….……... 56
2.2.3. Facteurs politiques …….…….…… 57
2.3. Les effets de l'urbanisation …….…….. 57
2.3.1. Inconvénients ……..…….. 57
2.3.2. Avantages …….…….…… 58
2.4. Défis de l'urbanisation …….……. 59
2.4.1. La mondialisation……...…….....…….…… 59
2.4.2. Gouvernance urbaine …….…… 60
2.4.3. Développement durable et ville …….…… 61
2.4.4. La ville et les NTIC …….……... 62
3. La croissance urbaine dans le monde ……. 63
3.1. L'urbanisation dans le monde ……... 63
3.2. L'urbanisation dans les PVD et les tendances actuelle …….. 68

Conclusion ……...…….. 71

CHAPITRE 3 : Le phénomène urbain en Algérie……..……..…… 73

1. Processus historique du phénomène urbain en Algérie ……...……. 74
1.1. Histoire des phénomènes urbains jusqu à la période turque……..... 74
1.2. La période turque ……. 75
1.3. L'époque coloniale ……... …… 75
1.4. La période post l'indépendance ……. 76
1.4.1. Période 1962 - 1970 ……... 76
1.4.2. Période 1970-1980 ……. 77
1.4.3. Période 1980- 1990……. 77

1.4.4. Période 1990-2000 ……. 78

1.4.5. Période 2000- Période actuelle ……. 79

2. Répartition spatiale et évolution de la population urbaine en Algérie …… 79
2.1. Une population en transition démographique …… 80
2.2. Evolution de la croissance démo urbaine …….. 82
2.3. Urbanisation et répartition spatiale de la population urbaine …… 85
3. Les instruments d'urbanisme en Algérie …… 91
3.1. Caractéristique de la ville algérienne ……..…….. 92
3.2. Aperçu historique des instruments de planification urbaine ……..……... 93
3.3. Les instruments d'aménagement du territoire …….. 94
3.4. Le plan d'aménagement et d'urbanismes (P.D.A.U)……. 95
3.5. Le plan d'occupation des sols …….…….. 97
4. Les spécificités et les caractéristiques de la ville algérienne …….……. 99
4.1. Améliorer les niveaux de vie des populations……... 100
4.2. Restructurer l'espace national, pour maintenir un équilibre régional et corriger les déséquilibres de l'armature urbaine …… 100
4.3. Préparer les villes pour affronter la mondialisation ……...…..…... 101
4.4. Maîtrise et organiser l'urbanisation par la mise en place d'une politique du développement et l'organisation du réseau urbain (Option (O.HP.Sud)…… 102
4.5. Faire de la ville un pôle économique attractif pour les investissements ….. 103
4.6. Maîtriser l'urbanisation et promouvoir un développement urbain durable.... 103
4.7. Prévoir une politique claire pour l'habitat …….…...…..……... 104
4.8. Les autres actions envisageables……...……...……..……..…… 105

Conclusion…….. 107

Conclusion de la première partie……. 109

Deuxième partie :

Présentation de la wilaya de Béjaïa et analyse multidimensionnelle de la ville, défis et perspectives de développement de l'armature urbaine.

Introduction à la deuxième partie…… 111

Chapitre 4 : Présentation de la wilaya de Béjaïa et analyse de l'urbanisation …. 112

1. Aspects géographiques et caractéristiques démographiques…… 113
1.1. Situation géographique …….……..……... 113
1.2. Démographie : évolution et répartition de peuplement ……..……... 113
1.3. Emploi : un taux de chômage en baisse ……... 115
1.4. Habitat ……..……..……. 117
2. Les secteurs d'activités : opportunités d'investissement ……... 117
2.1. Industries : un secteur en mutation …… 118
2.2. Les ressources minières …….…… 119

2.3. Agriculture et pêche…… 121
2.4. Tourisme et hôtellerie…… 123
2.5. Infrastructures de transport…… 123
2.5.1. Réseau routier et ferroviaire…… 123
2.5.2. Transport maritime : le port de Béjaïa, une fierté locale …… 125
2.5.3. Transport Aérien …… 128
2.6. Postes et télécommunication…… 128
2.7. Infrastructure socio- éducatives …… 129
2.8. Infrastructure sanitaire …… 129
2.9. Infrastructures socioculturelles et sportives …… 129
3. Analyse de la dynamique locale de développement …… 130
3.1. Analyse de la dynamique économique…… 130
3.1.1. Agriculture : Moteur de développement des espaces ruraux …… 130
3.1.2. Industrie : un secteur en renaissance…… 132
3.1.3. Exploitation des mines et des carrières …… 133
3.1.4. Tourisme : facteur clé de développement local…… 134
3.2. Analyse de la situation socio- économique…… 134
3.2.1. Emploi : solution phare d'expansion …… 134
3.2.2. Education et santé : des secteurs à développer en priorité …… 136
3.2.3. Habitat : problème qui perdure …… 137
4. Impact de la dynamique local de développement …… 137
4.1. Impact économique …… 138
4.1.1. Les impacts positifs …… 138
4.1.2. Les impacts négatifs …… 139
4.2. Impacts sociaux…… 140
4.2.1. Les impacts positifs…… 140
4.2.2. Les impacts négatifs …… 141
4.3. Impacts spatiaux …… 141
4.3.1. Les impacts positifs…… 142
4.3.2. Les impacts négatifs …… 142
5. Urbanisation dans la wilaya de Béjaïa…… 143
5.1. Répartition de la population et taux d'urbanisation …… 143
5.2. Analyse des agglomérations chefs lieux et tendance de développement…… 145

Conclusion…… 148

Chapitre 5 : Analyse socio-économique et urbaine de la ville de Béjaïa…… 150

1. Présentation de la zone d'étude…… 150
1.1. Situation géographique …… 150
1.2. Historique de la ville…… 151
2. Analyse des données sociales et équipements…… 153
2.1. Une évolution démographique importante…… 153
2.2. Population active et situation du chômage …… 157
2.3. Habitat : une offre de terrains privés bon marché peu encadrée…… 159
2.4. Perspective de développement du secteur de l'habitat et défis à relever …… 162
2.5. Les équipements sociaux …… 163

2.5.1. Les infrastructures de transport…… 163
2.5.1.1. Secteur de l'éducation…….……. 164
2.5.1.2. Les infrastructures de la formation professionnelle…….. 165
2.5.1.3. L'enseignement supérieur……..…….. 167
2.5.2. Les structures de soins ……..……...….... 168
2.5.2.1. Les infrastructures sanitaires …….…….. 169
2.5.2.2. Répartition des infrastructures de soins …….....…..… 171
2.5.3. Les équipements de transport……..……..…… 172
2.5.3.1. Transport urbain….…….....…… 172
2.5.3.2. La ville de Béjaïa et l'impact de l'activité portuaire…..... 174
2.5.3.3. Infrastructures de transport aérien : un moteur du développement…….. 177
2.5.3.4. Situation du réseau ferré et impact sur la ville de Béjaïa…. 179
2.5.3.5. Défis et perspectives de développement des équipements de transport…….. 181
3. Economie et vocation de la ville……..……... 183
3.1. Secteur de l'industrie et des services : une ville aux nombreux atouts……... 184
3.2. Perspectives de développement de l'industrie et les défis à relever ……..... 186
3.3. Le secteur touristique : un outil de développement économique……..... 188
3.4. Défis et perspectives de développement de l'activité touristique….…… 190
4. Urbanisation et étalement urbain ……..…….. 192
4.1. Caractéristique de l'espace urbain de la ville……...…… 194
4.2. Un espace urbain étalé mais pas maîtrisé …… 195
4.3. Les obstacles à l'urbanisation de la ville……...…….. 196
4.4. Option et orientation de développement de la ville…… 197
4.5. La nouvelle ville : une solution providentielle pour la ville de Béjaïa…… 199

Conclusion……. 200

Conclusion de la deuxième partie……...…...….…….. 202

Conclusion générale ……...…… 205

Bibliographie …….. 210
Sigles et acronymes ……..……...…… 216
Annexes……. 217
Listes des tableaux……..…… 238
Liste des graphes et des cartes géographiques ……..…….. 240

Introduction générale

Introduction générale

« L'urbanisation rapide est devenue un des défis majeurs auxquels la communauté internationale doit faire face ».
Secrétaire général des Nations-Unies,
Forum urbain mondial, décembre 2004,
Barcelone**.**

L'intégration de la dimension spatiale est un phénomène récent de l'histoire de la science économique, bien que la notion espace ait été indirectement abordée au début de l'émergence de la pensée économique. Ce n'est qu'au début du 19ième siècle que fut l'intégration effective de la notion d'espace dans les annales économiques proprement dit, cela grâce à des travaux de recherche de quelques auteurs en économie spatiale engagés depuis environ un siècle, ces travaux constituent des apports de base auquel l'espace revêt d'une importance dans leurs analyses. Là encore, la notion d'espace n'apparaît pas seulement comme une dimension, un support de l'activité anthropique, il en est une variable souvent déterminante dans : la localisation des entreprises, les stratégies de concurrence spatiale des firmes et la formation des villes. Pour ce dernier point, en cherchant la logique qui a abouti à leur formation, cette entité spatiale a retenu l'attention de la plupart des précurseurs de l'économie spatiale, et sert même de soubassement à l'élaboration de leurs théories. Dans ce sillage, on peut citer l'exemple de W. Christaller et A. Lösch qui montrent que les villes ne sont pas localisées d'une façon hasardeuse et aléatoire, leurs configuration répond à des schémas urbains fortement structurés et les espaces urbains sont hiérarchisés selon des modèles dynamiques et en perpétuelle mutation. De ce fait, cette localisation répond à une logique économique basée sur la rentabilité et l'efficacité d'usage, il y a un ordre, une hiérarchisation dans la façon dont celles-ci se localisent et s'interconnectent. La ville devient donc, un champ d'analyse important et même l'une des composantes de l'organisation fonctionnelle de l'espace.

Les villes ont historiquement été le moteur du développement économique et social. En tant que centres de l'industrie et du commerce, elles sont aussi depuis longtemps des lieux d'innovations, de libertés, de création de richesses, de mise en réseaux, d'éducation et de progrès social. Les villes sont également des lieux de croissance économique rapide. Les

Rapport-Gratuit.com

avantages qu'offrent les économies d'agglomération présentent de plus en plus d'intérêt pour les pays, dans la mesure où plus de la moitié du PIB national provient des villes[1].

La ville est une entité hétérogène et complexe qu'il est difficile d'appréhender dans sa globalité, et dans laquelle divers éléments, acteurs et forces agissent simultanément et aboutissent à des processus. Etalement de l'espace urbain, augmentation et répartition de la population urbaine ainsi que le développement et la localisation des activités constituent un phénomène appelé dynamique urbaine, une dynamique car la ville est en perpétuelle mutation, son visage se transforme continuellement, tous les éléments ; politiques, démographiques, géographiques, économiques, sociologiques sont en interaction permanente. L'ampleur de l'évolution de la ville sera marquée par l'évolution que prendront les éléments précités.

Dans un monde qui tende à devenir de plus en plus urbain, la question de l'avenir des villes est devenue centrale, cela pour maîtriser la croissance urbaine et se prémunir contre les retombées négatives qui pourraient s'en suivre, et encore pour le développement durable de la planète. Depuis plusieurs décennies, les villes sont en perpétuel mouvement et en incessante recomposition, ne cessent de se métamorphoser. Par conséquent, au fur et à mesure que la ville s'accroît, ses fonctions augmentent, se différencient et se compliquent à tous les niveaux, du fait de sa dynamique démographique, économique et sociale. Il se produit actuellement dans le monde entier un important phénomène de transition concernant les villes; une évolution inédite dans l'histoire de l'humanité. Plus de la moitié de la population mondiale, vivra dans des zones urbaines. Mouvement qui aura de vastes répercussions à la fois sur la bonne gestion de l'espace urbain, sur le bien-être des populations, sur l'organisation des processus de développement et sur l'environnement.

La ville est donc à la conquête du monde et partout, elle gagne du terrain; la moitie de l'humanité vit désormais dans les villes, on parle d'explosion urbaine et même de révolution urbaine. L'essor urbain qui caractérise le monde contemporain est un phénomène relativement récent, s'est intensifié à la fin de la deuxième guerre mondiale, et plus particulièrement dans les pays industrialisés qui ont connu une phase de croissance urbaine très rapide. La concentration des populations et des activités a gagné par la suite tous les autres pays du monde et se poursuivra dans les prochaines années à une vitesse sans précédent du fait notamment de la très forte croissance démographique des PVD. Á l'heure actuelle, la

[1] Stratégie de la Banque Mondiale pour les villes et les collectivités territoriales. Département finance, économie & développement urbain. Réseau développement durable, 15 avril 2009.

progression de l'urbanisation dans le monde semble inéluctable, est un phénomène sans précèdent dans l'histoire de l'humanité, tant par son ampleur que par sa rapidité, on se dirige peu à peu vers une planète de citadins, même la vague du mouvement d'urbanisation postérieure à la seconde guerre mondiale a alimenté au cours des dernières années, un grand mouvement de métropolisation et produit des agglomération difficile à gérer. Á cet égard, la nécessité de maîtriser cette prolifération urbaine est indispensable car elle conditionne la qualité de vie, mais aussi le développement économique; la majeure partie des richesses étant créée dans les villes. Aujourd'hui, les villes sont appelées à se développer et à offrir de meilleurs avantages sur les différents plans, elles doivent s'inscrire dans les réseaux internationaux et s'adapter à l'environnement mondial.

Les grandes mutations économiques et sociales des dernières décennies ont entraîné une accélération du développement urbain. Toutes les villes du monde ont connu un grand bouleversement liées à plusieurs facteurs; la mondialisation de l'économie, le développement des moyens de communication, l'internationalisation des échanges et des flux financiers, traduisant un bouleversement profond tant par son impact social, que par son impact économique et spatial. Cette tendance à la poursuite, voire l'accentuation du phénomène urbain au détriment des zones rurales s'observe aujourd'hui de façon marquée dans plusieurs pays, les PVD en est une claire illustration. L'amorce de l'urbanisation est donc, un phénomène inéluctable et mondial, ceci par l'effet de la croissance démographique dans les PVD et par les effets de la croissance économique et l'amélioration du niveau de vie dans les pays développés. Comme dans la plupart des villes dans le monde et plus particulièrement dans les PVD, l'Algérie, a vécu un renversement de tendance, d'un pays à tradition rurale à un pays à majorité urbaine. Toutefois, l'armature urbaine de l'Algérie a largement évolué depuis quelques années, aussi bien du point de vue de sa densité, de la répartition de population que du nombre de villes. Ces grandes tendances peuvent être largement expliquées par le processus de développement économique (industrialisation), l'exode rural, l'explosion démographique et la répartition géographique des activités qui l'accompagne. Depuis son indépendance, l'Algérie a connu donc de grandes mutations (économiques, sociologiques et politiques) qui ont influencé négativement sur son développement urbain. De plus, l'urbanisation effectuée a été souvent caractérisée par l'urgence due à la reconstruction du pays. Aujourd'hui, la croissance urbaine a généré un dysfonctionnement important et l'urbanisation est souvent non maîtrisée voire démesurée, ainsi qu'en témoigne l'état problématique dans lequel se trouvent les villes. Il y'a lieu de développer et d'axer les

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

réflexions sur cet aspect, dans le cadre d'une vision prospective à long terme, tendant à promouvoir une croissance urbaine harmonieuse et équilibrée.

À l'instar de toutes les villes algériennes, la ville de Béjaïa assiste à des mutations considérables touchant non seulement sa forme, mais également son fond, c'est-à-dire tout ce qui a trait à sa structure, son dynamique économique et social, son organisation, et son étalement. Même si le rôle de la ville occasionne des effets socio économique positifs sur son espace; cependant le fort pouvoir d'attraction qu'elle exerce sur les populations, vu son dynamisme, est la cause directe de la reconfiguration spatiale de la ville qui risque fortement d'être anarchique et déstructurée. L'essor des activités a induit une urbanisation massive matérialisée par une consommation abusive de l'espace engendre une extension urbaine de plus en plus prégnante. Dans cette optique, nous avons abordé dans ce modeste travail, une analyse de ces mutations tout en se basant sur les aspects économiques, sociaux et spatiaux. La présente étude ne prétend pas avoir examiné en détail tous ces aspects et étudié tous les facteurs qui interagissent sur l'évolution de la ville, toutefois, elle attire l'attention pour mieux comprendre la situation actuelle et cerner les enjeux et défis à relever pour une meilleure urbanisation. A cet égard, et pour mieux indiquer l'objet de notre recherche, nous posons cette question centrale : - ***Quels sont les impacts de la dynamique urbaine sur les différents aspects ; économiques, sociaux, et spatiaux dans la ville de Béjaïa ?***

Afin de tenter de répondre à cette question, nous focaliserons notre étude sur quelques aspects qui sont traduits en questions subsidiaires suivantes :

- Quel développement pour la ville et quelles sont les conséquences sur son espace ? En outre, dans quelle mesure cette évolution est-elle souhaitable et quelles en sont les conséquences ?
- La dynamique urbaine actuel et l'étalement urbain : quels impacts réciproques et quels enjeux pour le développement économique et social de la ville ?
- Quels sont les défis et les perspectives de développement auxquels doit répondre la ville et quels sont les enjeux de cette transformation ?

On se propose aussi, dans le cadre de ce travail, de faire un état de réflexion sur le phénomène urbain en l'abordant sous différentes échelles de grandeurs (monde, pays développés, PVD, Algérie); cela nous ramène à nous poser d'autres questions non moins importantes que les premières telles que :

- Quels sont les principaux travaux ayant traité la relation entre espace et analyse économique, et comment ont-elles expliqué la formation de la ville ?

- Pourquoi le phénomène d'urbanisation, connu depuis des décennies, continu-t-il à se développer, quelles sont ses caractéristiques et quelles en sont les conséquences ?
- Comment se présente le processus d'urbanisation dans le monde et dans les PVD, et quels sont les différents facteurs explicatifs de ce phénomène ?
- Quelles sont les caractéristiques de la ville algérienne et quelles en sont les politiques adoptées ?

Notre travail de recherche consiste à mener, dans le cadre de la ville de Béjaïa, une étude concernant ce que nous avons appelé la dynamique urbaine. Cette étude va dès lors suivre un cheminement logique censé au mieux coller à cet objectif, pour cela, nous avons opté pour le plan suivant qui sera scindé en deux parties complémentaires :

La première partie a été réservée à une étude théorique qui a pour objectif d'acquérir les notions nécessaires pour entamer la deuxième partie. Elle est scindée en trois chapitres, le premier a pour but principal l'élaboration d'une synthèse de quelques théories économiques spatiales. Les villes apparaissent comme une immobilisation qui améliore la qualité de l'espace économique, cette conception de l'espace permet de dégager la rationalité spécifique de la ville comme phénomène économique. En clair, le chapitre fait le point sur les diverses théories spatiales existantes et fondamentales pour mieux comprendre le processus de formation des villes. Le second chapitre, traite de quelques éléments théoriques de base qui permet d'assimiler les concepts, genèses et processus de formation des villes en plus de l'évolution du phénomène étudié, on analysera aussi dans ce chapitre l'état et l'évolution des densités et des formes de concentration urbaine dans le monde et en particulier dans les PVD. L'urbanisation rapide est une des caractéristiques majeures des PVD. Dans ce contexte, l'absence d'une politique urbaine adéquate et une vision prospective sont considérées comme un handicap durable et une urbanisation désordonnée est perçue comme un frein à la croissance dans ces pays. Notons aussi, que l'avenir économique dépend en partie de la formation des grandes unités urbaines, la question se pose alors de savoir comment provoquer une telle mutation dans ces pays. Le troisième chapitre est consacré à une étude du phénomène urbain en Algérie. Cette dernière a hérité de la période coloniale un espace territorial fortement structuré et orienté vers le littoral méditerranéen. La ville algérienne est le résultat de processus complexes dans lesquels la croissance récente a été très rapide, et des transformations sont opérées au cours de ces dernières années. A cet effet, ce chapitre examinera la structure des villes algériennes, les modalités et les politiques d'urbanisations adoptées actuellement.

La seconde partie est composée de deux chapitres. Le premier est une étude multidimensionnelle de la wilaya de Béjaïa en plus de l'analyse de son armature urbaine, le deuxième chapitre, qui est le centre même de notre travail de recherche, est consacré pour une analyse de la ville de Béjaïa, cette étude analytique se fera dans une vision pluridisciplinaire (économique, sociale et spatiale), en se focalisant là encore, sur la présentation de l'ensemble des défis et des perspectives de développement auxquels doit répondre cet espace en question.

Première partie :

THEORIES DE LOCALISATION SPATIALE, EXPLICATION DE FORMATION DES VILLES ET ETUDE DU PHENOMENE URBAIN

Introduction à la première partie

Dans le passé, les écrits économiques ont longtemps ignoré la dimension spatiale et la problématique territoriale, l'espace est perçu comme un support physique neutre. Or, des faits qui soulignent l'importance des particularités territoriales dans le développement, ont permis de remettre en cause certains modèles et résultats fondamentaux en théorie économique. Tout d'abord il est à constater que l'espace est une catégorie à part entière des réflexions de quelques auteurs de l'économie spatiale. Ces premières théories ont ouvert la voie à d'autres travaux.

Depuis longtemps, la notion d'espace n'a pas trouvé assez d'écho dans le domaine de l'analyse économique; ce n'est qu'au début du XIXième siècle que commença à émerger un certain nombre de travaux traitant de l'espace et plus précisément ceux ayant abordé la formation et la configuration spatiale des villes et des aires urbains. Dans ce sillage, on peut citer les travaux de W. Christaller dans son modèle des lieux centraux et de A .Lösch qui traitent de la formation des centres urbains et des régions selon le modèle des aires de marché, W. Reilly et ses recherches sur le ressort d'influence des villes, et bien d'autres encore.

Dans cette optique, cette première partie a été réservée pour une étude théorique, qui a pour objet, d'acquérir des notions et données nécessaires pour entamer la deuxième partie. Pour cela, nous l'avons scindée en trois chapitres : Le premier chapitre sera consacré à un rappel des théories de localisation, l'accent sera mis sur le processus de formation des villes. Le deuxième chapitre fait le point des connaissances sur le phénomène urbain (concepts, historiques, urbanismes, données urbaines, etc.). Dans ce chapitre le point sera mis encore sur l'analyse du phénomène urbain dans le monde et dans les PVD. Le troisième chapitre, traitera le cas de l'Algérie. L'absence d'urbanisation est considérée comme un handicap durable, tout comme une urbanisation désordonnée est perçue comme un frein à la croissance. Les villes algériennes, comme toutes les villes des PVD, caractérisées par une urbanisation non maîtrisée, sont confrontée à une réalité difficile. Á ce sujet, le troisième chapitre examinera la structure des villes algériennes, les politiques d'urbanisation adoptées et les défis à relever.

Chapitre 1
Analyse économique spatiale et formation des villes

Dans le passé, la notion d'espace n'a pas trouvé assez d'écho dans le domaine de l'analyse économique, son introduction dans l'analyse économique et sa prise en compte s'avèrent tardives. Ce n'est qu'au début du XIXième siècle qu'apparaît la première tentative d'intégrer une problématique spatiale des processus économiques avec les travaux de Von Thünen, considéré comme le précurseur de l'économie spatiale. L'intégration effective de l'espace dans l'analyse économique remonte au XXième siècle, cependant, il ne trouvera sa pleine expression qu'au lendemain de la 2ième guerre mondiale, là où l'espace devient une dimension de l'analyse économique, alors on est passé du concept de l'économie foncière à un concept plus élaboré qui est l'économie de l'espace.

La nouvelle traduction de l'espace mérite d'être exposée, vu les difficultés rencontrées pour aboutir à une explication claire de cette notion, malgré que de nombreux économistes éminents, se sont pourtant penchés sur le sujet. Dans cette optique, le présent chapitre, sera consacré à ce sujet, et dont l'objet vise et consiste à passer en revue les différentes conceptions et un rappel de précurseur en matière de prise en compte du territoire (espace). Ensuite, nous essayerons d'exposer les différentes théories de l'analyse spatiale; nous examinerons successivement la localisation des industries, la division des marchés, la hiérarchie des villes. L'accent sera mis sur ce dernier point c'est-à-dire le processus de formation des villes, qui est en lien avec notre thème de recherche. Enfin, et toujours dans le même contexte, nous essayerons de présenter succinctement, les fondements de l'économie spatiale moderne.

1. Le caractère spatial de l'analyse économique

L'espace est une notion vague et confuse. Beaucoup d'économistes ont essayé de consacrer leurs études à ce sujet, c'est-à-dire; étudier la relation entre l'espace et l'analyse économique, et un nombre d'auteurs de la science économique contemporaine s'accordent à dire que l'intégration de la dimension spatiale est un phénomène récent de l'histoire de la science économique. Á part quelques rares auteurs s'y étant intéressés au XVIIIième siècle et l'apport fondateur de Thünen au XIXième siècle, l'espace ne devient une réelle préoccupation en économie qu'à partir du début du XXième siècle avec l'œuvre de Weber. Les "classiques" se sont ainsi désintéressés de la thématique spatiale, de telle sorte que F. Plassard (1958) notait : « *Le courant majeur de la pensée économique devait ignorer le facteur spatial* »[2]. Krugman (1998) va même jusqu'à dater son véritable essor à partir de 1990 avec l'émergence de « La Nouvelle Economie Géographique », il met l'accent sur l'importance de la dimension spatiale dans l'analyse économique contemporaine qui se donne comme ambition d'être plus réaliste.

1.1. Définition de l'espace

L'espace est une notion difficile à saisir, il est fortement associé aux termes de distance, de lieu, de territoire et de réseau, mais aussi à ceux d'acteurs et de systèmes, d'individus et de sociétés. La relation entre espace et territoire réside dans le fait que ce dernier ne peut s'analyser simplement comme une échelle spatiale particulière. A. FERGUENE écrit « *en toute rigueur, on ne doit pas parler du territoire mais des territoires au pluriel parce qu'à la différence de la notion d'espace, celle du territoire à un contenu précis et concret. Il s'agit d'une partie détirminée de l'espace géographique qu'à ses propres caractéristiques, n'est réductible à aucune autre* »[3]. Donc, le territoire ne serait pas un simple support mais un véritable acteur du développement. Par ailleurs, l'espace peut s'analyser sous quatre principaux aspects; géographique, économique, démographique et sociologique. Pour les géographes, l'émergence de l'espace remonte aux années 50, ils conçoivent l'espace comme étant un ensemble de relations entre points, lignes, surfaces, volumes, qui met l'accent

[2] François PLASSARD (1958), p. 7 in Laurent PIET : « Spatialisation d'un modèle d'équilibre général calculable Pour l'étude de la localisation des activités agricoles à une échelle infra-nationale». Thèse de doctorat soutenu à l'Ecole Nationale du Génie Rural, des Eaux et Forêts. Paris, 2002. P 19.

[3] A. FERGUENE : «Dynamique territoriale et milieux innovateurs » in les cahiers du CREAD, N° 50, 1999. P. 131.

sur la spatialité des individus, c'est un espace concret, banal et géonomique. Le géographe peut construire un espace à partir d'une théorie, souvent transférée depuis d'autres disciplines.

Pour la démographie, cette discipline s'intéresse à l'étude des populations; la notion de l'espace est utilisée pour expliquer et comprendre comment les populations agissent sur ce support, de l'évolution (accroissement, décroissement), des mouvements de migration, etc. Les sociologues, expliquent la façon dont l'espace intervient dans le social. La sociologie de l'espace, c'est un nouveau concept qui émerge aujourd'hui, elle pose donc, la question de la constitution sociale de l'espace. Beaucoup de sociologues ont consacré leurs études à cet aspect; c'est l'exemple de la sociologie de la ville de Reymond Lédrut.

Pour les économistes, les principales théories économiques qui ont abordé l'économie spatiale reposent sur deux modes de considération de l'espace :

- La distance.
- La configuration spatiale des phénomènes.

L'espace économique est un concept introduit par l'économiste Français F. Perroux qui se définit comme un espace homogène, exprimant un pouvoir et une capacité d'établir des programmes d'action pour l'avenir; il peut s'appliquer à une nation, à une ville ou à une entreprise. L'auteur défini encore l'espace économique, comme l'ensemble des relations économiques qui existent entre les éléments économiques, et ce sont les lieux de représentation des conditions de production, de transport et de financement, ainsi que des comportements des consommateurs. A partir de cette définition, on peut expliquer par exemple, la formation de l'espace urbain, comme la résultante des transferts de population entre le centre et la périphérie, ce qui n'exclut d'ailleurs pas des échanges avec l'extérieur[4].

Philippe Aydalot, considéré comme le pionnier d'une vision récente de l'espace, a fondé une nouvelle économie spatiale, appelée aujourd'hui «économie territoriale»[5]. Pour lui c'est dans le cadre des mobilités et des relations que se forme l'espace, il écrit à ce sujet : « *Il y a espace économique dès lors qu'on envisage l'aptitude à la croissance de deux ou plusieurs structures économiques complexes telles que tout déplacement d'une variable quelconque entraîne un coût et /ou un délai. Seule la mobilité peut faire émerger l'espace dans l'analyse économique. Il faut insister sur le fait que ce n'est pas la distance qui crée*

[4] Rodolphe BUDA : «Dynamique urbaine et développement économique local : Revue d'économie régionale et urbaine n°5 (1993), MPRA Paper No.3774, une revue de la littérature université de Paris X- Nanterre p 869. disponible sur le site (http:// mpra.ub.uni-muenchen.de/ 3774/).

[5] Philippe AYDALOT : « Dynamique spatiale et développement inégal », collection approfondissement de la connaissance économique, 2ème édition, Ed. Economica 1980. P 73-76.

Rapport-Gratuit.com

l'économie spatiale, encore moins l'isolement mais l'existence de relations».[6] La mobilité entre lieux et agents différemment localisés constitue donc, la centrale autour de laquelle Philippe Aydalot construit son analyse.

1.2. Processus d'intégration de l'espace dans l'analyse économique

Les premières préoccupations effectives pour la question spatiale, contenues dans le discours économique remontent aux XIXième. Deux auteurs ont consacré leurs contributions dans ce domaine, suite à leur apport respectif, et qui sont; Von Thünen et A. Weber, malgré que la période d'énoncer leurs contributions différent dans le temps. Pour Von Thünen, et par sa théorie de la localisation agricole, qui consiste à dégager des principes généraux, expliquant la localisation des cultures autour de la ville. De plus, l'intérêt de l'analyse de Von Thünen pour le développement de l'économie spatiale est double, il considère l'espace à la fois comme un bien économique et comme le substrat des activités économiques ce qui rend le travail plus pertinent et plus général que plusieurs contributions ultérieures[7].

Depuis J.H Von Thünen, l'intérêt pour la question spatiale n'a jamais diminué; début XXième siècle, précisément en 1909, Alfred Weber vient renforcer et enrichir la théorie spatiale embryonnaire avec sa théorie de la localisation industrielle. Ensuite des bouleversements dans la pensée spatiale sont apparus à partir des années 1950. L'apport des différentes thèses et réflexions converge et vise le même objectif, celui de la reconsidération et revalorisation de la dimension espace pour son intégration effective dans l'analyse économique. Des réflexions viennent renverser le cours de la pensée spatiale, exemple; la notion de polarisation de l'espace de F. Perroux et la représentation formelle de la notion espace de l'Américain W. Isard considéré par ailleurs, comme le pionnier de l'économie régionale, et la tentative d'élaboration d'une théorie générale explicative quant à la gestion de l'espace.

1.3. Conception de l'aménagement de l'espace

L'aménagement de l'espace est perçu sous trois conceptions, vu l'ambiguïté tant au niveau des expressions concrètes qu'au niveau de sa dénomination ou appellation :

[6] Philippe AYDALOT : « Dynamique spatiale et développement inégal, édition. Economica 1976. P 556-558.

[7] Masahisa FUJITA & Jacques-François THISSE : « Economie des villes et de la localisation » Boeck université 2003. P28

aménagement de l'espace, organisation de l'espace, développement régional, planification régionale, etc. Au niveau de l'appellation on peut tirer trois conceptions :

- **La conception stricte :** L'accent est alors mis sur l'urbanisme et l'aménagement urbain.
- **La conception large :** Le champ de réflexion et d'analyse, c'est la mise en valeur régionale.
- **La conception globale :** L'aménagement de l'espace acquiert sa vraie signification, c'est le développement économique, régional et de l'aménagement du territoire.

On peut définir l'aménagement de l'espace, comme une organisation dans le cadre d'unités territoriales plus ou moins vastes, de manière à mettre en valeur, par des équipements appropriés et en utilisant rationnellement la main-d'œuvre, les ressources naturelles et à satisfaire les besoins des populations. L'aménagement de l'espace est une politique perspective qui se conçoit à long terme ou encore « c'est l'ensemble des conceptions politiques et idéologiques des formations sociales, des outils et moyens mis en œuvre en vu de produire, développer, organiser un territoire, une région ou un espace homogène»[8]. Aménager pose comme objectif principal l'amélioration des conditions de vie par l'organisation de l'espace et par l'implantation des équipements appropriés. L'aménagement est alors perçu comme politique visant un meilleur arrangement des ressources réelles et potentielles tant matérielles qu'humaines lequel arrangement est fait dans un double souci :

- ❖ Recherche d'une amélioration, augmentation de la productivité.
- ❖ Recherche de l'intégration de chaque espace en tenant compte de ses forces et faiblesses, de sa situation actuelle et tendance, de ses spécificités, afin d'assurer et promouvoir l'épanouissement et le bien être des populations.

2. L'espace et les théories de localisation

Dans ce titre, nous essayons de présenter les principales théories de l'économie spatiale depuis début du XIXième siècle jusqu'à l'apparition des nouvelles approches sur l'espace. Alors que l'intégration de l'espace dans l'analyse économique, devenue au début du XXième siècle l'une des préoccupations pour beaucoup d'économistes, les visions sont axées sur la manière dont la science économique appréhende cette notion. Il n'est dès lors pas surprenant que Johann Heinrich Von Thünen, considéré par beaucoup comme le père de la

[8] Mohamed DAHMANI : « Planification et aménagement du territoire » OPU Alger 1984. P3.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

prise en compte de la dimension spatiale en économie, qui posera les premiers fondements de la théorie de la localisation agricole, même si certains auteurs plus anciens ont essayé de placer l'espace dans leurs réflexions, l'exemple de Richard Cantillon, Etienne Bonnot de Condillac, David Hume et David Ricardo, mais leurs contributions présentent des insuffisances pour qu'ils méritent d'être retenus comme des précurseurs. Début du XXième siècle, Alfred Weber toujours dans le même contexte ébauche une théorie sur la localisation industrielle, on assistera également à l'apparition des premières préoccupations d'analyse urbaine avec Walter Christaller et le système de réseau et sa théorie des lieux centraux, William Reilly et ses recherches sur le ressort d'influence des villes, enfin l'œuvre d'Auguste Lösch, une théorie générale de l'équilibre spatiale et une féconde analyse des aires de marché. Enfin vient la recherche contemporaine en économie spatiale en évoquant les éléments essentiels autour des notions de : espace économique et la polarisation de François Perroux, l'économie régionale de W. Isard, la nouvelle économie géographique avec P. Krugman.

2.1. Ébauche des théories de la localisation (Théorie de Richard Cantillon)

La notion d'espace a été omise depuis longtemps dans l'analyse économique. Si le mérite d'avoir jeté les bases de l'économie spatiale revient à Johan Heinrich Von Thünen, mais l'introduction à l'étude d'une pensée économique consacrée à l'espace peut être retrouvée chez quelques auteurs à la fin du XVIIIième siècle. C'est l'exemple de R. Cantillon, qui ébauche une théorie de la localisation, parce que l'aspect spatial des activités lui paraissait comme une dimension importante du fonctionnement de l'économie nationale, l'auteur élabore une première représentation de l'économie dans l'espace. Même s'il reprenait des idées communément partagées au 18ième siècle, il apporte une contribution déjà décisive à l'autonomisation de la discipline tout en lui reconnaissant sa dimension spatiale.

Dans son Essai sur la nature du commerce en générale, publié en 1755, R Cantillon introduit le facteur spatial aux divers niveaux d'une recherche. Les premières recherches dans son œuvre, sont consacrées à une étude de la répartition spatiale de la population et de ses activités dans les villages bourgs, villes, provinces, etc. Il a étudié la transformation des villages en bourgs où se tient le marché, puis en ville pour ceux qui auront connu un développement important. Il montre alors que les échanges entre villes et campagnes résultent de la différenciation spatiale produite par les bourgs, les villes et la capitale. Ensuite, Cantillon étudie les différences de prix dans l'espace et analyse les flux économiques entre la ville et la campagne ainsi qu'entre la capitale et les provinces. La formation des villes et des

capitales est expliquée par l'installation et l'assemblage de plusieurs riches et grands propriétaires fonciers qui résident ensemble dans un même lieu. A cette première cause de la naissance de la ville, s'ajoute la réduction et la minimisation des coûts de transport qui joue un rôle primordiale dans l'attraction, et pour les plus grandes d'entre elles, le rôle joué par la proximité des fleuves navigables ou de la mer en raison du moindre coût des transports par voie d'eau. Enfin, ce sont ces motifs d'économies de transport et de temps de minimisation des coûts d'information et de transaction qui sont avancés pour expliquer l'émergence et la formation des villes.

On a introduit notre paragraphe par la citation du précurseur de l'économie spatiale qui commence avec Von Thünen, mais en réalité et d'après les faits qu'on a cité précédemment, on peut en faire remonter les origines à quelques auteurs à la fin du XVIIIième siècle. La seconde théorie qu'on va développer est celle du Von Thünen, qui a donné une première formulation analytique des problèmes de la localisation.

2.2. Von Thünen : La formation des villes et la théorie des cercles concentrique

1826, marque la parution à Hambourg d'un ouvrage intitulé (l'Etat isolé et son rapport à l'économie agricole et nationale »[9] , avec cet ouvrage de Johan Heinrich Von Thünen qui est un grand propriétaire foncier allemand, émerge une théorie de la localisation agricole qui a pour but de déterminer comment se répartissent les activités agricoles autours de la ville. Ce modèle inspirera plus tard la nouvelle économie urbaine, il s'attachera à tenter d'expliquer la localisation des ménages et des activités dans les villes et les banlieues. Pour cette théorie de localisation, l'auteur dans sa première démarche explique que le coût très élevé et la lenteur des transports, donne une importance considérable au choix de localisation de diverses productions agricoles par rapport à leurs débouchés[10]. La mise en place du réseau ferré enlèvera très vite toute portée pratique aux calculs de l'auteur, mais ses qualités de raisonnement, ainsi que sa rigueur, confèrent un intérêt à sa démarche analytique qui aboutit à une schématisation de l'espace agricole en « cercles concentriques » représentant la répartition des sols autour d'un espace urbain central, par des anneaux concentriques aux affectations spécifiques en fonction de la distance par rapport à la ville :

[9] Jacques NUSSBAUMER : « Le rôle des débats méthodologique dans la construction de l'économie spatiale », séminaire du Matisse, 11 Février 2005.
[10] Joseph LAJUGIE, Pierre DELFAUD, Claude LACOUR : «Espace régionale et aménagement du territoire ». Edition Dalloz, Paris, 1979.P 22.

- Une première zone qui occupe 1% de la superficie globale de la zone d'attraction est vouée aux cultures maraîchères et à la production de lait dont les coûts de transport onéreux et délicat.
- Une deuxième zone qui occupe 3%, vouée à la sylviculture, en raison du rendement net de transport.
- Une troisième zone qui occupe 58% pour l'agriculture extensive, répartie en trois sous anneaux d'intensité décroissante avec l'éloignement. Le reste, soit 38% consacré à l'élevage.

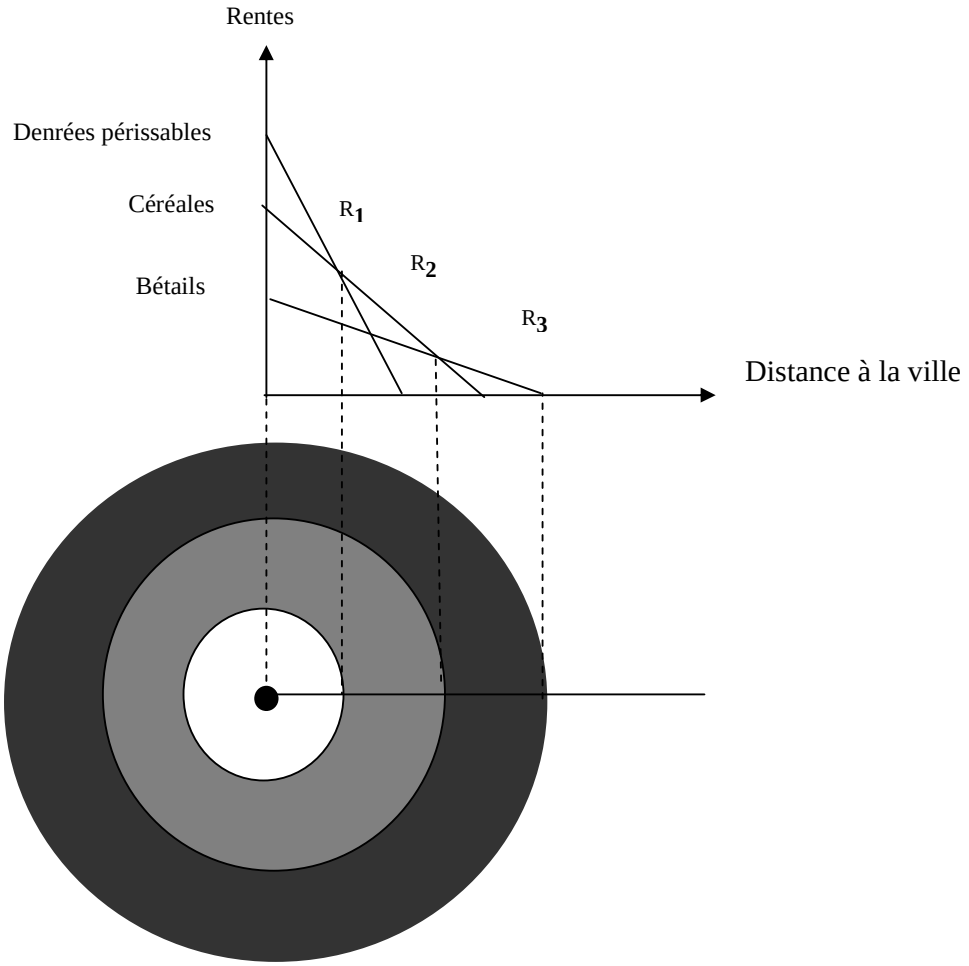
Formellement, le système de localisation optimale de Von Thünen peut être résumé ainsi :

Il part de l'hypothèse d'un espace agricole parfaitement homogène c'est-à-dire les producteurs utilisent les mêmes techniques de production, les coûts de production et la fertilité des terres sont identiques en tous point de l'espace. L'écoulement de la production se fait en totalité sur un marché urbain, la seule variable est le coût de transport « T », « D » la distance à la ville. La relation entre le coût de transport « T » et la distance « D » est que « T » est proportionnel, varié linéairement avec la distance parcourue et à la quantité de produit transporté, de telle sort que T= ad. Pour la rente foncière « R » qui est une fonction linéaire décroissante de la distance que l'on peut représenter par la formule suivante : R=P-C-T = b-ad (avec b = P-C = C constante)[11], un prix unique se forme sur le marché urbain, la rente pour une localisation donnée est égale à la différence entre le prix de vente sur le marché et la somme des coûts de production et des frais de transport, ce dernier annule la rente foncière au-delà d'une certaine critique. La terre la plus éloignée qui est mise en culture ne présente pas d'économie de transport et en conséquence, il n'y a pas de rente sur cette terre, c'est-à-dire le cas où P= C-ad. Par suite de la concurrence, il y ainsi une organisation de l'espace en un certain nombre de cercles, donc, chaque cercle recevant la culture qui est la plus rentable (Figure 1.1).

[11] VICENTE Jérome : « Economie régionale et urbaine » cours de l'institut d'études politiques de Toulouse.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

Figure 1.1 : Localisation optimale de plusieurs cultures selon Von Thünen



Source **:** **J.** Vicente. : Economie régionale et urbaine. cours de l'institut d'étude politiques de Toulouse. P 12.

Quant à la théorie des cercles concentriques en milieu urbain, elle a été présentées par les sociologues de l'école de Chicago (Ernest Burgess et Robert Clark)[12], ils se sont intéressés à la ville dans une approche d'écologie urbaine[13], ils sont les premiers à avoir formulé la transposition des idées de Von Thünen en ce milieu. Cependant, on peut citer les trois modèles de base de l'écologie urbaine :

- Le modèle concentrique de Burgess (1927);
- Le modèle sectoriel de Hoyt (1939);
- Le modèle polynucléaire de Harris et Ullmann (1944).

[12] François PLASARD : « Economie spatiale. Les mécaniques de l'espace», chapitre 1. Université de Lyon 2. 1999- 2000. P 6.

[13] Ecologie urbaine : désignation qui cherche à saisir la complexité des relations que les citadins entretiennent avec un milieu à la fois matériel et humain.

Le modèle concentrique de Burgess et Robert Clark, soulignent dans leurs célèbres articles, que la croissance urbaine se fait par extension « en se développant, le centre des affaires recouvre progressivement ses pourtours, que les habitants les plus aisés abandonnent au profit des quartiers résidentiels périphériques. Ces derniers se trouvent séparés du centre par une «zone de transition » instable et souvent dégradée ».[14]

Dans la théorie des cercles concentriques, la ville se répartie en zones :

- **Zone 1 :** Central Business District ou bien quartier des affaires, regroupe les centres d'affaires tels que les bureaux, les sièges sociaux, des entreprises, les hôtels….
- **Zone 2 :** Zone de transition occupée par les industries légères et les résidents nouvellement arrivés à la ville.
- **Zone 3 :** Résidence des ouvriers, cette zone est affecté aux immeubles de quelques étages.
- **Zone 4 :** Résidence des classes moyennes et aisées qui ont des maisons individuelles.
- **Zone 5 :** Zone périurbaine et de migration quotidienne.

En résumé de la théorie, on peut dire que Von Thünen est le premier à expliquer la localisation des activités agricoles, il construit un modèle, le seul facteur de différenciation de l'espace est représenté par la distance des terres au marché. Il y a ainsi une organisation de l'espace en un certain nombre de cercles, chaque cercle recevant la culture qui est la plus rentable. Ce modèle a été utilisé par d'autres auteurs à des domaines qui différent du principe de son fondeur, comme l'explication de l'organisation des activités à l'intérieur de la ville, et qui s'est traduit par l'élaboration d'un schéma d'organisation concentrique.

2.3. Théorie d'Alfred Weber de la localisation industrielle

Alfred Weber est connu comme l'un des précurseurs des théories de la localisation industrielle. En 1909, il a formulé une théorie liée à cet aspect, intitulée (la localisation des industries), qui comprend deux parties; la première intitulée (théorie pure de la localisation), dans la 2ième partie (l'industrie allemande depuis 1861).

Pour la théorie de la localisation industrielle A. Weber dégage les trois principaux facteurs qui expliquent cette localisation : Le point minimum des frais de transport (arbitrage entre le transport des matières premières et celui des produits finis); la distorsion du travail

[14] Encyclopédie Universalis, article Burgess, in François PLASARD : « Economie spatiale. Les mécaniques de l'espace», chapitre 1. Université de Lyon 2. 1999- 2000. P 6.

qui correspond à l'attraction exercée par les centres de main- d'œuvre avantageux du point de vue des salaires; le jeu des forces d'agglomératives (économie d'agglomération pour la production et les marchés) et désagglomératives (hausse de la rente foncière) qui détermine la densité de l'industrie. Le but recherché par l'auteur à travers sa théorie de localisation, vise à identifier les effets potentiels d'infrastructure, et de donner une explication de l'organisation spatiale des firmes, tout en cherchant à minimiser les coûts de transport, il se demande comment une entreprise choisit une localisation optimale en supposant, d'une part qu'elle a le libre choix de son implantation mais d'autre part, qu'elle doit fabriquer un produit déterminé. Il définit alors les facteurs qui peuvent intervenir dans ce choix, selon P. Aydalot qui écrit à ce sujet : «Weber était bien sûr conscient que nombre de facteurs intervenaient dans le processus de localisation et que les coûts de transport par exemple n'étaient qu'un des éléments et qui étaient parfois peu discriminants. Les successeurs néoclassiques de Weber ont cependant essentiellement retenu ce qui était formalisable, notamment le coût de transport»[15].

Pour mieux expliquer les trois facteurs de localisation cités auparavant, on essaye d'énumérer les hypothèses de ce modèle, ensuite on donne des explications succinctes de ces facteurs, appuyées par des petits exemples. Les hypothèses peuvent être énoncées comme suit :

- L'espace est isotrope pour les coûts de transport c'est-à-dire qu'il y'a une possibilité de parcourir une même distance quelle que soit la direction pour un même coût de transport;
- Un marché où la production doit être vendue;
- Un processus de transformation, où sont combinés les matériaux et le travail;
- Espace homogène;
- La demande est parfaitement élastique;
- L'emplacement des intrants matériels (matières premières) est connu.

2.3.1. Les facteurs de la localisation des industries

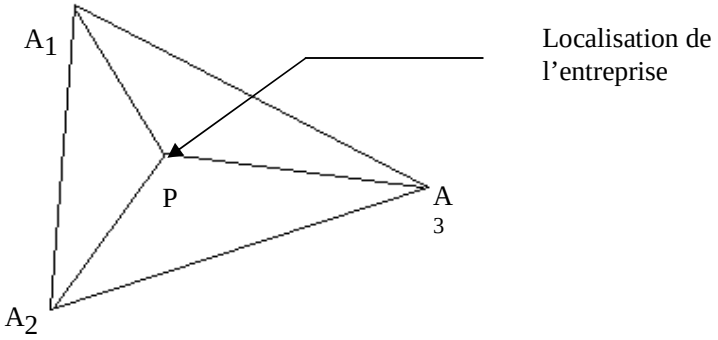
A. Weber en dégage trois principaux facteurs qui peuvent agir sur la localisation des industries, il s'agit notamment de point minimum des frais de transport, distorsion du travail, le jeu des forces agglomérat ives et désagglomératives.

[15] Aydalot PHILIPPE in Dominique MIGNOT : « Eléments d'économie spatiale ». 1996-1997. ENTPE. P41

2.3.1.1. Le point minimum des frais de transport

Pour expliquer ce facteur A. Weber, a pris le cas d'une entreprise nécessitant deux intrants principaux, localisés en A_1 et A_2, et un marché localisé en A_3 comme point d'écoulement des produits fabriqués; la demande et les prix sont supposés fixes. La localisation peut s'effectuer en un point quelconque P, le point P est situé par le biais de forces concurrentes qui correspondent l'une à l'attraction des intrants (A_1, A_2) et les autres à celles du produit fini (A_3), le point où s'équilibrent ces forces d'attraction concurrentes qui a atteint le niveau minimum des dépenses de transport, (Figure 1.2).

Figure 1.2 : Triangle de localisation



Source : François PLASARD : « Economie spatiale. Les mécaniques de l'espace», chapitre 1. Université de Lyon 2. 1999- 2000. P 8.

Dans le schéma 1.3 le point qui minimise les frais de transport, est déterminé avec ce qu'on appelle la méthode des « Triangles de localisation », formellement, il est possible de déterminer ce niveau minimum avec l'indice matériel[16], c'est la ration entre les coûts de transport kilométrique de la quantité de matériaux nécessaire pour produire une tonne de produit fini, et les coûts de transport kilométrique d'une tonne de produit fini. Donc, Weber a expliqué cet indice par le fait qu'une industrie est située là où les coûts de transport des matières premières et du produit final sont un minimum.

Pour déterminer le point « P », Weber a utilisé la notion « d'isodapane », cette dernière est une courbe qui regroupe l'ensemble des points auxquels est associe un même coût

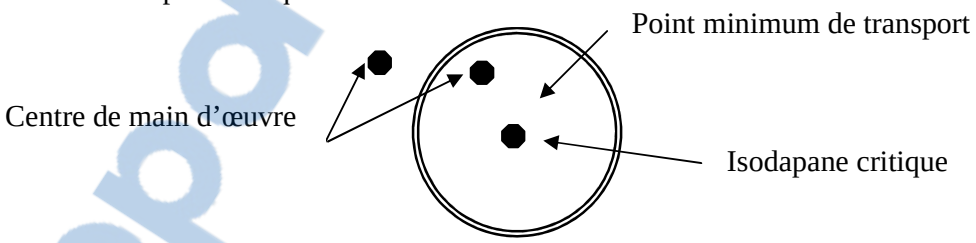
[16] Joseph LAJUGIE, Pierre DELFAUD, Claude LACOUR : «Espace régionale et aménagement du territoire ». Edition Dalloz, Paris, 1979. P26.

total de transport à partir de point donné[17], connaissant les trois points du triangle, le point de marchandise et les coûts de transport, on peut construire un réseau d'isodapanes, par la méthode d'iso ligne. A partir de chacun des trois points, on trace les iso lignes unissant les points qui supportent pour chaque produit à transporter le même coût de transport.

2.3.1.2. Distorsion du travail

Weber dans son modèle, a fait une comparaison entre une localisation dans un centre de main d'œuvre meilleur marché, c'est-à-dire avantageux de point de vue des salaires, avec le coût de transport a un point minime, donc, il n'aura intérêt à une telle opération que si l'augmentation des coûts de transport est au moins compensée par l'économie sur la main d'oeuvre[18]. Pour mieux expliquer cette situation, weber construit ce qu'il nomme une «isodapane critique », il définit cette dernière, comme étant une représentation, par rapport au coût de transport minimum un surcoût unitaire égal à l'économie procurée par la localisation sur le marché de main d'oeuvre[19], c'est-à-dire les économies réalisées du côté de la main d'œuvre sont égales aux pertes subies du côté des transports. Si le marché est situé à l'intérieur de l'isdapane critique, l'entreprise à intérêt de se localiser sur ce marché, le cas contraire l'entreprise optera pour une concentration dans le cas où le coût de transport est minimum, comme le montre la figure suivante (Figure 1.3) :

Figure 1.3 : Isodapane critique et l'introduction de la main-d'oeuvre



Source : François PLASARD : « Economie spatiale. Les mécaniques de l'espace», chapitre 1. Université de Lyon 2. 1999- 2000. P 9.

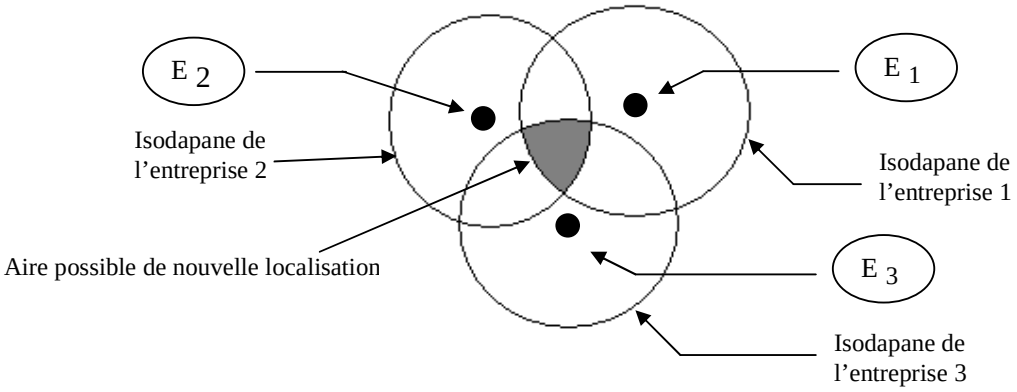
[17] Cf. Jacky PERREUR in Dominique MIGNOT : « Eléments d'économie spatiale ». 1996-1997. ENTPE. P43.
[18] François PLASARD : « Economie spatiale. Les mécaniques de l'espace», chapitre 1. Université de Lyon 2. 1999- 2000. P 9
[19] Dominique MIGNOT : « Eléments d'économie spatiale ». 1996-1997. ENTPE.P44.

Rapport-Gratuit.com

2.3.1.3. Le jeu des forces agglomératives et désagglomératives

Le regroupement de plusieurs entreprises, entraîne deux effets ; l'un avantageux et l'autre désavantageux. L'élévation de la rente foncière engendra une déséconomie externe, le cas contraire va générer des économies externes donc créer une force agglomérative. Weber applique le même raisonnement que le précédent mais avec un réseau d'Isodapane, plusieurs entreprises cherchent à déterminer la zone de localisation optimale, c'est-à-dire une zone de regroupement des isodapanes critiques (Figure 1.4).

Figure 1.4 : Réseau d'Isodapanes



Source : François PLASARD : « Economie spatiale. Les mécaniques de l'espace», chapitre 1. Université de Lyon 2. 1999- 2000. P 9.

En dernier, on peut retenir que Weber est considéré comme le premier à avoir fondé les premières base de la localisation industrielle, cependant, beaucoup l'ont critiqué ils lui rapprochent d'avoir mis trop l'accent sur les transports, alors que les entreprises ne se localisent pas toujours à l'endroit où le coût de transport est minimum[20]. En plus le modèle de Weber est surtout explicatif de la localisation d'industrie de base et n'explique pas la formation de la rente foncière. Nombre de travaux et de théories ont suivi et développé celle de Weber, ils vont plus loin en ce qu'ils déterminent les meilleures localisations des producteurs et les meilleures affectations des fournisseurs et des clients. L'exemple de théorie qui fait référence à ce principe et cette idée, est celle de Andréas Predhol et le principe de substitution des facteurs.

[20] Jean REMY, « La ville phénomène économique », 2ième édition Economica 2000. P15

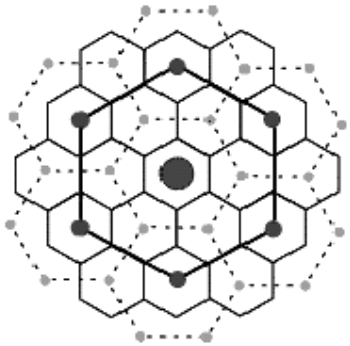
2.4. Modèle de Walter Christaller (Théorie des lieux centraux)

Le modèle de hiérarchie urbaine appelé théorie des lieux centraux, ou théorie des places centrales, élaboré par le géographe allemand W. Christaller en 1933, traitant de la taille, la répartition spatiale et la fonction des villes, il considère ces dernières comme pourvoyeuses de biens et services aux compagnes environnantes, il distingue trois sortes de biens :

- Les biens nécessaires ou de base, qui sont fréquemment demandés par la population rurale; ils sont caractérisés par un prix peu élevé et un transport court et peu cher.
- Les biens demandés rarement et un nombre limité de population.
- Les biens et services supérieurs ou de luxe.

Le type de produit dépendra de l'importance du centre et l'étendue de la zone desservie, les biens et services supérieurs (articles de luxe) étant peu demandé, une population plus élevée est nécessaire pour rentabiliser ces articles, il en résulte une hiérarchie des centres urbains et un principe d'organisation urbain de l'espace. Pour W. Christaller, le principe de marché demeure la loi principale d'organisation des places centrales, il fait l'hypothèse d'un comportement rationnel des individus, qui cherchent à se procurer les biens et services au meilleur coût et s'approvisionnent donc, au centre le plus proche, la disposition des lieux centraux permet de desservir toute la population en couvrant tout l'espace, il procède alors à l'emboîtement de ces cercles avec l'aide d'hexagone (Figure 1.5).

Figure 1.5 : Trame hexagonale



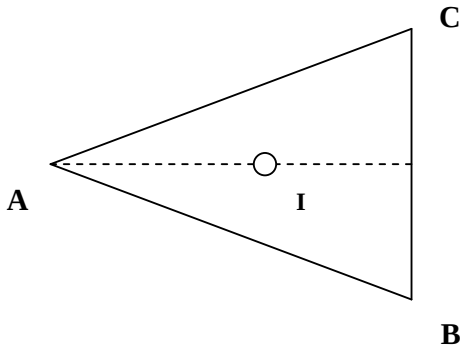
Source : Dominique MIGNOT : « Eléments d'économie spatiale ». 1996-1997. ENTPE. P 36.

Pour mieux expliquer la formation de la trame hexagonale, et les places centrales, ainsi que leurs aires d'influence, on peut se référer à la solution proposée par W. Christaller,

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

sa démonstration géométrique montre qu'il faut mettre trois nouveaux lieux centraux sur les sommets d'un triangle quilatéral dont le lieu initial est le centre (Figure 1.6).

Figure 1.6 : Des centres distants de 7 kilomètres



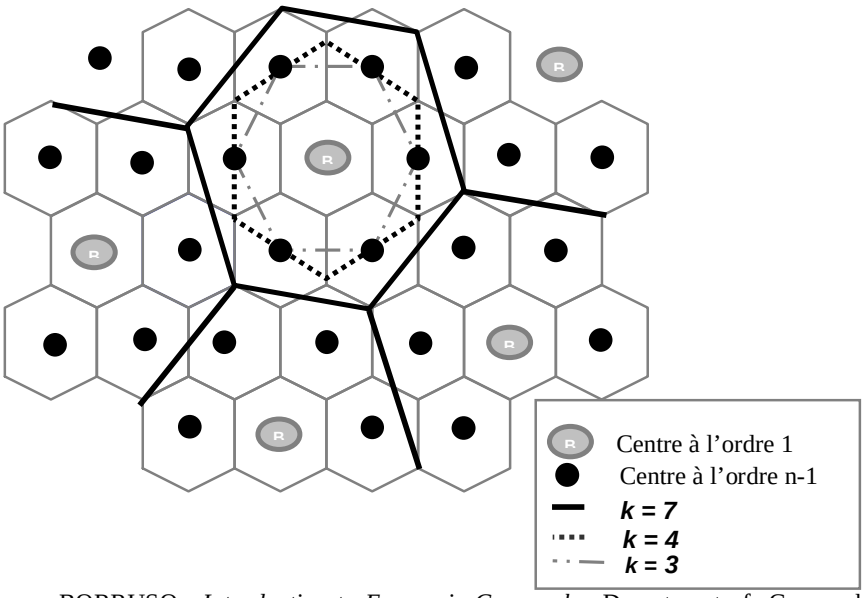
Source : Dominique MIGNOT : « Eléments d'économie spatiale ». 1996-1997. ENTPE.P35.

I : barycentre du triangle ABC (AB=BC=CA).

AI : est la distance entre chacun des sommets et le centre du triangle étant de 4 km, une distance devant être parcourue en moins d'une heure.

La distance séparant deux places centrales est égale à 7 Km c'est-à-dire la longueur de chaque côté du triangle par la distance au centre, soit 4 Km x $\sqrt{3}$. Si on suit le même raisonnement, par exemple, la place centrale de rang immédiatement supérieur est de 7 km x $\sqrt{3}$ soit 12 Km. Et en poursuivant le raisonnement, on arrive à former un système hiérarchisé de places centrales, les lieux centraux de rang plus élevé seront distants les uns des autres de 21 km, 36 km, 62 km. (Figure 1.7).

Figure 1.7 : Les places centrales et leurs aires d'influence selon W. Christaller



Source: Giuseppe BORRUSO : *Introduction to Economic Geography*; Department of Geographical Sciences Faculty of Economics - University of Trieste 2005/2006.

C'est à partir de la formation de la trame hexagonale, et les places centrales, ainsi que leurs aires d'influence, que W. Christaller explique la formation des villes et c'est à partir de la théorie des places centrales que conçoit donc, chaque agglomération comme fournissant des biens et services tertiaires à d'autres villes offriront leurs services et biens avec des portées plus faibles. Et ainsi de suite, il s'établit une véritable hiérarchie urbaine. A ce principe d'organisation, basé sur l'approvisionnement, W. Christaller ajoute deux autres principes : Le principe de transport qui conduit à une distribution de type linéaire des agglomérations c'est-à-dire concentration sur un même axe de transport, afin de réduire les coûts d'infrastructures de circulation. Et le principe administratif qui analyse l'influence des mesures politiques sur le système des lieux centraux, ces derniers sont affectés par les structures administratives, car les fonctions d'encadrement politique et de gestion territoriale ne se partagent pas entre des centres commerciaux. Pour Christaller chaque ville au centre, contrôle six centres de niveau inférieur, et la superficie de sa zone d'influence est sept fois celle d'un centre de niveau inférieur. Enfin, on peut dire que la théorie des lieux centraux de Christaller, explique les différentes dimensions des aires d'influence par la portée maximale des services offerts par un centre. Quelques années plus tard, l'économiste August Lösh va intégrer et généraliser ces vues, dans un véritable modèle d'équilibre spatial général qui comprend les théories de la localisation agricole et industrielle, la formation des villes et la fameuse théorie des aires de marché, on doit se baser sur cette dernière théorie, qui sera développée dans le prochain titre.

2.5. La théorie d'August Lösch (Théorie des aires de marché)

A. Lösch économiste Allemand qui, au milieu du XXième siècle, arrive à élaborer une première formalisation systématique de l'espace économique, avec son ouvrage sur « l'ordonnancement spatial de l'économie »[21]. Les travaux de Lösch, sont articulés autour de trois aspects :

- Une explication de l'organisation de l'espace, l'objectif c'est de construire une théorie générale de l'organisation spatiale;
- Une théorie des régions, c'est son apport le plus important, là ou il propose un modèle général de la théorie sur la formation des villes et la fameuse théorie des aires de marché;
- Une théorie de l'échange.

Dans notre cas, nous retiendrons que les deux premières théories, c'est-à-dire, la théorie sur l'explication de l'organisation de l'espace et la théorie des régions. Des théories qui ont un lien avec notre thème de recherche.

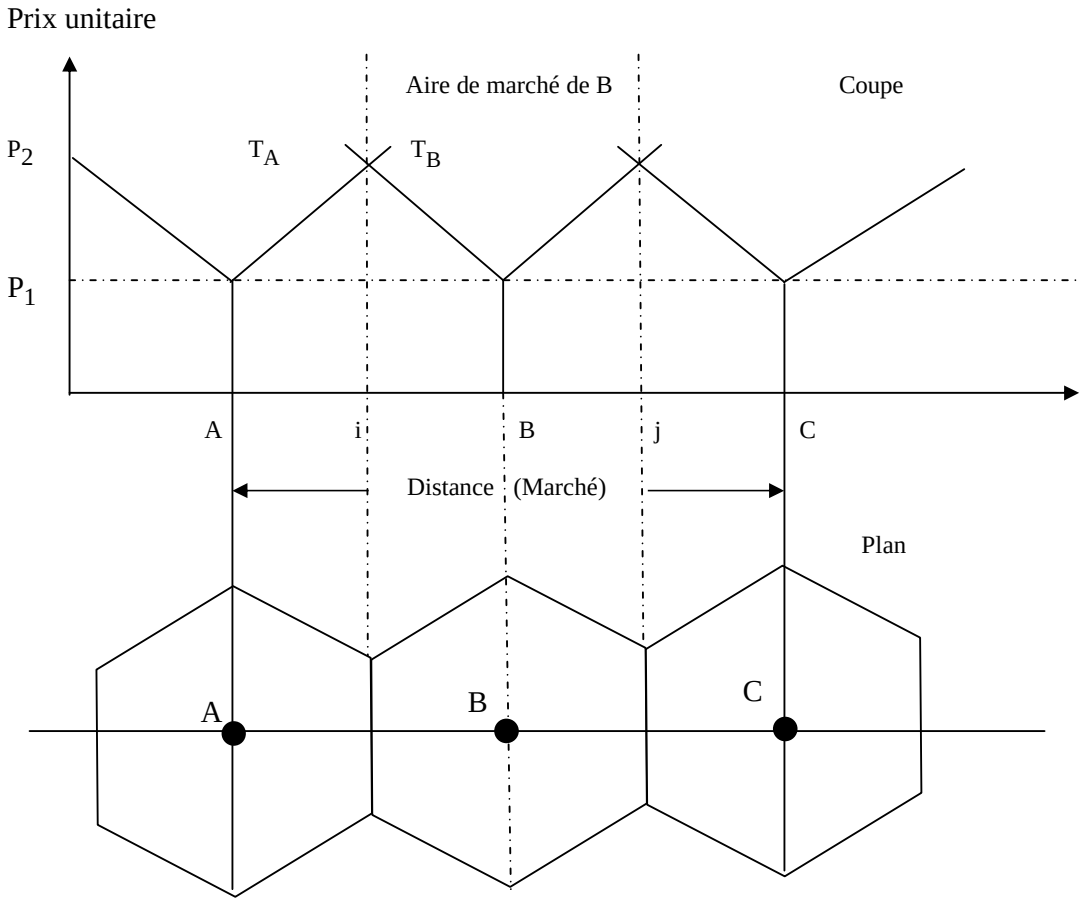
2.5.1. L'équilibre général des localisations

A. Lösch cherche à construire un modèle explicatif de l'organisation spatiale; il cherche à déterminer abstraitement les conditions optimales de localisation des entreprises, impliquant à cet effet, les différents principes de raisonnement; une localisation du point de vue de l'entrepreneur, ou sur un plan sectoriel enfin sur un plan global. Une localisation d'une entreprise est déterminée par la prise en considération des coûts; les frais de transport ou les coûts de la production ou l'interdépendance entre les deux. C'est en 1940 que A.Lösch, publie un livre intitulé « Ordonnancement spatial de l'économie" [22] ; pour démontrer qu'une localisation idéale de l'entreprise dépend du profit net, donc, il y a interdépendance étroite entre prix, demande et localisation. C'est à lui que revient le mérite d'avoir démontré, à partir d'un schéma déductif, qu'un paysage économique régulier comprenant des points de production et des aires de marché[23]. La figure 1.8 illustre une situation d'équilibre idéale. Une série d'hypothèses simplificatrices est énoncée, parmi ces postulats, on note :

[21] Joseph LAJUGIE, Pierre DELFAUD, Claude LACOUR : «Espace régionale et aménagement du territoire ». Edition Dalloz, Paris, 1979. P53.
[22] Jean REMY : « La ville phénomène économique », 2ième édition Economica 2000.P12.
[23] Mario POLESE et Shearmur RICHARD : « Economie urbaine et régional, introduction à la géographie économique », Edition Economica 2005. P 234.

- Une plaine physiquement homogène, ayant des conditions de transport semblables dans toutes les directions;
- Une distribution uniforme de la population ayant les mêmes goûts et le même niveau de revenu.
- Omniprésence des matières premières, en quantité suffisante pour la production.

Figure 1.8 : Division des marchés : Coupe et Plan



Source : Mario POLESE et Shearmur RICHARD, économie urbaine et régional, introduction à la géographie économique, Edition Economica 2005. P 235.

Dans ce schéma, on distingue trois entreprises produisant des biens et services (A, B, C), ayant chacune une courbe de transport (T_A, T_B, T_C). Dans les conditions citées précédemment, toutes les entreprises se trouvent avec des aires de marché identiques; donc tout le territoire est desservi, ainsi, se créer une multiplicité de centres qui sont, d'une part, hiérarchisés entre eux et d'autre part, repartis sur le territoire de manière à assurer un quadrillage complet de l'espace. Ce qui va former des points de rencontre des courbes de

transport (i et j). Devant telle situation, les entreprises continuent à générer des gains, un nouveau producteur va s'installer pour s'accaparer d'une part du profit en offrant les produits à un prix inférieur à P_1. La localisation de cette entreprise va entraîner des répercussions sur la localisation de ses alliés et sur celles de ces concurrents, ce qui les amènes à reconsidérer leurs propres localisations, et ce qui les obliges encore à baisser et aligner leurs prix, et produire des quantités limitées qui répondent aux conditions d'optimisation. Par le jeu des indépendances des facteurs A. Lösch conclût donc, qu'une localisation optimale d'une entreprise passe par des tendances fondamentales à savoir : Connaître pour chaque localisation industrielle, la demande totale possible et le volume de production souhaitable, en fonction de son coût. Pour passer de l'équilibre partiel[24] à l'équilibre général, A. Lösch a fait compléter ses travaux par un autre apport, et qui s'est traduit par une théorie de région, et qui constitue un moyen de passage.

2.5.2. La théorie des aires de marché et l'organisation régionale

La théorie des aires de marché est proposée par A. Lösch en 1940, il va intégrer et généraliser ses vues dans un véritable modèle d'équilibre spatial général, c'est-à-dire, il s'agissait d'un modèle plus général de localisation des activités économiques. On peut dire que la théorie de A. Lösch est plus générale que celle de W. Christaller, il considère la ville comme des lieux où coïncident géographiquement plusieurs types de produits, contrairement à W. Christaller qui a consacré le concept de hiérarchie qu'au secteur tertiaire.

Lösch est allé plus loin dans la formalisation ; comme A. Christaller, il a pris en compte les facteurs économiques et un espace géographique homogène.

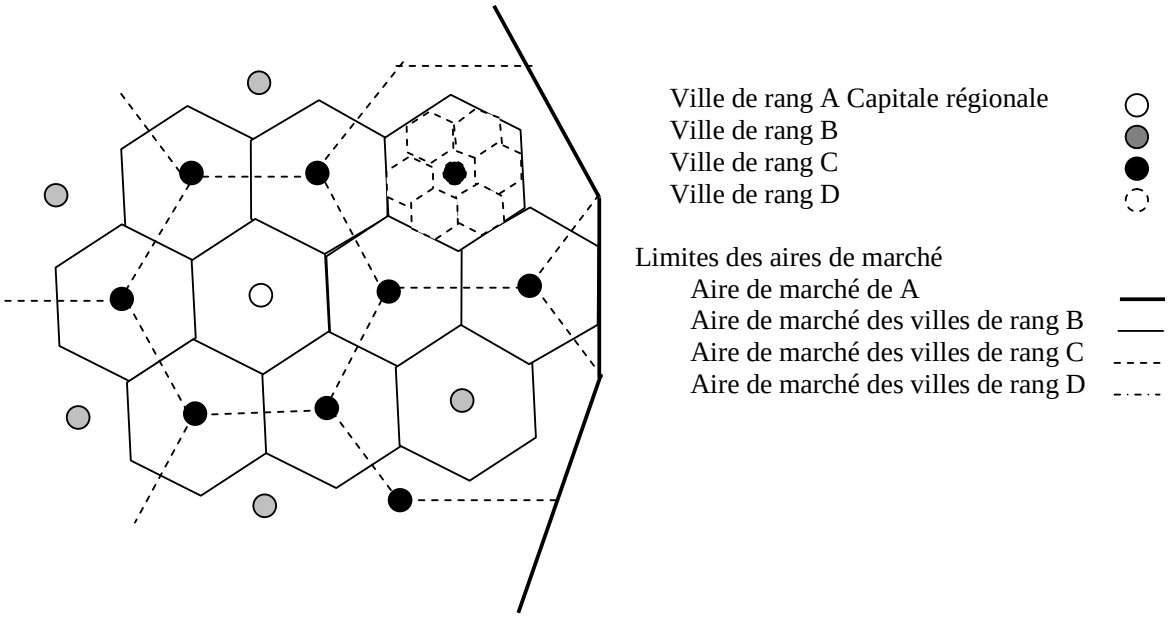
Dans ce contexte, A.Lösch a démontré dans sa théorie sur la formation des villes, qu'un comportement rationnel des consommateurs, qui fréquentent le centre le plus proche, et la concurrence entre les centres qui se partagent, ont pour conséquence une régularité de l'espacement des villes, et la hiérarchie des niveaux de services. Donc, les villes ne sont pas réparties de manière aléatoire mais elles sont plutôt distribuées de façon régulière, il y a un ordre, une logique, une hiérarchisation de la façon dont celles-ci se localisent par rapport aux autres. Pour tenter de comprendre et d'expliquer ce phénomène, A.Lösch introduit le système de réseaux d'hexagones superposés; l'hexagone est «la figure géométrique qui s'éloigne le

[24] L'équilibre partiel : La généralisation de l'interdépendance entre prix, demande et localisation tend vers l'égalisation des avantages qui étaient le ressort de la localisation partielle, l'équilibre général est déterminé pour A.Lösch, par deux tendances fondamentales; La maximisation des avantages individuels et la maximisation du nombre des unités économiques.

moins du cercle et qui permet d'atteindre, à surface égale, la plus grande demande par unité de surface »[25], l'hexagone superposé est le résultat de la fonction des diverses aires de marché.

La figure 1.9, illustre des aires de marché complémentaires dans un système de lieux centraux :

Figure 1.9 : Définition des lieux centraux



Source : Mario POLESE et Shearmur RICHARD, économie urbaine et régional, introduction à la géographie économique, Edition Economica 2005. P 241.

L'hypothèse d'un comportement rationnel des consommateurs qui fréquentent le centre le plus proche et la concurrence entre les centres qui se partagent la clientèle, ont pour conséquence une régularité de l'espacement des villes; supposons que les biens sont spatialement immobiles et la population les a appropriées en se déplaçant, et la hiérarchie des niveaux de services se traduit par un nombre plus petit, et un espacement plus important des centres. Chaque place centrale d'un rang donné (de rang A par exemple) offrira tous les biens et services des places centrales de niveau inférieur (A à D), plus ceux qui sont préparés à son rang[26]. Ainsi se créent une multiplicité de centres qui sont, d'une part, hiérarchisés entre eux, et d'autre part, reparties sur le territoire de manière à assurer un quadrillage complet de l'espace.

[25] Joseph LAJUGIE, Pierre DELFAUD, Claude LACOUR : «Espace régionale et aménagement du territoire ». Edition Dalloz, Paris, 1979. P58.

[26] Mario POLESE et Shearmur RICHARD, économie urbaine et régional, introduction à la géographie économique, Edition Economica 2005. P 241.

En définitive, les travaux de A. Lösch, ont montré que les villes se forment par rapport à leurs tailles et par rapport à leur espacement dans un territoire, et le concept de hiérarchie et de centralité sont intimement liés. «Un centre d'une ville qui est en fait essentiellement un centre de distribution de biens et services pour une population dispersée, et un principe d'optimisation qui tient en compte des coûts de transport. On peut remarquer dans un ensemble urbain, retrouver une ville-centre puis, successivement une série de villes intermédiaires, situées proportionnellement sur le territoire, offrant des services mixtes et, enfin, des villes moins populeuses souvent localisées en périphérie et qui offrent des services plus ou moins spécialisés [27].

2.6. La théorie de Reilly : (La loi William J. REILLY)

Suite au mouvement d'urbanisation accéléré dans les différents pays du monde et plus particulièrement dans les pays développés, beaucoup d'économistes ont essayé d'expliquer ce phénomène. Au début du XXième siècle, les américains Stewart, Pareto et Wilson ont eu l'idée de la notion d'attractivité des villes et des centres commerciaux. Ils ont intuitivement fait le rapprochement dans leurs analyses avec la loi de gravitation universelle de Newton. Dans la même période, et en 1929[28], William J. Reilly, économiste américain, établit un modèle dérivé de cette loi, par la suite il élabore une formule à laquelle on a donné le nom « loi de Reilly » « The Law of Retail gravitation ». C'est une loi de gravitation du commerce de détail, effectuée sur les zones d'attractions commerciales des villes américaines, s'appliquait initialement au partage d'une aire de marché entre deux centres commerciaux voisins et rivaux. Ce modèle est inspiré de la loi de gravitation universelle de Newton, car l'analogie a été poussée jusqu'a considérer la population comme une approximation de la masse en physique. Cette loi, est formulée comme suit «Deux villes attirent les acheteurs au détail de la région rurale située entre elles, approximativement, en raison directe de leur population et en raison inverse du carré de leur distance au lieu considéré »[29].

On peut représenter cette expression par l'équation suivante :

[27] P. Beckouche : « Société est acteurs de l'espace local Français ». Cours de géographie humaine, université Paris 1 Panthéon- Sorbonne.

[28] Vanessa ROUSSEAUX : « Application d'une variante de la loi de Reilly », 5ième rencontre de Théo Quant, Février 2001, université de Grenoble II, UMR / CNRS.

[29] Joseph LAJUGIE, Pierre DELFAUD, Claude LACOUR : «Espace régionale et aménagement du territoire ». Edition Dalloz, Paris, 1979. P37.

$$\frac{VA}{VB} = \frac{PA}{PB} \left\{ \frac{(DB)}{(DA)} \right\}^2$$

Où :

- A, B : Deux villes (deux zones urbaines).

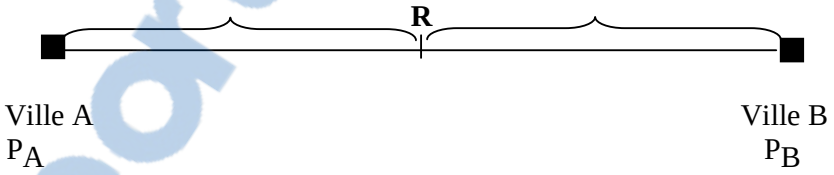
V_A : Ventes au détail réalisées en A et B.

V_B :

- P_A, P_B : Population des pôles urbains A et B
- D_A, D_B : Distance entre la zone intermédiaire et les deux villes A, B.

Contrairement à la théorie des aires de marché qui retient comme principe explicatif de l'organisation spatial; la distance et les conditions de marché. La loi de gravitation commerciale de Reilly retient la taille de la ville, la distance et les caractéristiques de marché[30]. Cette loi précise que deux villes A,B attirent le commerce de détail d'une troisième zone intermédiaire, située entre les deux premières et au voisinage du point de rupture «R». La population de cette zone sera attirée par chacun de ces pôles proportionnellement à leur taille et en proportion inverse de la distance par rapport aux zones urbaines A, B. Le schéma 1.10 nous montre le point de rupture entre les deux villes comme points d'influence ou l'attraction des deux villes sur ce lieu à travers une approche simple, bâtie sur les poids démographiques des centres urbains et les distances qui les séparent.

Figure 1.10 : Mesure des attractions urbaines



Source : Vanessa ROUSSEAUX : « Application d'une variante de la loi de Reilly » Vième rencontre de Théo Quant. Fev 2001.

Á Partir de là, on peut conclure que la loi de Reilly et ses études sur l'aire et l'influence des villes a ouvert la voie féconde sur l'analyse des réseaux urbains, parallèlement à ces travaux, d'autres économistes ont suivi le même raisonnement, comme l'économiste américaine P. D. Converse, la nouvelle loi de gravitation 1949 « New laws of Retail gravitation », a déterminé que cette loi semblait pratiquement vérifiée sur un certain nombre

[30] François Plassard : « Economie spatiale. Les mécaniques de l'espace», chapitre 1. Université de Lyon 2. 1999- 2000. P 8.

Rapport-Gratuit.com

de centres urbains, ce qui correspond précisément à l'énoncé de la loi de la gravité universelle.

3. Exposé des nouvelles approches sur l'espace

Á la fin de la première moitié du 20ième siècle, nous assistons à des réflexions qui vont renverser le cours de la pensée spatiale, et plusieurs tentatives d'introduire l'espace dans l'aspect économique furent menées : celle François Perroux sur la notion de «polarisation » et de « l'espace » et celle de W. Isard (1956), considéré par ailleurs, comme le pionnier de l'économie régionale, sur la tentative d'élaboration d'une théorie « générale explicative » quant à la gestion de l'espace. Parallèlement et toujours dans le même sillage, on doit souligner l'apport indéniable de C. Ponsard, qui a rendu hommage aux précurseurs de l'économie de l'espace, en faisant connaître leurs travaux. D'après l'auteur, « *l'analyse économique spatial n'est pas un domaine spécialisé de l'analyse économique traditionnelle, mais une manière particulière d'aborder l'analyse économique; « l'espace n'est pas économiquement neutre, il change tout »*[31]. Pour François Plassard, c'est à partir des analyses de Walter Isard, qu'il a introduit des notions explicatives sur la formation des régions et des villes[32]. W. Alonso généralise en 1964 l'utilisation de la rente foncière urbaine[33]. Avec le renouveau des analyses du commerce international, P. Krugman (1991, 1995) s'illustre par ses travaux, qui ont un impact sur les théories du développement régional, commerce, externalité, localisation industrielle, qui sont à la base de son économie géographique, là où il va fonder une nouvelle discipline à savoir, la géographie économique. Le modèle fondateur exposé en 1991 dans son ouvrage « Géography and trade », ce modèle vise essentiellement à expliquer la localisation des activités et la concentration des entreprises sur une région, un territoire ou un pays.

Nous nous limiterons dans cette présentation, à présenter quelques contributions, celle de F. Perroux, W. Isard et P. Krugman.

---

[31] Claude Ponsard : « Analyse économique spatiale », presses universitaire de France ,1988. P54.

[32] François plassard : « Economie spatiale – Introduction », université de Lyon2, 2000. Chapitre 2 P 3. disponible sur le site http://perso.orange.fr/site-plassard/espace.htm).

[33] Fréderic Gilli : « Les modèles urbaines en économie et géographie approche comparée ». INSEE, université Lille I et CERAS (ENPC), l'espace géographique, 2001, n°2. P 165- 178.

3.1. François Perroux (Théorie des pôles de croissance)

Economiste Français, qui, dans l'économie appliquée, donnait une analyse de l'espace économique, en lui attribuant trois caractéristiques dont le dernier est d'une importance stratégique en matière de structuration de l'espace :

- **L'espace homogène :** Le rôle est essentiellement descriptif. C'est un espace dont les éléments constitutifs présentent des caractéristiques les plus identiques et proches possibles.
- **L'espace plan :** Le rôle est d'ordre décisionnel, qui voit ses différentes parties relever d'une même décision localisée ou non localisée, c'est donc un instrument de politique économique.
- **L'espace polarisé :** La polarisation est l'attraction d'un lieu, d'un espace, par un « pôle ». D'un point de vue fonctionnel, on peut mettre en évidence plusieurs types de polarisation : polarisation technique, industriel, par les revenus, psychologique, géographique.

Métaphoriquement, un pôle attire vers lui l'attention, les clients, les migrations, etc. Pour les villes, les régions polarisées sont un lieu central vers lequel converge un champ d'attraction. Le rôle de l'espace polarisé est fonctionnel, car il met l'accent sur l'interdépendance des éléments constitutifs, ainsi pour F. Perroux le processus de croissance est basé sur le développement de pôles de croissance (ou de développement) : « *Le fait, grossier mais solide, est celui-ci : la croissance n'apparaît pas partout à la fois, elle se manifeste en des points ou pôles de croissance, avec des intensités variables; elle répond par divers canaux et avec des effets terminaux variables pour l'ensemble de l'économie* »[34]. F. Perroux a montré l'importance de stimuler les pôles de développement, vus comme une unité économique motrice, qui gère les effets d'agglomération et permet des gains cumulatifs de localisation.

Le passage de la notion banal (géographique) à l'espace économique, qui est déformable et partant à tout changement tant spontané que provoqué, ouvre une nouvelle ère pour l'analyse économique dont résulte toute croissance. La notion d'espace économique, du fait de l'importance qu'elle accorde à l'initiative de l'homme, devient un outil de travail efficace en matière de structuration de l'espace et par conséquent de lutte contre les disparités régionales.

[34] F.PERROUX : « Essai sur le développement régional », textes réunis par Donald J. Savoie & A, Raynould ; les presses de l'université de Montréal, 1986; pp 27-37, in Dominique MIGNOT : « Eléments d'économie spatiale ». 1996-1997. ENTPE.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

3.2. Walter Isard (Équilibre économique spatial)

1954, caractérisé par la fondation de la «Régional Science Association » à l'initiative de l'économiste Américain W. Isard. Pour lui la science régionale peut être considérée comme l'étude de problèmes sociaux et économiques ayant une dimension régionale ou spatiale, par l'utilisation de différents concepts, méthodes et modèles d'analyse, aussi bien théorique qu'empiriques. W. Isard est considéré encore comme le praticien à une connaissance expérimentale de la réalité spatiale.

L'importance de l'apport de W. Isard, réside dans le fait que l'élément « espace » devient une réalité économique concrète et partant susceptible d'influer sur le processus économique, en plus, la période 1970, a permis une floraison d'ouvrage sur la micro économique spatiale. L'objectif ainsi recherche est l'élaboration de méthodes d'analyses quantitatives et d'aide à la décision, qui a rendu possible la formulation des modèles de programmation spatiale, et rendu possible l'application de l'économétrie à cet aspect, donc la représentation formelle de l'espace, a permis de créer une rupture avec la restreinte définition classique de l'espace.

Pour la science régionale, le modèle de W. Isard constitue donc, base d'analyse, ce qui a permis de renflouer le patrimoine de la théorie micro économique de l'espace. Nous retiendrons que les travaux de C. Ponsard[35] , qui prenant appui sur la théorie des «ensembles flous », a introduit l'imprécision dans certaines composantes de l'économie de l'espace. En plus, on distingue une nouvelle approche apparue, dont les problématiques se rapprochent de cet aspect, c'est l'approche urbaine, développée aux Etats-Unis, c'est dans le sillage de William Alonso (1964), Edwin Mills (1967) et Richard Muth (1969)[36].

3.3. Paul Krugman (Nouvelle géographie économique)

P. Krugman, économiste mathématicien, est diplômé du Massachusetts institute of technology (MIT), considéré comme le grand spécialiste de l'économie internationale, est reconnu par ses théories, qui ont un impact sur le développement régional, commerce, localisation industrielle. Il a repris les veilles théories de : Lösch (1940), Christaller jusqu'à Alonso, Isard (1956), Koopmans (1957), Greenhut (1963). Les nouvelles données

[35] F. Martin : « Développement urbain et analyse économique. Compte rendu du colloque international tenu à Québec, du 8 au 11 Sept 1968; in Dominique MIGNOT : « Eléments d'économie spatiale ». 1996-1997. P50.

[36] Fréderic Gilli : « Les modèles urbaines en économie et géographie approche comparée ». INSEE, université Lille I et CERAS (ENPC). L'espace géographique, 2001, n°2. P 165- 178.

économiques et le renouveau des analyses du commerce international qui constitue la base théorique de la politique commerciale stratégique, ont donnés naissance à une nouvelle approche économique de l'échange international dénommé « nouvelle économie internationale » P. Krugman considéré le principal fondateur. L'apparition de cette théorie remonte à la fin des années 70, mais elle est surtout développée dans les années 80. Depuis début 1990, P. Krugman s'est orienté progressivement vers un nouveau cadre d'analyse; centré sur le développement régional. L'auteur dans ses travaux, s'intéresse à la répartition des activités économiques dans l'espace, et notamment à la structure spatiale qui se forme par le jeu de deux forces, centripètes (concentration), centrifuge (dispersion), donc c'est une approche réellement originale des problèmes de la localisation qui est proposée. Ces idées sont à tel point novatrices qu'elles s'imposent comme une nouvelle discipline sous le terme « nouvelle économie géographique », le point de départ de P. Krugman repose sur l'insatisfaction qui lui inspirent les deux plus illustres prédécesseurs ; V. Thünen et A. Lösch, qui donnent une explication de l'origine de l'organisation spatiale des territoires. Dans son livre, géographie et commerce (géography and trade)[37] publié en 1991 P. Krugman revisite les idées classiques de l'économie spatiale, et offre une nouvelle vue surprenante des structures économiques intégrées dans l'espace et dans le temps. Dés lors, P. Krugman présente ce nouveau modèle d'équilibre général spatiale avec concurrence imparfaite et rendement croissant, ce qui lui a permis de donner un nouvel élan à cette discipline, il montre que des structures spatiales sont susceptibles de se former par le jeu de deux forces, l'une centripète ou de concentration, l'autre centrifuge ou de dispersion, la force de concentration provient du rendement d'échelle croissant qui peuvent êtres liés à des phénomènes soit externes, et l'hypothèse de concurrence parfaite peut toujours être retenue, soit interne, et il faut alors passer à la concurrence imparfaite. La force centrifuge provient de l'immobilité du secteur agricole supposé répartie de façon homogène dans l'espace[38].

L'économie urbaine et régionale a connu un grand élargissement du champ des applications de P. Krugman, et ce depuis les premières tentatives d'élaboration de ses premières visions sur les phénomènes cités auparavant, et ce à partir des années 80, son objectif est d'expliquer la formation des agglomérations en reprenant la notion « d'effet d'agglomération » élaborée par Alfred Marshall un siècle auparavant. L'agglomération résulte de l'interaction entre les rendements croissants, les coûts de transport et les externalités pécuniaires, la formation d'une agglomération tient essentiellement à quatre grandeurs : les

[37] Krugman, P. (1991). Geography and trade. Leuven, Leuven University Press and the MIT Press.
[38] Krugman. P. The self – organising economy. Ox ford, black will publishers.

rendements croissants, les coûts de transport, la taille du marche et la différenciation des biens. P. Krugman recherche l'origine de l'auto organisation de l'économie, fondé sur le modèle centré- périphérie, même il fait reprocher à ses prédécesseurs (Thünen et Lösch) une critique sur la formation des cercles concentriques et l'existence de la ville centrale sans expliquer l'origine, à ce propos P. Krugman écrit « The concentric rings of production form round a town whose existence is simply assumed. That does not make it a bad modèle, but it does make it a limited one »[39]. Malgré cette contribution, le modèle de P. Krugman apporte des réponses insuffisantes à l'explication des agglomérations selon le type (centre – périphérie). Etant donnée que, toute chose égale d'ailleurs ; le coût de transport est faible, les économies d'échelles sont importantes, les biens différenciés, l'explication donnée réside dans le fait, qu'une perturbation initiale peut développer un processus endogène d'agglomération, l'exemple classique avancé par P. Krugman est celui de la Silicon Valley, gigantesque agglomération de firmes qui doit sa naissance à la mise en œuvre d'une innovation technologique par deux étudiants de Stanford au début du siècle, et il convient d'appeler ce phénomène « accident historique ».

Krugman, a jouer un grand rôle dans le renouveau des questions spatiales, celui-ci à présenté des résultats biens connus en théorie de la localisation, et qui a contribué à rectifier certaines des conclusions de l'analyse néoclassique orthodoxe et de mieux comprendre les conséquences spatiales du développement économique, mais aussi de prendre les décisions qui permettent, dans le cadre de la politique économique régionale, de ralentir ou au contraire d'accentuer les phénomènes d'agglomération[40].

Conclusion

L'espace est appréhendé essentiellement dans son sens géographique élémentaire à savoir comme étendues ou distances entre différents lieux. Du point de vue économique, l'espace n'intervient dans cette conception, que par les coûts de transport et de déplacement qu'il occasionne. Jusqu'à une date récente, il était considéré comme un simple support neutre sur lequel se déploient des activités économiques et que subit passivement les lois régissant ces activités. Toutefois la science économique s'est cantonnée à l'étude de la coordination économique des agents, pour se rendre explicitement compte de ce constat. D'abord,

[39] Paul Krugman (1998), « The Role of Geography in Development », Paper prepared for the Annual World Bank Conference on Development Economics, Washington, D.C, page 12.

[40] Maurice CATIN ET christophe VAN HUFFEL concentration urbaine et industrialisation –VARIA monde en développement vol 31 – n° 121 universités de TOULON et du VAR. P 21 2003.

beaucoup d'auteurs avaient introduit l'espace dans leurs analyses, parmi ces précurseurs Richard Cantillon, celui-ci ébauche une théorie de localisation et de l'équilibre des relations interrégionales entre villes et compagnes. Vient ensuite, J.H Von Thünen, considéré comme le véritable précurseur, il émerge une théorie de la localisation agricole, Weber avec sa théorie de localisation industrielle, etc. Pour ne pas citer tous les autres auteurs pionniers de l'économie spatiale, on peut dire que la science ou les théories économiques spatiales débouchent sur la mise en évidence de points pivots autorisant une saisie de ce concept. En effet, à partir des années 50, les réactions face aux anciennes théories et modèles, ne tardent pas à apparaître, imposent une nouvelle conception de l'espace, sans doute parmi les pionniers de l'économie, certains comme François Perroux**,** Walter Isard**,** François Plassard et Paul Krugman, ont avancés une autre perception de l'espace et de son rôle à travers des concepts d'une réelle portée analytique.

Suite à la nécessite de revaloriser de l'espace, et une fois qu'il est intégré dans l'analyse économique, ce dernier acquiert un aspect «opérationnel » traduisant une action volontaire, et ce par son aménagement et qui apparaît comme le moyen privilégié, et qui pose comme objectif principal, la mise en valeur, la revalorisation de ces lieux et l'amélioration des conditions de vie en garantissant un cadre de vie aussi saint qu'agréable.

Chapitre 2

Ville et urbanisation : genèse et évolution

L'urbanisation constitue l'un des faits majeurs du monde contemporain. La distinction entre l'urbain et le rural est l'indicateur le plus utilisé pour désigner des différences territoriales. Cette différenciation traduit un clivage fondamental entre deux formes d'habitat, deux types de production et deux modes de vie. L'urbanisation est un processus de densification et de concentration des populations dans la ville. Cette dernière constitue un objet de préoccupation pour plusieurs champs disciplinaires et un objet d'étude pour plusieurs spécialités tels que; les architectes, historiens, juristes, économistes, géographes, sociologues, pour ne citer que ceux là, ont des approches et donc des définitions propres de celle-ci. Ces nombreuses approches et définitions traduisant la complexité et les multiples facteurs qui agissent, l'évolution de la ville à travers l'histoire, montre une diversité dans les conditions de sa création et une diversité de ses effets, même l'étude du phénomène urbain constitue un point crucial dans la problématique de nombreux spécialistes depuis des années.

Dans cette optique, l'objectif de ce chapitre est donc, objectivement, de lever toute ambiguïté et de mettre en évidence la réalité du phénomène urbain. On doit cependant, se baser sur l'historique, car ce retour dans le passé, de la longue durée, vise à envisager d'un point de vue historique la naissance, l'originalité du phénomène urbain. A cet effet, nous avons choisi des moments significatifs qui ne correspondent pas forcement à un ordre chronologique. En plus, l'étude envisagée, est indispensable pour comprendre l'évolution des formes actuelles et leurs variantes. Cela va nous amener encore à connaître les principales définitions de la ville, les effets et les facteurs de l'urbanisation, voir la diversité des approches du phénomène urbain, présenter les fondements de la discipline urbanisme, décrire l'avènement progressif de cette discipline. Nous allons par la suite étudier les processus démographiques qui caractérisent le monde urbain, on essaiera donc, d'examiner cette croissance urbaine dans le monde et surtout dans les PVD en la comparant avec celle des pays développés.

1. Analyse globale du phénomène urbain

La ville se définit comme un lieu de concentration humaine, c'est un espace privilégié de concentration des moyens de production, des industries, des services, du capital, des communications, de l'information, tandis qu'à l'opposé, la campagne correspond à l'isolement et l'éparpillement. La ville crée les conditions nécessaires au « décollage », au « progrès », au «développement ». L'étude du phénomène urbain a suscité l'intérêt de beaucoup d'auteurs de différentes disciplines, son évolution à travers l'histoire montre une diversité dans les conditions de leurs créations et une diversité de leurs effets.

L'urbanisation qui est un phénomène relativement récent, constitue l'un des faits majeurs du monde contemporain et se définit comme un processus de densification et de concentration des populations dans des villes. Notre conception du phénomène urbain fait appel à une définition assez large, qui s'intéressent aux dimensions spatiales, économiques, sociales, culturelles, politiques, cela requiert la mise en place des moyens, outils, stratégies, concrètement, cela nécessite aussi la disposition de l'ensemble des données, qui permettent d'analyser les phénomènes globaux tels que la croissance économique et urbaine, les activités socio-économiques, l'emploi, les réseaux urbains, les grandes infrastructures et les migrations et distribution des populations. Pour l'urbanisme, une discipline comme les autres, son objectif consiste à mettre en ordre de la ville. Dans l'usage courant et en terme d'échelle, le mot urbanisme couvre toutes les échelles comprises entre celles de l'architecturel et celles de l'aménagement du territoire et de la planification économique.

1.1. Ville et urbanisation : concepts de base

La ville, phénomène difficile à saisir, qui change de forme et de contenu selon les lieux et les conjonctures historiques, évolue continuellement, il est en perpétuel changement. De ce fait, il nous parait indispensable dans ce qui suit, de consacrer un passage pour connaître les principales définitions de la ville et de situer ce phénomène par rapport aux autres disciplines.

1.1.1. Éléments de définition de la ville

La ville est un élément dont les définitions varient, la distinction entre l'urbain et le rural est l'indicateur le plus utilisé pour designer des différences territoriales. Cependant, les critères de définition varient considérablement d'un pays à l'autre. La première notion mise en avant dans la définition est celle de densité, là où la ville est considérée comme lieu de concentration, l'indicateur du taux d'urbanisation (correspondant à la part de la population vivant dans l'espace urbain) a été la première mesure analytique que la statistique a proposé pour permettre une interprétation spatiale des données qu'elle met à disposition. D'ailleurs, la communauté statistique internationale s'est penchée sur le phénomène pour donner une définition commune, et ce n'est qu'à la fin XXième siècle que cette communauté a parvenue à imposer une approche concertée. La parution à partir de 1948 des annuaires de l'organisation des Nations-Unis, a permis la réapparition des survols de statistiques territoriales. Les critères retenus étaient le statut juridico- administratif, le seuil minimal de population et la densité. Lors de l'édition de 1952, la question des définitions urbaines a resurgi, lorsque les responsables de la statistique de l'ONU ont fait un inventaire des formules de l'urbain dans tous les pays membres ainsi qu'une estimation de l'impact des différentes définitions sur la comparabilité internationale[1].

Le critère retenu précédemment pour définir la ville (densité ou taux de population vivant dans l'espace urbain) peut couvrir des différences, parce qu'il n'explique pas d'une manière concise et néanmoins représentative, c'est la raison par laquelle certains pays optent pour des définitions bien spécifiques, par exemple, en France, une ville est au sens de l'INSEE, une commune de plus de 2000 habitants; au Danemark, le seuil minimal est fixé à 200 habitants; au Japon à 50 000 habitants, etc. Certains pays comme le Royaume-Uni, l'Afrique du Sud, la Tunisie, c'est l'organisation administrative qui sert de principe de définition et qui retient généralement une barre minimale de population, il y a encore d'autres pays qui combinent les deux critères : c'est le cas des Etats-Unis; du Canada; de la Tunisie ou la Norvège. En Italie le facteur économique est le facteur déterminant pour la classification. Par exemple, les communes dont la population active est majoritairement agricole ne sont pas des villes.

[1]Publication Observatoire statistique transfrontalier CRFG. Agglomération et aires urbaines dans l'espace transfrontalier Ain-Haute-Savoie- Genève -Vaud.

Passons en revue quelques unes des définitions qui abordent chacune une part de la réalité de la ville. Pour Mario Polése[2], la ville désigne une entité territoriale fortement peuplée caractérisée par des processus de productions spatiales et de constructions territoriales très complexes. Dans le dictionnaire de P. Robert, la ville est le milieu géographique et social, formé par une réunion organique et relativement considérable de constructions (notamment d'habitations), qui remplit des fonctions importantes pour la société toute entière et qui procure à ses habitants un genre de vie particulier. La définition économique de la ville est avancée par Jean Remy [3] qui considère la ville comme une unité de production qui, à côté d'autre dimensions, joue un rôle remplaçable dans le maintien et la croissance économique, il a souligné, par ailleurs, que dans le contexte historique actuel, la ville pose des problèmes aigus à l'économiste. Aux Etats-Unis les questions urbaines seront les plus importantes que connaîtra l'économie des vingt cinq prochaines années[4].

Enfin, on peut définir la ville selon plusieurs facteurs qui y agissent, Etymologiquement, « ville » vient du latin villa, désignant un établissement rural autarcique. En terme simple, on peut définir la ville comme étant une unité urbaine, fortement peuplée compte un effectif de population, regroupé dans un espace limité, caractérisée par ses fonctions principales : généralement un éventail d'activités tertiaires (essentiellement le transport, le commerce et les services).

1.1.2. La ville et les autres disciplines

La ville constitue de longue date un important champ de recherche. Ce n'est qu'à la fin du XIX^{iéme} siècle qu'il y eu naissance des sous disciplines; la sociologie urbaine (développée dans l'entre- deux- guerres par l'école de Chicago), l'histoire urbaine, l'économie urbaine, la géographie urbaine. Cette dernière n'a longtemps fait aucune place à la ville comme centre d'intérêt spécifique au vu des annales des différents congrès internationaux de géographie «There was a real division between geography and the city, a state of affairs that seems to have continued for à long period»[5]. Cependant, les courants de la pensée économique qui ont essayé d'introduire l'espace dans leur analyse sont à l'origine de l'apparition de la géographie urbaine. Alors, la géographie que l'on pourrait qualifier d'urbaine apparaît d'une part, suite

[2] Mario POLESE et Shearmur RICHARD : «Economie urbaine et régional, introduction à la géographie économique », Edition Economica, 2005. P 13.
[3] Jean REMY : « La ville phénomène économique », 2ième édition. Economica 2000. P24.
[4] Jean REMY : « La ville phénomène économique », 2ième édition. Economica 2000. P24.
[5] Frédéric GILLI : «Les modèles urbains en économie et géographie, approche comparé l'espace géographique », 2001, n°2 p 167.

Rapport-Gratuit.com

aux travaux des principaux précurseurs de l'économie urbaine (courant cité dans le premier chapitre), parmi les quelques précurseurs de l'économie régionale et urbaine, on peut citer les quelques travaux ayant abordé la formulation et la configuration spatiale des villes et des aires urbaines. C'est l'exemple de la théorie de W. Christaller sur les places centrales traitant de la taille, la répartition spatiale et la fonction des villes, A. Lösch construit un modèle explicatif de l'organisation spatiale et la formation des centres urbain selon le modèle des aires de marché, etc. D'autre part, l'analyse et la description de la distribution de la taille des villes retiennent l'attention de nombreux chercheurs, des modèles récents connaissent un renouveau qui a donné comme résultat l'apparition de la nouvelle géographie économique. La formulation originelle est due à P. Krugman, il montre comment les liaisons dynamiques entre offre et demande et la baisse des coûts de transport créent des externalités pécuniaires qui favorisent la concentration de l'activité industrielle et l'inégale répartition des revenus et des populations. On a insisté dans ce qui précède à l'aspect géographique du phénomène, cependant cette discipline est associée aussi à un autre aspect et selon les traditions académiques, c'est l'aspect architectural, pour l'architecte, la ville peut être considérée comme le lieu où s'inscrit l'architecture, elle apporte à la ville son cadre et façonne les espaces urbains.

1.2. Les données de l'analyse urbaine

L'analyse urbaine peut être définie comme l'étude des structures de la ville. Pour faire cette analyse, tout doit commencer par une délimitation et identification des limites de l'espace à analyser : agglomération, ville, partie de la ville. En effet, la pratique urbanistique dominante peut être scindée en trois niveaux essentiels :

- Le logement et les équipements que celui – ci requiert;
- La distribution et la localisation de l'emploi et des activités;
- La circulation et les échanges, devenus essentiels avec l'importance des flux et des transports dans la ville moderne.

On s'intéresse dans ce qui suit, à l'identification des données quantifiables (économiques, sociales et démographiques) ainsi que les données physiques et spatiales. A cet effet, on peut distinguer trois types de données à recueillir par entité :

- Les données physiques naturelles : c'est le site et ses composantes.
- Les données non physiques quantifiables, donc dites «socio-économique ».

- Les données spatiales et physiques; qui englobent le foncier et la spatialisation des activités.

1.2.1. Les données physiques naturelles

C'est l'ensemble des orientations et des contraintes que la nature impose à l'établissement humain, elles se composent de :

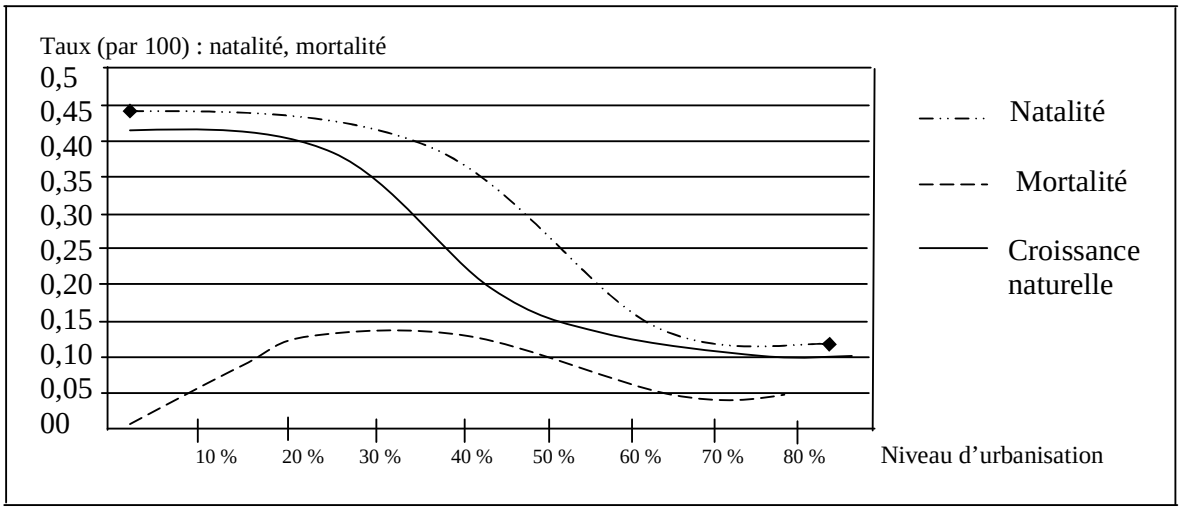
- Le climat : un élément déterminant de la forme urbaine et de l'habitation, exemple; l'orientation des bâtiments au soleil, les vents dominants face aux zones industriels….
- La topographie et l'hydrographie : qui donnent par exemple; l'orientation des rues et la structure urbaine.
- La nature du sol : indique les terres à potentialités agricoles, interdire l'habitation ou imposer le drainage dans des terrains marécageux ou soumis au risque d'inondations.
- La nature du sous-sol : constitue un élément déterminant pour la nature et les dimensions des fondations, et par la suite situer les constructions selon leurs importances et leurs usages. Ici, l'étude des éléments géologiques du sol est recommandée pour étudier la sismicité des terres.

1.2.2. Les données démographiques, et l'occupation de logements

Le taux de croissance de la population est la résultante du mouvement naturel (naissances, décès) et du solde migratoire (arrivés départs), c'est l'indicateur le plus utilisé pour la détermination des efforts de programmation et d'investissement en matière de logement, et d'équipements collectifs et d'infrastructures. Il nous renseigne aussi, si l'entité ou la ville présente un rythme ascendant ou descendant entre deux périodes donnés (dates de recensement). Le niveau d'urbanisation est fortement lié à la croissance démographique, les deux schémas suivants, nous donnent une comparaison entre le taux de mortalité et natalité et le niveau d'urbanisation dans les pays en développement et les pays développés.

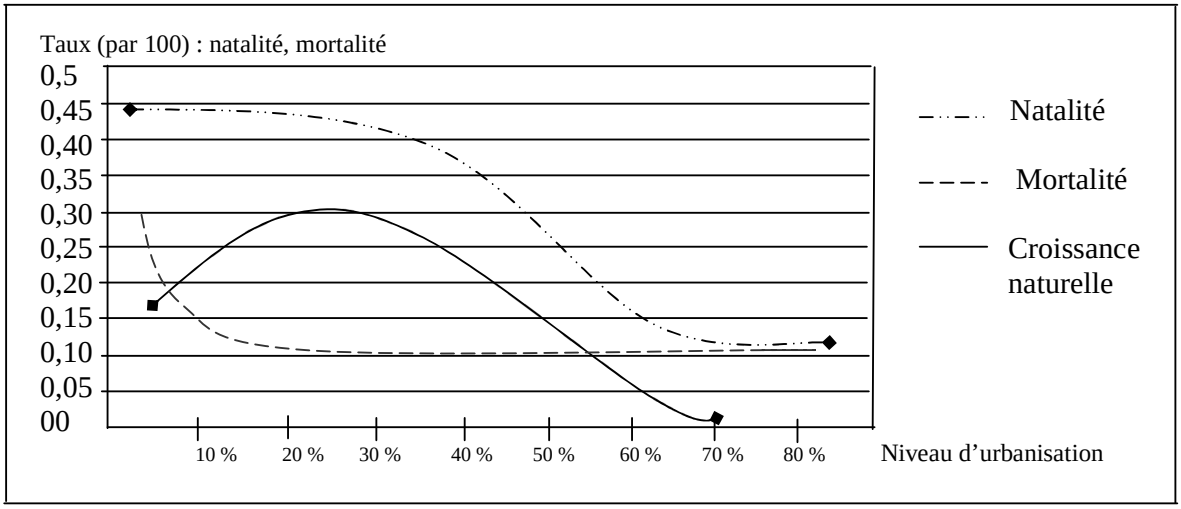
Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

Figure 2.1 : Représentation schématique de la transition démographique pour un pays développé.



Source : Mario POLESE et Shearmur RICHARD : « Economie urbaine et régionale, introduction à la géographie économique ». Edition Economica 2005. P29.

Figure 2.2 : Représentation schématique de la transition démographique pour un pays en développement



Source : Mario POLESE et Shearmur RICHARD : « Economie urbaine et régionale, introduction à la géographie économique ». Edition Economica 2005. P29.

Les deux schémas 2.1 et 2.2, montrent que, quel que soit le niveau de développement d'un pays, le niveau d'urbanisation est fortement lié à la croissance démographique. Même la forme d'urbanisation est liée à la structure de l'âge de la population, d'où, il est important d'identifier la pyramide des âges. Une ville d'une population vieillissante et stagnante n'est pas la même qu'une population jeune et dynamique.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

L'occupation de logements constitue une donnée importante, dans la mesure où la part du logement (nombre total des logements) l'évolution et le taux d'occupation par logement (T.O.L), indiquent les conditions générales des logements et de la population, ce sont les grandes tendances nécessaires à une identification prospective des besoins et des moyens réels de la ville et des entités.

1.2.3. Les données économiques

Les données économiques sont constituées par :

- Le nombre d'emploi et son évolution, cela implique une connaissance du niveau des investissements et leur évolution. Ces données renseignent sur la dynamique de la ville et l'attraction ou la répulsion qu'elle exerce sur les acteurs économiques. En Europe, au cours de la période 1950-1973, la croissance économique a provoquée des transformations sociales et spatiales profondes dans les villes, la où une croissance économique forte a été constatée[6].
- Le niveau des revenus : c'est un élément essentiel pour connaître la richesse des habitants d'une ville, et par conséquent, la richesse de la ville et ses ressources. Les hausses soutenues des revenues par habitant font monter le niveau d'urbanisation, il existe donc, une forte causalité entre le niveau du PNB/ habitant et le niveau d'urbanisation.
- Le taux de chômage ou d'occupation est un indicateur essentiel des tensions sociales potentielles et des efforts d'investissement à consentir.
- Les catégories socio-professionnelles et leurs répartitions par secteurs d'activités secondaires et agricoles et tertiaires, par exemple, le recul de la part de l'emploi agricole dans l'emploi total du pays, est dû au mouvement de la main-d'œuvre agricole vers d'autres secteurs de l'économie, et les activités non agricoles obéissant à des forces économiques qui favorisent la création des villes.
- Rapport entre la population, d'une part, et la nature et le nombre des équipements collectifs, des commerces, des services et des infrastructures, d'autre part, reflète le niveau de bien-être des habitants d'une ville.

[6] Christophe DEMAZEIRE : « Entreprise, Développement économique et Espace urbain ».collection ville p 89.

1.2.4. Les données spatiales et physiques

Les données spatiales et physiques, peuvent être réparties en trois groupes :

- **Le domaine foncier :** la priorité est donnée à la structuration de l'espace urbain. C'est par exemple le premier axe d'action au plan stratégique Tarragone en 1999, développé autour des objectifs suivants ; améliorer la communication entré les différentes zones de la ville, créer un nouveau centre de la ville, réordonner les équipements pour générer un meilleur équilibre urbain[7]. Et pour une meilleure gestion de cet espace, la connaissance de la situation du foncier est indispensable et qui pousse par l'identification de la propriété foncière; on y distingue le domaine public et privé, des prix des terrains, de l'occupation du sol.

Comme, on l'a déjà expliqué dans le chapitre précèdent et plus précisément dans la théorie des places centrales, l'occupation du sol et les activités sont distribuées dans l'espace urbain suivant un modèle hiérarchique, cette différenciation dans la localisation et la distribution spatiale se fait surtout en fonction de la demande, donc de la distribution de la population et du pouvoir d'achat[8].

- **Les activités :** englobent à la fois les infrastructures, les équipements et le logement. Pour les infrastructures, il s'agit de l'ensemble des réseaux nécessaires à la circulation dans la ville, des hommes, des biens, de l'information. Les réseaux sont des indicateurs importants pour la connaissance des niveaux de développement d'une ville. Pour les équipements ils désignent ici l'ensemble des établissements hors logement. Il s'agit des commerces et services, équipements collectifs, activités productives et espaces verts. Pour le logement, considéré comme étant, l'élément le plus important de l'urbanisme contemporain, représente une proportion de 50% du cadre bâti d'une ville. L'observation par exemple de la dynamique du cadre bâti renseigne sur les besoins et désirs exprimés par les habitants.

1.3. L'urbanisme

L'urbanisme est une discipline dont l'objectif est la mise en ordre de la ville. Cette discipline prend deux sens ou deux termes différents, le premier est étroitement lié à l'art de produire ou de changer la forme physique des villes, et leurs aménagements, donc, l'urbanisme ne s'attache pas seulement à planifier le développement de la ville ainsi qu'à

[7] Jean BOUINOT& Bernard BERMILS : «La gestion stratégique des villes, entre compétition et coopération », Edition Armand Colin, Paris, 1995.P 87.
[8] Mario POLESE & Shearmur RICHARD : « économie urbaine et régional, introduction à la géographie économique ». Edition Economica. 2005. P 266.

pourvoir à son équipement. Il a l'ambition de lui donner forme non seulement bonne, c'est-à-dire notionnelle et commode mais aussi belle[9].

Le deuxième est plus large, il désigne la science de l'urbain et de sa transformation, une pratique déterminée par les exigences de la révolution industrielle et du monde moderne, notamment les problèmes quantitatifs et qualitatifs que pose l'espace urbain moderne.

Dans cette deuxième forme, un urbaniste organise l'espace urbain par deux manières :

- Premièrement, prononcer des affectations spatiales (là, de la petite industrie, là-bas, du pavillonnaire; ici un parc urbain, etc.
- Deuxièmement, programmer les équipements publics de disserte des activités et fonctions dont on a décidé la localisation.

Pour nous, il ressort de ce qui précède, que l'urbanisme dans son ensemble, et en terme de classification, couvre toute les échelles comprises entre aspect architectural et celle de l'aménagement du territoire et de la planification économique, ce terme serait, encore à travers l'organisation spatiale qu'il introduit, la discipline dont l'objectif est la mise en ordre de la ville. Dans l'usage courant, le mot urbanisme considère la ville comme un objet de réflexion, de description, d'analyse, puis d'intervention et de composition. La prévision est un moyen pour anticiper l'évolution et qui prend la forme d'un processus de la dynamique urbaine appréhendée sous trois angles différents[10] :

- Démographique : croissance de la population et mutations sociales;
- Economique : évolution des activités;
- Spatial : traiter de la géographie de la ville et des modes d'occupation des sols.

Enfin, l'urbanisme est un exercice perspectif qui tente de contrôler la réalité complexe de la ville et de prévoir son évolution dans cette optique et dans le but de retracer l'évolution de l'urbanisme dans le temps, nous essayons dans ce qui suit, d'avoir une vision sur l'origine et la naissance de ce phénomène au fil des années.

1.3.1. Histoire de l'urbanisme

Pendant très longtemps, la notion de l'urbanisme est omniprésente depuis des années, les premiers balbutiements de ce phénomène apparurent il y'a environ 5000 ans avec la fondation de JERICHO (Jordanie)[11], comme en témoigne l'histoire, l'évolution du

[9] Jean François TRIBILLON : « L'urbanisme ». Nouvelle édition, Edition La Découver, 2002. P 17.
[10] Idem P8.
[11] Mokhtar KHELADI : « Urbanisme et système sociaux. La planification urbaine en Algérie », OPU 1993. P 49

phénomène urbain suit un cheminement stable et ascendant, durant des périodes de la préhistoire au moyen âge, l'urbanisme de la renaissance au XVième siècle, de l'urbanisme de XVIIième et XVIIIième siècle jusqu'à l'urbanisme contemporain comme transition avec le XIXième siècle.

Puisque il n'est pas dans l'objet de notre travail de faire l'histoire de la ville et pour ne pas trop étaler sur le sujet, nous essayons dans ce qui suit de présenter succinctement une description de chaque période, et les doctrines successives de l'urbanisme.

1.3.1.1. De la préhistoire au Moyen-Âge

Cette période du premier développement intellectuel et technique de l'homme qui s'entend de l'âge de la pierre à celui du fer, a permet de fournir quelques indications sur les éléments qui ont déterminé l'origine de certaines formes urbaines, perce que on a pris l'habitude de faire naître la ville en Egypte ou en Asie mineure.

Aux XI-XIIième siècles avant J-C, des invasions submergent la Grèce : ces dernières ont pour effet de bouleverser toute l'organisation et conduit à une colonisation de la cote d'Asie mineure. L'étude qui concerne Athènes, ville principale de l'Attique, met en place au VIième siècle AV. J-C, une organisation politique qui repose sur la représentation des citoyens dans la cité, le but de cette nouvelle organisation vise à enlever l'aristocratie terrienne et permettre une représentativité équivalente de tous les citoyens.

La civilisation urbaine égyptienne, la fertilité de la vallée du Nil a permis aux hommes de se rassembler autour du fleuve ce qui a donné naissance au premier regroupement. La Mésopotamie, l'urbanisme basé sur deux critères essentiels, d'une part, la volonté du roi qui voit dans la ville un moyen de montrer son pouvoir et d'autre part, la nécessité de vivre en communauté.

1.3.1.2. L'impérialisme urbain : Rome

Le centre de gravité s'est déplacé vers Rome, les romains ont crée une architecture à l'image de leur empire. D'abord très marquée par l'inspiration grecque, l'architecture romaine opéra une lente mutation vers un style classique et conservateur qui symbolisa l'apogée de cette civilisation, l'organisation romaine repose sur des structures urbaines antérieures (Grecques et carthaginoises). La colonisation romaine se caractérisait par son caractère

urbain, par l'existence d'une ville autour d'un plan. Ce type de plan a été conceptualisé dés le Viéme siècle[12].

Pour les romains, la ville s'articule autour de deux axes, le cardo (axe Nord-sud) et cumans (axe Est-ouest) de manière à créer une centralité au point de rencontre de ces deux axes. Mais le Viéme siècle a vu des assauts des barbares (ceux qui ne sont pas romains)[13] . Ces invasions conduisaient à une ruralisation de l'accident, ce qui a entraîné une disparition des villes, puisque ces barbares ne connaissaient pas une civilisation urbaine, leur mode de vie principale étant le nomadisme itinérant.

En générale, l'organisation urbaine romaine fournissait un modèle et fût l'objet d'attention particulière de la part de tous les empereurs, l'Europe s'est ainsi peuplée et des villes créées sur le même modèle.

En Afrique et en Orient, les romains appliquèrent le même système. Par exemple pour la civilisation musulmane qui réactive les anciens centres urbains et crée des villes : comme la réhabilitation de Damas qui a été une ville romaine devenue ensuite islamique.

1.3.1.3. Le moyen âge

Le moyen âge s'ouvre lorsque l'islam commence son déclin en Espagne (Xiéme siècle). Après le XIiéme siècle se généralisent les phénomènes d'affirmation sociale des marchands (développement des marchés, des foires), accroissement des fonctions des autorités civiques, religieuse et l'affaiblissant du système féodal.

Entre le nord de l'Europe et le sud méditerranéen se constituent des villes, c'est un développement urbain à fonction économique en liaison avec une activité industrielle. Á l'antiquité, les villes étaient des centres politiques religieux et commerciaux (marché).

Les villes au moyen âge, on peut les distinguer en trois types :

- Villes issues d'une cité d'époque romaine, des villes qui gardent encore le plan Romain.
- Villes qui se caractérisent par le terme de burg ou castro. C'est des noyaux préurbains, qui se développent à proximité d'un château.
- Villes neuves, ce type de ville persistera jusqu'à la révolution industrielle.

[12] Lebrun NICOLAS, «Centralité urbaines et concentrations de commerce » livre 1, 2003 P 48

[13] Le mot barbare vient de barbarus nom donné à ceux qui ne sont pas civilisé, ils se devisent en trois grands groupes : Les peuples iraniens, les peuples asiatiques et les peuples germaniques. Se sont des paysans itinérants dont l'agriculture est la principale activité, basé sur l'assolement triennal. Ils sont regroupés en clans et tribus qui obéissent à une aristocratie guerrière.

Enfin, on peut dire que les villes de moyen âge apparaissent spécifiques, particulières, assez proche de la cité grecque, elles ont une forme construite à partir des concepts politiques et sociaux.

1.3.1.4. L'urbanisme de la renaissance

L'urbanisme de la renaissance apparaît comme l'aube de la pensée moderne sur la ville, il commence à s'exprimer en Italie au XV^{iéme} siècle, va jusqu'à la naissance de la révolution industrielle. Cette période se contente de retourner à l'héritage antique enténébré par le moyen âge.

L'urbanisme de la renaissance devient le lieu de convergence et de contact des plus récentes doctrines artistiques, a cet effet, on va citer les théoriciens principaux qui ont, pour la plupart, formés l'image d'une école ou créent des plans de ville ayant des caractéristiques particulières; Antonio Averulino, Leon- Battista Alberi (1404-1472), Francesco Di Giorgio Martini (1439-1502), Leonard de Vinci.

Après la très vaste typologie du moyen âge, l'urbanisme de la renaissance apparaît comme un phénomène basé sur la conception d'ensemble d'une composition spatiale de caractère unitaire, la ville est bâtie suivant un plan géométrique, et dans un cadre historique, social et culturel qui la définit.

1.3.1.5. Urbanisme moderne (XVIIIième- XIXième)

L'urbanisme moderne commence en France avec l'entreprise haussmannienne de modernisation de Paris, dés le coup d'Etat du future Napoléon III contre la IIième république. Haussmann au milieu du 19ième siècle (1809-1884)[14] entreprend dés 1853 la remise en ordre et en fonction de la capitale, et le développement d'une démarche pragmatique de régularisation et de mise à niveau de la grande ville par rapport aux nouveaux problèmes de gestion urbaine, aux nouvelles fonctions et aux nouvelles techniques, particulièrement le transport.

Presque à la même époque, un ingénieur Catalan Cerda appelé à proposer un plan d'extension pour Barcelone, et qui envisage de développer une «Théorie générale de

[14] Jean François TRIBILLON : « L'urbanisme ». Nouvelle édition, Edition La Découver, 2002. P74.

l'urbanisation".[15] Il a considéré l'urbanisation comme une discipline autonome et scientifique. Il convient de distinguer au moins trois mouvements modernes en urbanisme :

- Le mouvement Américain du Nord; c'est le moment de la reconstruction de Chicago.
- Le mouvement Soviétique : qui correspond au mouvement du constructivisme initie par staline.
- Le mouvement européen, animé par le Corbusier (1887,1965). C'est la période illustrée par la rédaction du texte le plus cohérent et le plus clair sur la doctrine de l'urbanisme moderne, dit charte d'Athènes résumant les besoins humains en quatre fonctions majeures (habitation, travail, circulation). A partir de 1945, l'urbanisme moderne inspiré avec ce que l'on peut appeler urbanisme colonial, ce dernier est l'incarnation d'une pensée urbanistique extrêmement novatrice.

Enfin, on peut dire que l'urbanisme moderne est une doctrine qui prend une valeur essentielle et originale, il est caractérisé par de nouvelles conceptions de la composition spatiale.

1.3.1.6. La ville de l'âge industriel (l'urbanisme du XIX siècle)

L'urbanisation du XIXième siècle est déterminée par le fait économique que constitue la révolution industrielle. L'urbanisation prend une dimension quantitative et qualitative qu'elle n'a jamais connue au cours des millénaires de son histoire.

La ville apparaît comme le résultat historique de la dépossession, l'expropriation et l'exploitation des masses paysannes, facteurs qui sont logiquement et historiquement les conditions « Sine qua non » de l'apparition et de l'épanouissement du capitalisme[16] .

La révolution industrielle fut, essentiellement, une grande révolution technique, ce sont les nouveaux moyens de communication, les nouvelles machines (machines à vapeurs), la nouvelle organisation du travail et la technicité, autorisant une production manufacturière massive, concentrée dans des usines et concentrent une main-d'œuvre ouvrière importante qui afflue vers les villes. Ainsi, le rapport ville- compagne se modifie considérablement, cette division qui explique la fin du système féodale, la désagrégation de ce dernier fit place à un nouveau type d'organisation[17].

[15]Jean François TRIBILLON : « L'urbanisme ». Nouvelle édition, Edition La Découver, 2002. P79.
[16] Mokhtar KHELADI, « Urbanisme et système sociaux. La planification urbaine en Algérie », OPU 1993. P 49
[17] Mokhtar KHELADI, « Urbanisme et système sociaux. La planification urbaine en Algérie », OPU 1993. P52.

Rapport-Gratuit.com

La révolution industrielle provoque une poussée brutale de l'urbanisation, dans toutes les parties du monde qui adhérent successivement au nouveau mode de production. En Europe, les villes de plus de 100 000 habitants qui ressemblent 2% de la population, au début du 19e siècle, en rassemblant 15%, en 1910. Londres voit sa population doubler en trente ans et compte 4 millions d'habitants, en 1880. Le taux d'urbanisation estimé, avoisinait, vers les 1500, environs 9%, ne change guerre sensiblement entre 1700 (environ 11%) et 1800 (environ 11%) ; il atteint environ 30%, en 1850, et 50%, en 1910, avec un pic de 75% en Angleterre. Dans ce même pays, la proportion de ville de plus de 10 000 habitants passe de 24%, en 1801, à 70,1%, en 1911 ; et le nombre de ville de plus de 100 000 habitants passe de une à 36 villes, entre ces deux dates.

Le XIXième siècle est marqué aussi par une grande création urbaine comme conséquence des politiques de colonisation en Asie, en Afrique et en Australie et de la naissance de la ville Américaine contemporaine[18]. Autre constat des problèmes d'urbanisme du XIXième siècle, la question foncière, devient le véritable noeud de l'urbanisation à l'âge industriel, la spéculation foncière et les besoins croissants en terrains biens situés valorisent le sol urbain, ce qui à permis le développement des centres villes et la construction de banlieue sous la forme de quasi bidonvilles, car sont moins desservis par les réseaux de transport notamment.

L'urbanisme à l'âge industriel allait connaître l'impact fulgurant de la révolution industrielle et ses effets positifs et négatifs. Les villes concentrent les signes de modernité, mais aussi, les retombées négatives des grandes mutations, tant économiques que techniques, de la société.

L'urbanisme contemporain ou celui du XXième siècle est caractérisé par des stratégies économiques qui sont élaborées et qui conduisent à la rédaction de plans et de planifications, la pratique de l'urbanisme contemporain est fortement conditionnée par la réglementation. Les instruments d'urbanisme (plans et règlements) sont utilisés pour une meilleure affectation des différentes activités dans la ville, de l'occupation du sol et sa densité.

Pour récapituler, l'urbanisme peut être défini comme étant une discipline née vers la fin du XIXième siècle, son but est l'organisation spatiale des villes; elle comporte une double face, réalisation et intervention sur les tissus urbains et l'art d'aménager et d'organiser les agglomérations urbaines.

---

[18] Jean PELLETIER, Charles DELFANE : « Ville et urbanisation dans le monde », Armand Colin/ HER, Paris 2000. P 148.

1.3.2. Terminologie de substitution au terme urbanisme

L'évolution de la discipline urbanisme, a suscité des interrogations quant à son domaine d'utilisation et l'élargissement de son domaine d'application, passant de son évolution vers le champ du droit, à l'étude des mutations spatiales et leur gestion à l'explication des grandes réalisations de l'urbanisme contemporain, particulièrement dans le domaine de l'habitat. Aujourd'hui le sens du terme est utilisé plus vastement, pour qualifier des domaines particuliers de la pratique urbanistique. Dans ce qui suit, nous allons présenter les différentes terminologies de substitution au terme urbanisme

1.3.2.1. Aménagement urbain

Au sens large, l'aménagement urbain désigne le processus par lequel une collectivité tente de contrôler ou de concevoir les changements que subit un environnement physique, « Aménager » c'est «harmoniser; conduire et autoriser les actions et les opérations d'aménagement qui visent à mettre en oeuvre un changement urbain ».[19]

Aménagement urbain peut être désigné de différentes façons, dont urbanisme. Par une comparaison et au regard du caractère générique au terme aménagement, il est possible de faire un rapprochement ou remplacement. Pour l'aménagement de territoire, ici il désigne les grands choix économiques, sociaux des Etats, sa signification à l'échelle de la ville sert d'une part, à designer et décider de vocation des terrains ainsi utilisés (résidentielle, industrielle, commerciale…) élaborer des plans qui seront nécessaires pour déterminer la disposition de chaque parcelle du territoire. D'autre part, s'occuper des parties de la ville qui existent déjà, par exemple; aménager et procéder aux changements surtout les centres villes où des pressions sont exercées, démolir des immeubles pour leurs donner une nouvelle vocation. Les acteurs de l'aménagement sont constitués par : l'autorité publique locale, l'Etat, l'aménageur et le public.

- **Aménageurs :** ce sont les entrepreneurs des actions et opération d'aménagement ; comme les communes, lotisseurs privés, etc.
- **Autorité publique locale :** l'institution qui dispose d'un droit à harmoniser les aménagements, délivrer les autorisations (ex : autorisation de lotir, conduire les

[19] Jean François TRIBILLON : « L'urbanisme ». Nouvelle édition, Edition La Découver, 2002. P50.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

opérations) on peut citer comme intervenant dans ce sens, l'autorité municipale d'aménagement.

- **L'Etat :** garant des projets d'intérêt général émanant de lui- même, il est considéré encore comme le gardien de l'aménagement du territoire.
- **Le public :** au sens plus large, ce sont les habitants, électeurs, contribuables, expropries, riverains…

1.3.2.2. La gestion urbaine

Ce concept intègre dans les projets urbanistiques les notions de concentration entre les différents acteurs (décideurs, concepteurs, investisseurs, usagers) dans la prise de décision, la maîtrise des échelles mineures de d'espace urbain, la réponse aux exigences du contexte local et la composition des espaces publics. La gestion urbaine est une expression nouvellement introduite sous l'influence des Anglo- Saxons[20], pour ces derniers, gérer une ville, c'est en prendre soin, l'administrer, l'organiser, s'assurer de son bon fonctionnement, la placer sur une trajectoire de développement, la pourvoir des moyens, instruments, institutions nécessaires, etc. Cette notion englobe aujourd'hui l'urbanisme et l'aménagement.

Une gestion urbaine maîtrisée peut conduire à l'élaboration d'un ou des projets qui s'inscrivent dans un but unique, doter la ville des moyens nécessaires pour avoir un bon fonctionnement dans sa globalité, ville territoriale, sociale et économique.

1.3.2.3. Architecture urbaine

L'architecture est doublement un fait urbain, d'une part, c'est l'art et la technique de la construction, et d'autre part, la ville elle-même peut être considérée comme une architecture, par l'organisation de son espace, donc de son plan.

Deux grandes périodes ont caractérisé les types d'architecture dans les villes au cours des temps; avant et après le XIXième siècle, pour ne pas étaler beaucoup dans cet aspect, deux exemples peuvent être cités dans ce sens :

L'architecture historique qui a commencé dés le VIIième - VIIIième siècle, dans le cas des grandes fondations arabes (Baghdad, par al Mansûr en 762, Fès par Idris en 789 le Caire

[20] Jean François TRIBILLON : « L'urbanisme ». Nouvelle édition, Edition La Découver, 2002. P6.

par al Mu'izz en 969)[21]. Après XIXième siècle et à la fin des années soixante et en Allemagne avec la prospérité croissante de la société Ouest allemande. La prise en compte de la planification urbaine a suscité encore la prise en compte de l'aspect architectural qui a apporté à la ville son cadre et façonne l'espace public, élément déterminant dans l'image de la ville.

Il n'en reste pas moins que depuis l'antiquité, l'architecture a formé l'image de la ville, Aldo Rossi, dans son ouvrage « l'Architecture de la ville »[22] développe une intéressante théorie, des fais urbains qui tiennent compte de leur structure plus que de leur fonction.

1.3.2.4. Planification urbaine

Contrairement au terme aménagement, le terme planification est assez réducteur. Il désigne principalement les politiques d'aménagement au niveau territorial et urbain et cela nécessite l'existence d'une politique et des instruments de cette politique comme les plans d'urbanisme. La planification intervient par le biais des programmes par exemple ; affectation du sol pour l'extension de zones d'activités, pour accompagner un développement industriel programmé, valorisation de secteurs mal desservis par le moyen de transport collectif, l'objectif est d'organiser et d'apporter des changements en adéquation avec les moyens de la ville, donc, c'est au planificateur, en effet qu'appartient la responsabilité conceptuelle de changer le réel (desservir et structurer l'espace).

2. La ville et l'analyse urbaine

L'urbanisation qui a caractérisé le monde contemporain s'est développé et a connu un essor considérable a touché tous les pays. Afin de mieux l'expliquer, nous menons, dans un premier temps, une analyse et une description pour montrer l'existence des systèmes urbains qui diffèrent entre les pays développés et les pays en développement. Puis, nous présenterons les facteurs ainsi que les effets, enfin les défis auxquels doit faire face l'urbanisation.

[21] Siblot PAUL : «Regards croisés; la ville de l'autre », acte de la Vième session de l'université euro-arabe itinérante, Montpellier, 2-10 mai 1990, édition espaces 34. P25-26.
[22] Jean PELLETIER, Charles DELFANE : « ville et urbanisation dans le monde ». Armand Colin/ HER, Paris 2000. P32.

2.1. Phénomène urbain : généralité

L'urbanisation constitue un passage obligatoire auquel aucun pays ne pourra se soustraire. Cependant, la forme que pourra prendre l'urbanisation sera différente d'un pays à l'autre. La planète abritait environs 50% de citadins en 2007; elle en comptera 60 % en 2030 [23]. Ce basculement symbolique s'accompagne d'un impressionnant processus de concentration de la population dans les très grandes agglomérations, sous l'effet de profondes mutations économiques, technologiques et culturelles. Touchée de plein fouet par ces bouleversements, seul la bonne organisation de la ville qui peut surmonter les obstacles à son développement. L'avenir des sociétés urbaines dépend de leur aptitude à gérer et mettre en valeur leurs ressources socio-économiques et culturelles existantes. Dans un contexte marqué par une prise de conscience des impacts du présent sur le long terme.

Lorsque l'on s'intéresse au phénomène de l'urbanisation, il faut tout d'abord faire une distinction radicale entre les pays développés et les pays en développements. Dans les pays développés, on observe un développement urbain quantitatif modeste, mais un développement urbain qualitatif réel et important. Par contre, dans les pays en développement la situation est bien différente, on constate une évolution à la fois prometteuse et alarmante, sans oublier qu'il existe de grandes disparités entre pays, les tendances des dernières décennies se maintiennent, la majeur partie de la croissance des zones urbaines se produira dans les pays en développement [24]. La croissance des villes se produit en général dans ces pays par la conjonction de forts excédents naturels et d'une vague exceptionnelle de migration des compagnes vers les villes, les populations urbaines augmentent à des rythmes de cinq, sept, voir de dix pour cent par an[25].

Dans ce qui suit, nous essayons de donner quelques aspects liés à ce phénomène, néanmoins, les comparaisons dans le temps et dans l'espace ne sont pas aisées à l'échelle mondiale car les définitions du phénomène urbain ne sont pas identiques partout.

[23] Finance et développement, publication trimestrielle du FMI : «L'urbanisation en marche». Septembre 2007 volume 44 N°3

[24] Finance et développement, publication trimestrielle du FMI : «L'urbanisation en marche». Septembre 2007 volume 44 N°3.

[25] PIERRE BRUYELLE : «Les très grandes concentrations urbaines, dossier des images économique du monde. Edition. SEDES 2000, P247.

2.2. Les facteurs de l'urbanisation

L'urbanisation est le phénomène par lequel l'habitat humain se développe autour de villes existantes, ces dernières développées à partir de petits bourgs ruraux. Généralement dans des territoires jugés attractifs ou pour des raisons culturelles et historiques, ou religieuses, ou sur des zones commercialement, industriellement ou militairement stratégiques. En même temps de nombreux facteurs historiques, politiques et socioculturels peuvent expliquer cette urbanisation croissante, dans ce qui suit, nous essayerons de présenter quelques facteurs liés à ce phénomène.

2.2.1. Le poids de la démographie

S'agissant de la démographie, deux facteurs explicatifs sont envisagés, premièrement; la croissance de la population urbaine existante résultant de la baisse de la mortalité qui a touché les villes où la prise encharge des besoin de la population était plus aisé, une meilleure qualité de vie sur le plan des soins de santé et d'éducation, fût la conséquence d'une croissance naturelle rapide et l'apparition d'une surcharge démographique dans les villes. Deuxièmement un autre facteur est lié à la croissance la plus visible qui résulte de la migration des zones rurales vers les zones urbaines. La migration des habitants des régions rurales vers des villes, en particulier vers les grandes agglomérations urbaines, ne date pas d'hier, on peut la faire remonter à la révolution industrielle.

2.2.2. Facteurs économiques

Les facteurs démographiques cités précédemment, à vrai dire, n'expliquent pas tout. Ils résultent eux-mêmes des conditions économiques, sociales et culturelles. Aussi, la transition démographique n'est pas indépendante de la structuration que subissent les sociétés traditionnelles et qui, à travers l'économie et les comportements, fournissent une autre clé pour comprendre les migrations de la campagne vers les villes.

L'exode rural et le développement d'une société tournée vers l'industrie et les services ont fait des centres urbains la source principale d'emploi salarié.

L'urbanisation est une condition nécessaire mais non suffisante du développement économique. L'urbanisation se définit d'abord comme une réaction aux nouvelles conditions qu'impose le développement économique.[26]

2.2.3. Facteurs politiques

Les décisions politiques relatives à l'aménagement du territoire encadrent le développement des villes existantes ou créent des villes nouvelles, grâce aux orientations établies par les décideurs, même au niveau local ; les collectivités par une orientation pour l'occupation du sol édictent une réglementation dans ce sens, sont donc, les quelques principaux outils permettant aux collectivités d'appliquer des politiques bien adaptées pour une meilleure gestion. Les techniques d'urbanisme orientent durablement l'occupation de l'espace dans les villes, les élus et les décideurs étant par ailleurs, confrontés à de nombreuses pressions contradictoires des habitants, commerçants, industriels, aménageurs, etc.

L'attrait culturel et politique des villes, en particulier des capitales, encourage l'arrivée de nouveaux habitants, malgré des hausses chroniques de loyers et de prix du foncier. Ce prix encourage une densification des constructions et l'exploitation du sous-sol (parkings, garages, commerces parfois)

2.3. Les effets de l'urbanisation

Les effets de l'urbanisation peuvent être négatifs ou positifs, énumérés comme suit :

2.3.1. Inconvénients

- Accumulation des signes distinctifs de précarité;
- Déplacement des comportements de pauvreté en ville;
- Pression foncière sur les espaces urbains. La concentration urbaine peut susciter des hausses très rapides des prix fonciers dans les plus grandes villes, avec des conséquences pour la répartition des richesses et des revenus;
- Fortes sollicitations et demandes aux collectivités locales face à une administration locale peu équipée pour faire face;
- Multiplication des quartiers spontanés ;

[26]Mario POLESE & Jeanne M. Wolfe, ed avec la collaboration de sylvain Lefebvre, « L'urbanisation des pays en développement »t, Edition Economica 1995. P32.

- Empiétement des périmètres urbains sur la campagne;
- Rétrécissement des espaces et activités agricoles au profit de l'habitat urbain ;
- Accroissement des besoins financiers : investissement même des exigences en investissements publics (infrastructures urbaines) seront d'autant plus élevées, avec des conséquences importantes au plan de la gestion macro –économique de l'économie nationale.[27]
- Les politiques en matière de logements ne seront que d'une utilité très limitée, à cause de l'ampleur, des nouvelles populations urbaines.
- L'extension de zones urbaines de très faible densité, habitées par une population sans ressources, rend très aléatoire leur accès aux services, et engendre des problèmes d'environnement et de pollution qui dégradent les conditions de vie de leurs populations mais aussi celles de l'ensemble de l'agglomération.

2.3.2. Avantages

- Une relation étroite entre urbanisation, développement économique et changement environnemental;
- Le passage d'une agriculture à faible productivité à une industrie et à des services à forte productivité;
- L'urbanisation peut contribuer au développement rural;
- La formation des nouveaux espaces aménagés implique la création de nouvelles infrastructures techniques et sociales;
- Les villes concentrent la pauvreté mais elles représentent également le meilleur espoir que puissent avoir les pauvres d'y échapper;
- L'urbanisation se traduisant dans la majorité des cas par l'augmentation de la taille des villes;
- L'urbanisation peut même être la chance du monde rural, si celui-ci est mis en position de nourrir les villes. Opposer développement rural et urbain est donc stérile. De plus, si les villes génèrent des problèmes environnementaux, elles peuvent également contribuer à en résoudre; et gérer de manière durable, avoir des effets largement positifs sur l'environnement;

[27] Mario POLESE & Jeanne M. wolfe. ed avec la collaboration de sylvain Lefebvre, « L'urbanisation des pays en développement ». Edition Economica 1995, P29.

- L'énorme pouvoir d'achat combiné de la population urbaine favorise le développement des marchés et la multiplicité des choix;
- L'urbanisation a une incidence positive sur la réduction globale de la pauvreté, à titre d'illustration le tableau 2.1 montre que la pauvreté est nettement plus présente et plus élevé en milieu rural.

Tableau 2.1 : Evolution de la pauvreté

		Nombre de pauvres (Millions)			% de la population Pauvre des pays en Développement			Pauvreté Urbaine %
		Urbain	Rural	Total	Urbain	Rural	Total	
1$ / jours	1993	236	1.036	1.272	13,5	36,6	27,8	18,5
	2002	283	883	1.165	12 ,8	29,3	22,3	24,2
2$ / jours	1993	683	2.215	2.898	39,1	78,2	63,3	23,6
	2002	746	2.097	2.843	33,7	69,7	54,4	26,2

Source : Ravallion, Chen, and Sangraula (2007) in Finance et Développement : « L'urbanisation en marche », publication trimestrielle du FMI 2007 Volume 44 Numéro 3

2.4. Défis de l'urbanisation

La progression de l'urbanisation dans le monde semble inéluctable, souvent vue comme un résultat de la répulsion des compagnes dû essentiellement à l'exode rural comme pour la transition démographique, face à ce phénomène mondial, les villes auront à faire face à plusieurs défis : la mondialisation de l'économie, la ségrégation sociale et spatiale, la gouvernance urbaine et le développement durable des villes.

2.4.1. La mondialisation

La mondialisation est définie comme un processus de mise en relation des différentes composantes du monde qui s'articulent en système, la mondialisation renvoie à trois concepts : l'internationalisation, la transnationalisation et la globalisation. Robert Reich dans son ouvrage « l'économie mondialisée, 1997 », définit la mondialisation comme étant le résultat d'une baisse du coût des transports, le développement extraordinaire des télécommunications et l'ouverture inéluctable des frontières. Et comme le résultat de nouveau réseau structurant l'économie de production personnalisée, et remplaçant les vieilles pyramides de l'ancienne économie de production de masse; qui sont en train de s'étendre sur

l'ensemble du globe[28]. C'est désormais un fait avéré que la mondialisation de l'économie nourrit la dynamique urbaine et la métropolisation, mais cela ne signifié pas pour autant que le mouvement d'urbanisation soit partout porté par le dynamisme économique, exemple des pays sous développés, malgré l'atonie de leurs économies, maintient le niveau de leur population alors même que l'activité économique régresse. Aujourd'hui la mondialisation a provoqué un changement dans la structure générale des villes[29], on est passé de la définition des villes mondiales à celles des villes globales, dont les interactions les plus fortes participent à la mondialisation, tout en étant intégrées à des systèmes urbains régionaux. Dés lors, et comme conséquence de ce phénomène, un nouveau concept est apparu : les mégalopoles qui malgré leurs tailles, n'abritent que 5% environ de la population mondiale[30]. L'attention s'est focalisée jusqu'à présent sur ces dernières, et qui manquent souvent cruellement de ressources et de capacités, elles peuvent créer des méga problèmes, de nombreuses mégalopoles étant confrontées à des problèmes écologiques et sociaux, leur gestion représente l'un des défis majeurs du nouveau millénaire.

2.4.2. Gouvernance urbaine

La croissance actuelle du nombre et de la taille des villes soulève des questions essentielles relatives à leur gouvernance, à leur gestion et celle de leurs réseaux. Les composantes d'une bonne gestion sont basées essentiellement, sur un environnement de qualité, ensuite une bonne gestion du transport et enfin la maîtrise de l'étalement urbain. Les pouvoirs publics s'efforcent de répondre aux besoins actuels, mais ils sont très peu préparés à faire face aux impacts d'une croissance d'une grande envergure.

La bonne gouvernance des villes constituera une question capitale pour au moins trois raisons : d'abord parce que la complexité croissante des sociétés et des structures urbaines exige un pilotage de plus de plus efficace ; ensuite parce que le développement économique sera de plus en plus dépendant de facteurs relationnels, qu'ils soient sociaux ou politiques. Enfin, la crise de la citoyenneté exigera de renforcer la transparence et la légitimité démocratique du gouvernement local.

---

[28] REICH Robert : « l'économie mondialisée », Edition Dunod, Paris 1997. P 101.

[29] Structure générales des villes : est lié principalement à la croissance démographique, la morphologie, développement et la localisation des activités…

[30] Le terme de mégalopole exprime un simple constat statistique. On l'applique à des ensembles urbains gigantesques par leur population. Les Nations Unies ont fixés le seuil à 8 millions d'habitants. Les géographes ont adopté la limite de 10 millions d'habitants. On notera que certaines mégalopoles résultent du raccordement de plusieurs agglomérations, d'autres proviennent de l'expansion continue d'une seule ville.

Rapport-Gratuit.com

Dans un contexte de bonne gestion, le phénomène urbain s'avère positif d'un point de vue économique puisqu'il induit une meilleure productivité et donc des revenus plus élevés par habitant. Cependant, d'autres contraintes d'ordre environnemental et social peuvent entraîner une dégradation de la qualité de vie en ville avec des répercussions sur les capacités de production. Seule une bonne gouvernance pourra éviter les pièges inhérents à toute croissance urbaine et transformer en atouts, les contraintes générées par les évolutions démographiques et/ou les effets non maîtrisés.

2.4.3. Développement durable et ville

L'environnement, constitue une question cruciale dans les débats et les questions de l'heure, il a toujours été d'une importance décisive pour la vie. Le souci de l'équilibre entre la vie des hommes et l'environnement n'a pris une dimension internationale que durant les années 50 c'est-à-dire avec la naissance du concept de développement durable[31]. Ce dernier peut être en termes simples, comme étant un développement qui intègre les objectifs économiques, sociaux et environnementaux de la société, de manière à maximiser le bien-être des populations, sans hypothéquer la capacité des générations futures de satisfaire leurs propres besoins.

Les défis de la ville d'aujourd'hui passent en priorité par la préservation de l'environnement et la lutte contre la pollution. D'ailleurs, Le programme Agenda 21 du sommet de la terre de Rio en 1992, la conférence internationale sur la population du Caire en 1994 et l'Agence européenne de l'environnement en 1997, ont essayé de définir des critères de qualité de l'environnement urbain à respecter, prenant en compte les 3 dimensions sociales, écologiques et économiques de la ville. Ils distinguent ici la ville écologique, qui tend à offrir des conditions de vie agréables à ses habitants (espaces verts, habitat individuel, monuments...), et la ville durable qui tient compte des dimensions environnementales à long terme, qui devrait être compacte, citoyenne, solidaire et éco-gérée.

Enfin, la ville durable qui essaye de résoudre la crise urbaine relève de multiples défis : maintenir le lien social en évitant les ségrégations socio-spatiales ; améliorer l'environnement urbain en luttant contre les nuisances ; préserver l'environnement global; respecter le patrimoine ancien et permettre un urbanisme innovant.

[31] ANDRE. P. L'évolution des impacts sur l'environnement; processus, acteurs et pratique pour un développement durable. Montréal : EPM 2003.

2.4.4. La ville et les NTIC

Etre en mesure d'évaluer la croissance des villes, leur évolution démographique, économique et spatiale, est le point de départ pour établir et mettre en œuvre une politique urbaine adaptée. Beaucoup de villes dans le monde caractérisées par une croissance rapide, manquent d'informations suffisantes pour résoudre des problèmes aussi urgents que l'habitat, l'accès à l'eau ou à l'assainissement, etc. Avec ce développement rapide des villes, les outils de planification classiques d'aménagement et d'organisation deviennent relativement inaptes à atteindre pleinement les objectifs qui leur sont assignés.

Etant donnée la diversité des enjeux liés aux NTIC[32], il est indispensable que les villes d'aujourd'hui s'insèrent dans la société de l'information de façon dynamique, en qualité d'acteurs capables d'innover, d'anticiper et de mettre les avancées technologiques au service du bien commun. Et dans le cadre de programmes ambitieux ayant pour but de créer un dynamisme sur tous les plans.

La numérisation du Plan d'Aménagement Urbain (PAU) à l'aide des logiciels de SIG, l'archividéo qui permet à l'ensemble des acteurs de l'aménagement de produire des applications personnalisées 3D, la toile Internet (guichets cartographiques). Exemples de techniques utilisées pour traiter, modifier, échanger de l'information, plus spécifiquement des données numérisées, des techniques ou leurs utilisation reste surtout très limitée dans les pays en développement.

La ville se développe dans un environnement complexe et difficile, les moins dotées en équipement, en infrastructures et dont l'environnement est peu attractif spatialement, économiquement et humainement, seront les plus défavorisées. Aujourd'hui une nouvelle éthique urbaine apparue intégrant les notions sociales, de durabilité environnementale, d'efficience économique.

Le développement économique provoque des transformations sociales et spatiales profondes, il entraîne une augmentation de la population, notamment une forte migration. L'évolution de la structure économique influence fortement celle de la structure des emplois, la formation des nouveaux espaces aménagés, implique la création de nouvelles

[32]La terminologie de "NTIC" englobe toute une série d'instruments : La téléphonie mobile, Les systèmes de positionnement par satellite (GPS), Internet, Les systèmes d'information...etc. Dans le domaine de la gestion urbaine, qui nous occupe ici, il est bien clair que notre intérêt est porté exclusivement sur les systèmes d'information. Non que les autres catégories soient dénuées d'intérêt, mais elles jouent un rôle relativement marginal dans le contexte de la gestion urbaine

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

infrastructures techniques et sociales, enfin développer les pratiques liées à la protection de l'environnement.

3. La croissance urbaine dans le monde

L'urbanisation constitue un phénomène inéluctable et mondial, à telle enseigne qu'aujourd'hui plus de la moitié de la population mondiale vit dans les villes, ses causes, ses facteurs et ses conséquences sont différentes d'un pays à un autre, d'un continent à un autre, surtout lorsque on s'intéresse à l'étude du phénomène urbain dans le monde, il faut tout d'abord faire une distinction radicale entre les pays développés et les pays en développement. Dans les pays développés les villes connaissent un développement qualitatif et quantitatif important, plus en moins maîtrisable, par contre dans les pays en développement, la situation est bien différente, on constate une véritable vitalité démographique accompagner par un accroissement spectaculaire des villes et une augmentation plus rapide de la population urbaine produisant un véritable dysfonctionnement et un mouvement d'urbanisation qui devient de plus en plus incontrôlable et produit des agglomérations monstrueuses.

3.1. L'urbanisation dans le monde

Le phénomène d'urbanisation qui a caractérisé le monde contemporain s'est développé et a connu un essor considérable, et ce après la deuxième guerre mondiale, cette période est marquée par l'envolée de la croissance urbaine ; les villes se sont multipliées à un rythme spectaculaire qui s'est traduit par l'augmentation des anciennes villes et par la multiplication de leur nombre. Et durant cette même période de nombreuse nouvelle agglomération sont apparues aussi bien dans des régions déjà urbanisées que dans des territoires où la présence de la ville était inconnue.

Pour pouvoir disposer d'un indicateur de mesure de cette évolution, nous retiendrons le taux d'urbanisation et l'évolution de la population, étant donné que cette dernière est l'une des variables les plus utilisées pour comparer les villes, ainsi que leurs poids dans la société. Il est en revanche, comme l'indicateur le plus synthétique, cela va encore nous amener à comparer le taux d'urbanisation dans le monde, ce dernier consiste à rapporter le nombre d'habitant vivant dans les villes à la population totale d'un pays, il s'agit de l'un des indicateurs les plus classiques des sciences sociales.

La croissance des villes est rapide, et la population urbaine devrait devenir majoritaire d'ici 2030.En 1950, moins d'un tiers de la population (29 %) était urbain. Un peu plus d'un demi-siècle plus tard, la moitié de la population mondiale vit dans des villes, plus d'un homme sur deux vit en ville alors qu'en 1900 il n'y en avait qu'un sur dix. La planète compte aujourd'hui 3,3 milliards de citadins, soit quatre fois et demie plus qu'en 1950 [33].

Tableau 2.2 : Population totale et taux d'urbanisation dans les différents continents du monde

	1950	**2007**	**2030**
	Population totale (en millions)		
Amérique nu nord	172	339	405
Amérique latine et caraïbes	167	572	713
Europe	547	731	703
Océanie	13	34	43
Afrique	221	965	1518
Asie	1398	4030	4931
Ensemble du monde	**2535**	**6671**	**8317**
	Taux d'urbanisation (en %) (proportion de la population vivant en ville)		
Amérique nu nord	64	81	87
Amérique latine et caraïbes	42	78	85
Europe	51	74	80
Océanie	61	73	75
Afrique	15	41	54
Asie	15	41	55
Ensemble du monde	**29**	**50**	**61**

Source : Nations unies, world population prospects, 2006.

Note : *les chiffres de l'année 2030 correspondent à la variante moyenne des projections des Nations unies.*

Le tableau 2.2 représente la population totale et le taux d'urbanisation dans les différents continents du monde, montre qu'à l'échelle mondiale, plus de la moitié de la population vit désormais dans des villes. Légèrement inférieur à 30 % en 1950, le taux d'urbanisation franchit en 2007 la barre de 50 %. Le tableau suivant ainsi que la représentation graphique nous montre cette tendance :

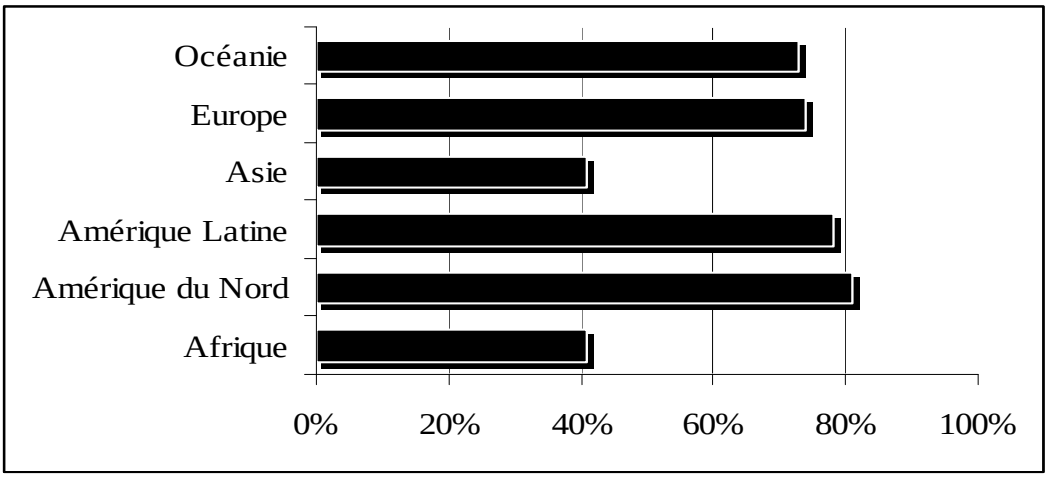
[33] Jacques Véron : «L'urbanisation du monde ». Paris, La Découverte, 2006 in Publication de INED, population & Société n°435, juin 2007

Tableau 2.3 : Proportion de la population vivant en ville en 2007

Continents	Pourcentage %
Afrique	41%
Amérique du Nord	81%
Amérique Latine	78%
Asie	41%
Europe	74%
Océanie	73%

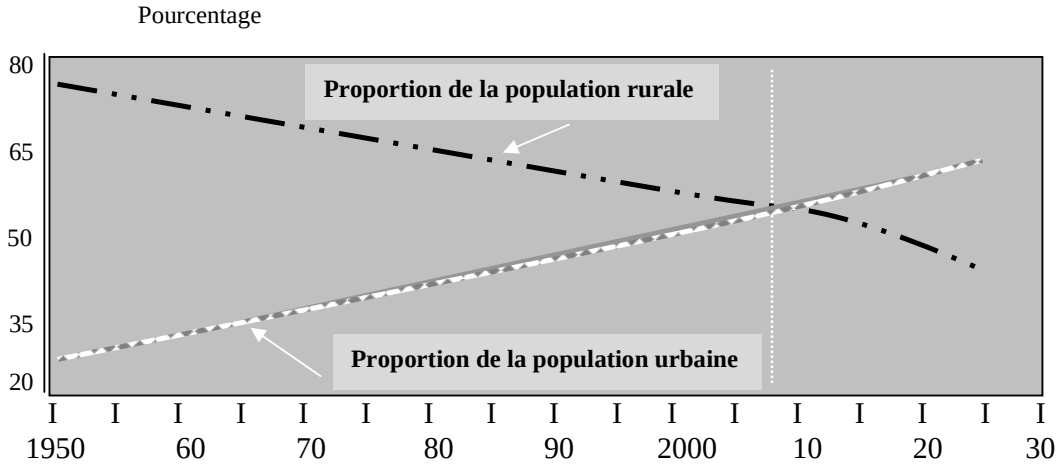
Source : Données du site Internet. www.Statistiques- mondiales.coim

Graphe 2.1 : Proportion de la population vivant en ville en 2007



Source : Construction à partir des données du site Internet. www.Statistiques- mondiales.com

Graphe 2.2 : Un tournant, la population urbaine dépasse pour la première fois la population rurale à l'échelle mondiale.



Source : ONU, Département des affaires économique et sociale, Division de la population Perspectives de la population mondiale : la révision de 2006 (2007). In finance et développement Sept 2007, volume 44, n°03.

Selon les projections des Nations-Unies, une ère nouvelle dans l'histoire du peuplement de la terre est ouverte avec le XXIième, La planète compte aujourd'hui 3,3 milliards de citadins, soit quatre fois et demie plus qu'en 1950. Le taux d'urbanisation de la planète dépasserait 60 % en 2030[34], l'effectif de la population urbaine devrait atteindre 5 milliards, alors que le taux d'urbanisation de l'ensemble du monde s'élève à 42.5% en 1990[35].

Dans le même sillage d'analyse et selon le rapport de la banque mondiale 2003, la population urbaine des pays moins développés passera de 1,9 milliard en 2000 à 3,9 milliards en 2030. Ces pays connaissent une croissance urbaine la plus forte et comptent aujourd'hui le plus grand nombre de citadins. Par contre dans les pays industrialisés, il est prévu un accroissement très lent de la population urbaine, soit de 900 millions en 2000 à 1 milliard d'habitants en 2030.

La concentration humaine conduit à la formation d'une ville, au fur et à mesure que la ville s'étende, elle devienne une mégalopole c'est-à-dire une agglomération de plus de 10 millions d'habitants. Le tableau 2.4 donne la répartition du nombre d'agglomérations de plus de 10 millions d'habitants par grandes aires géographiques de 1950 à 2015 (en M hab).

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

[34] Publication de l'ONU : « Urbanisation : des faits et des chiffres », étude consacrée à l'examen et à l'évaluation d'ensemble de l'application du programme pour l'habitat, Juin 2001.
[35] François Moriconi Ebrard : « L'urbanisation du mondes, depuis 1950 ». Collection villes, économica1993, p21

Tableau 2.4 : Agglomérations urbaines de plus de 10 millions d'habitants en 1975 et en 2005 et projections pour l'année 2015.

(Effectifs de population en millions)

1975		2005		2015 (Projection)	
Tokyo	26.6	Tokyo	35.2	Tokyo	35.5
New York	15.9	Mexico	19.4	Bombay	21.9
Mexico	10.7	New York	18.7	Mexico	21.6
		Sao Paulo	18.3	São Paulo	20.5
		Bombay	18.2	New York	19.5
		New Delhi	15.0	New Delhi	18.6
		Shanghai	14.5	Shanghai	17.2
		Calcutta	14.3	Calcutta	17.0
		Jakarta	13.2	Dhaka	16.8
		Buenos Aires	12.6	Jakarta	16.8
		Dhaka	12.4	Lagos	16.1
		Los Angeles	12.3	Karachi	15.2
		Karachi	11.7	Buenos Aires	13.4
		Rio de Janeiro	11.5	Le Caire	13.1
		Osaka-Kobe	11.3	Los Angeles	13.1
		Le Caire	11.1	Manille	12.9
		Lagos	10.9	Pékin	12.8
		Pékin	10.8	Rio de Janeiro	12.8
		Manille	10.7	Osaka-Kobe	11.3
		Moscou	10.7	Istanbul	11.2
				Moscou	11.0
				Guangzhou	10.4

Source : Données Nations unies Population & Sociétés, n° 435, Ined, juin 2007

Á l'instar de la population urbaine, ce sont les pays en vois de développement qui ressemblent la majorité des villes du monde. L'Asie notamment, où habitent trois cinquièmes des hommes, abrite un citadin du monde sur deux. Même pour l'Afrique, les Nations unies prévoient une croissance urbaine supérieure à 3 % par an d'ici 2030 (contre 4,4 % entre 1950 et 2000), et un taux d'urbanisation de l'ordre de 53 % à cet horizon. Exemple, Lagos (Nigeria) est devenue la plus grande ville d'Afrique Avec près de 10,9 millions d'habitants, devant Le Caire (Egypte)[36]. En 2005, Tokyo (Japon), avec 35.2 millions d'habitants, reste en tête du palmarès mondial des mégapoles, suivie de Mexico19.4 millions. Sur le continent américain, São Paulo (Brésil) rassemble 18.3 millions d'habitants.

L'urbanisation du monde ne cesse de se développer : dans les pays développés, comme dans les PVD. L'analyse de l'évolution de la population urbaine montre à l'évidence que le fait urbain est un phénomène mondial, de longue durée et sans doute peu réversible. Une urbanisation rapide est généralement vue comme une des conséquences d'une forte augmentation de la population, deux facteurs expliquent cette augmentation : l'accroissement

[36] Pierre Henry DERYCKE : « Nouveau regard sur la croissance et la dynamique des villes ». Edition de l'aube, Revue région et développement n°11-2000.

naturel ou croissance de la population urbaine existante, et la migration entre la campagne et la ville (Exode rural).

L'un des aspects qui résultent aussi de la croissance urbaine est l'apparition des villes dont la taille atteint des records (mégalopoles). De même, des villes de tailles modestes au milieu du XXième siècle, figurent aujourd'hui parmi les plus grandes villes du monde, cela peut résulter par la classification des zones rurales en zones urbaines suite à la croissance démographique[37]. Cependant, Il n'en demeure pas moins que la croissance actuelle du nombre et de la taille des très grandes agglomérations soulève des questions essentielles relatives à leur gouvernance, à leurs gestions et celle de leurs réseaux.

3.2. L'urbanisation dans les PVD et les tendances actuelle

Ces dernières décennies sont marquées par une très forte urbanisation du monde, en 1800 un habitant sur dix seulement vivait en villes, en 1900 déjà un sur cinq, en 2003 presque un sur deux. Ce mouvement général cache bien sûr de grandes disparités entre régions, mais en réalité, il s'agit plutôt de la croissance urbaine du tiers Monde et qui aujourd'hui suscite des interrogations. Les pays les moins développés connaissent aujourd'hui la croissance urbaine la plus forte. L'urbanisation actuellement va de 22 % en Afrique de l'Est à 77 % en Amérique du Sud ; au sein de cette dernière région, elle varie de 36 % au Brésil à 78 % en Uruguay[38]. Une urbanisation rapide est généralement vue comme une des conséquences tant par l'accroissement naturel que par les migrations.

Ces pays restent à la fin du XXième moins urbanisés que le monde développé, les taux d'urbanisation les plus bas se trouvent en Afrique noire où certains pays comptent moins d'un tiers de leurs populations dans les villes ; (Mali 19%, Niger 20%)[39], on trouve des proportions de même ordre en Asie où L'Inde enregistre un taux de 27%, la Chine 33%[40], en revanche, le Maghreb et le Moyen Orient ainsi que l'Amérique latine figurent pour des taux supérieurs, avec plus de tiers des habitants considérés comme urbains.

Cependant, dans ces pays, il faut faire trois observations sur la croissance des villes. Tout d'abord, il ne faut pas oublier l'existence de grandes disparités entre pays. Il est donc

[37] Finances et développement, publication trimestrielle du FMI : « L'urbanisation en marche ». Septembre 2007, Volume 4, numéro3.
[38] Dominique TABUTIN : «La ville et l'urbanisation dans les théories du changement démographique». Université catholique de Louvain Institut de Démographie 2000 P2.
[39] François MORICONI EBRARD : « L'urbanisation du monde, depuis 1950. Collection villes, Economica 1993. P33.
[40] Idem p58

impossible d'établir des généralisations sur le taux de croissance de la population. Ensuite, il faut prendre conscience que l'urbanisation rapide des pays en développement est un phénomène transitoire et non exponentiel. La courbe d'urbanisation a nécessairement une allure logistique, avec une période de croissance urbaine rapide qui varie entre 10 et 30 ans. Enfin, on observe que dorénavant, ce ne sont plus les très grandes villes qui se développent le plus rapidement. L'essentiel de la croissance urbaine se fait aujourd'hui dans les villes de 100 000 à un million d'habitants.

Aujourd'hui, la croissance urbaine est beaucoup plus rapides dans les pays sous développés que dans les pays développés, c'est la un retournement de tendance par rapport à ce qui s'est passe jusqu'au milieu de XIXième siècle. L'explosion démographique des villes, qu'est un effet de ce retournement, largement amorcée au XXième siècle, se prolonge au XXIième. En 1995, 10 villes parmi les 30 plus grandes agglomérations du monde appartiennent aux pays développés. En 2015, plus de 70% de ces villes seront dans le tiers monde[41]. Pour mieux l'illustrer cette tendance, nous allons donner quelques exemples de pays de chaque continent et cela après un survol des tendances anciennes et récentes même des projections, à travers une analyse comparative entre les payes développés et les PVD, présentée dans les deux tableaux suivants :

Tableau 2.5 : Proportion des agglomérations de 1950 à 2015 (%)

	Agglomérations > 10 M hab.		**Agglomérations > 8 M hab.**		**Agglomérations > 5 M hab.**	
Monde / Régions	**1975**	**2015**	**1975**	**2015**	**1975**	**2015**
Monde	4,4	8,8	7,9	11,6	12,7	15,6
Pays développés	4,9	7,5	9,7	9,4	13,3	12,2
Pays en Voie de Développement	4	9,2	6,2	12,3	12,1	16,7
(dont) Pays Moins Avancés	0	7	0	10	0	17

Source : Jean-Paul Lanly, La Jaune et La rouge Les mégapoles du monde : quelques repères, Mégapoles et environnement 2005.

Le tableau 2.5, renseigne sur la population des très grandes agglomérations, par rapport aux populations urbaines, on voit que les mégalopoles de plus de 10 millions d'habitants représenteront plus de 10% de la population urbaine des PVD en 2015, et celles de

[41] Antoine S. BAILLY, Philippe CADENE : « Les très grandes villes dans le monde, Edition CNED/SEDES/HER 2000. P22.

plus de 8 millions d'habitants plus de 12%, et prés de 17% pour celles de plus de 5 millions d'habitants. L'accroissement de ces proportions est forcément encore plus impressionnant dans les PMA puisqu'ils ne comptaient aucune agglomération de plus de 5 millions d'habitants en 1975.

Tableau 2.6 : Populations des très grandes agglomérations, par rapport aux populations urbaines (en %).

	Population urbaine/pop. totale				Accroissement annuel du ratio	
Monde / Régions	**1950**	**1975**	**2000**	**2015**	**1950-2000**	**2000-2015**
Monde	29,8 %	37,9 %	47,2 %	53,7 %	0,92 %	0,86 %
Pays développés	54,9 %	70,0 %	75,4 %	78,6 %	0,63 %	0,28 %
Pays en Voie de Développement	17,8 %	26,8 %	40,4 %	48,6 %	1,63 %	1,24 %
(dont) Pays Moins Avancés	7,4 %	14,7 %	25,6 %	34,5 %	2,51 %	2,01 %

Source : Jean-Paul Lanly, La Jaune et La rouge : « Les mégapoles du monde : quelques repères, Mégapoles et environnement ». 2005.

Le tableau 2.6, donne l'évolution de l'urbanisation entre 1950 et 2015, montre que dans les PVD, la proportion d'urbain est nettement inférieur par rapport au pays développés mais continue de croître fortement, particulièrement dans les pays moins avancés (PMA). Pour les PVD elle était de 17,8 % en 1950 passe à 40,4 % en 2000 pour atteindre selon les estimations 48,6 % en 2015. On peut dire, qu'au cours des vingt prochaines années, la population urbaine n'augmentera que légèrement dans les pays développés, mais connaîtra une hausse particulièrement vigoureuse dans les pays les moins développés.

Les deux tableaux précèdent, font ressortir diverses tendances susceptibles de s'affirmer au cours des prochaines années, cela va nous permettre de repérer un phénomène qui nous paraît d'importance particulière. Cependant, l'expérience des PED se distingue sur un aspect majeur. L'ampleur de la croissance urbaine est beaucoup plus importante. En Afrique, l'explosion urbaine et le développement de mégapoles ont été plus tardifs que dans le reste du tiers-monde et la population urbaine y est encore minoritaire (environ 1/3 de la population). Mais le retard est en train d'être rattrapé : on estime qu'elle devrait représenter plus de la moitié de la population d'ici une vingtaine d'année. Les villes africaines sont souvent des villes à population importante, mais dont les activités ne sont pas forcément dynamiques, beaucoup restent des grands villages.

Rapport-Gratuit.com

En Amérique Latine, la population urbaine a augmenté de 3 à 4% par an; il s'agit d'une croissance postérieure à la transition démographique, Aujourd'hui des pays comme le Pérou ou le Venezuela ont un taux d'urbanisation de 50%, Mexico à connu depuis les années 40 une augmentation vertigineuse qui lui a déjà valu le titre peu enviable d'agglomération la plus populeuse au monde, la population, s'accroît de 500000 habitants chaque année[42] En Extrême-Orient, l'urbanisation s'est produite relativement tôt, grossièrement dès la fin du XIXième. En Indonésie, environ un cinquième de la population urbain réside à Djakarta, la capitale, avec 6,1 millions en 1980 et environ 13,2 millions en 2005[43]. Actuellement les villes mondiales du sud asiatique ont pu s'insérer rapidement dans les réseaux internationaux.

Enfin, on peut dire que le monde ne cessera pas de s'urbaniser dans les prochaines décennies. Dans les PVD, l'urbanisation est un phénomène inéluctable, ceci par l'effet de la croissance démographique, Il n'en demeure pas moins que la croissance actuelle du nombre et de la taille des très grandes agglomérations soulève et pose avec acuité des questions essentielles relatives à leur gouvernance, à leur gestion et celle de leurs réseaux.

Conclusion

Au terme de ce chapitre, on peut dire que le phénomène urbain avec tous ces aspects suit un processus complexe, ses origines remontent à l'antiquité, beaucoup ont essayé de trouver l'explication quant à son évolution et son développement. L'histoire des villes nous renseigne que chaque période a ses spécificités, il apparaît que la ville, est un phénomène difficile à saisir, qui change de forme et de contenu selon les lieux et les conjonctures historiques et évolue continuellement.

L'urbanisme qui est une discipline qui se présente comme le produit d'un développement historique, offre diverses facettes et recouvre des échelles et des pratiques multiples. Le contenu qu'on y met diffère selon les spécialistes, les écoles et les contextes.

Depuis des années, les villes connaissent des bouleversements qui incitent à revoir la représentation et la compréhension du phénomène urbain. À ce sujet, on peut constater une vague de croissance urbaine montante sans précédent, marquée par une explosion urbaine sans équivalent dans le monde d'aujourd'hui. Plus de 50 % de la population mondiale vivra dans les zones urbaines. Si les facteurs d'explication sont multiples, les conséquences de ce

[42] Mario POLESE & Jeanne M. Wolfe. Ed avec la collaboration de sylvain Lefebvre : « L'urbanisation des pays en développement ». Edition Economica 1995, P256.
[43] Idem P78.

phénomène aussi complexes. Malgré les avantages présumés de l'urbanisation, les indications disponibles corroborent l'idée que l'urbanisation en particulier lorsqu'elle est rapide, peut entraver le développement et confrontées à des problèmes pressants, c'est le cas des PVD au cours des dernières décennies, le développement spectaculaire et anarchique des villes a exercé des impacts négatifs, car l'urbanisation reste encore majoritairement incontrôlée sans structures, coïncide avec une sorte d'apogée du gigantisme urbain.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

Chapitre 3

Le phénomène urbain en Algérie

Le phénomène urbain est un phénomène mondial; il concerne aussi bien les pays développés que les pays en voie de développement. En 1950, 30% de la population du monde vivait en ville, 47% en 2000; la moitie y vivra en 2008, 60 % en 2030[1]. Le phénomène dans les PVD, risque de constituer un facteur handicapant du développement à cause de sa vitesse, de sa forme et de l'organisation particulière de l'espace qu'elle induit. A l'instar des pays en développement, les villes algériennes sont caractérisées par une urbanisation galopante liée à la pression démographique, produisant un véritable dysfonctionnement qui est souvent non maîtrisé voire démesuré, ainsi qu'en témoigne l'état problématique dans lequel se trouvent les villes algériennes aujourd'hui: forte concentration de la population, hétérogénéité architecturale du tissu urbain, auto construction anarchique et propagation sans limite de l'habitat précaire, des échelles de concentration visiblement différents, source principale de désagrégement et l'absence de l'urbanité.

Ce chapitre propose l'étude des causes et les conséquences de l'urbanisation ainsi que l'évolution du système urbain algérien. L'Algérie a hérité de la période coloniale un espace territorial fortement structuré et orienté vers le littoral méditerranéen. Il en a résulté des tendances lourdes privilégiant le développement des grands centres urbains au nord du pays. Pour mieux saisir ce phénomène en Algérie et ses enjeux, il serait nécessaire de revenir en arrière et de comprendre d'abord l'évolution historique principalement au cours de la période post-indépendance ainsi que les tendances actuelles, on essaye de faire une analyse sur la croissance démographique pour montrer le déséquilibre flagrant de la population sur le territoire national et la prédominance des zones littorales. Ensuite, nous allons exposer les différents instruments en matière de gestion urbaine, vu l'importance du foncier qui constitue la pierre maîtresse et indispensable dans les valorisations des territoires, aucune politique d'urbanisation ne peut se concevoir sans une politique foncière cohérente. A cet effet, de nouvelles stratégies ont été introduite par la législation il s'agit, notamment, de la mise en

[1] *ONU, Département des affaires économique et sociale, Division de la population Perspectives de la population mondiale : la révision de 2006 (2007).*

place de nouveaux instruments d'urbanisme et de planification à savoir le POS et le PDAU. De nouvelles formes ont vu le jour et caractérisent fortement la croissance des villes. Donc nous allons exposer les lois relatives à l'orientation foncière, à l'aménagement et à l'urbanisme.

1. Processus historique du phénomène urbain en Algérie

Le processus historique du phénomène urbain en Algérie est assez original envisagé dans la longue durée, il est fortement marqué, aussi bien par l'héritage colonial et l'évolution universelle de l'urbanisme. Mais en réalité, les faits historiques qui remontent à l'antiquité nous renseignent que ce processus ne s'est pas formé au fil du temps, mais correspond aux multiples occupations du pays, chaque occupant essaye d'instaurer son système et d'évacuer le réseau urbain antérieur afin de substituer le sien. La période la plus apparente est celle marquée et continue à l'être par les expériences et les modèles français. Dans ce contexte nous aborderons l'évolution historique du phénomène urbain depuis la période romaine, aux périodes coloniales jusqu'à la période précoloniale.

1.1. Histoire des phénomènes urbains jusqu à la période Turque

Le processus d'urbanisation a connu deux grandes périodes; la période romano bysantique et la période arabo-berbère, l'urbanisation à cette époque est caractérisée et influencée par ces deux civilisations. Les romains ont essayé dés les premiers temps d'invasion d'apporter un changement dans les modes d'urbanisation puisque les habitants originaires constitués par des berbères avaient une vocation essentiellement rurale et se rattachent à la terre. L'invasion romaine prit la forme d'une colonisation urbaine, s'est tournée essentiellement vers la civilisation urbaine côtière, les romains ont prit le relais des carthaginois où ils ont essayé de développer plusieurs villes en Algérie, ils ont considéré la ville comme étant un support à la fois de domination administrative et politique. L'effondrement du système romain suite aux actions conjuguées des vandales et des byzantins (429-533), a perdu le dynamisme des villes et a laissé leur gestion aux chefs byzantins et vandales. En 647, les Byzantins sont défaits par les armées arabo-musulmanes venues de l'est qui ont essayé dés les premiers coups, d'instaurer et de développer les villes surtout celles de l'intérieur, par les nouvelles préoccupations qui tiennent surtout au nouvel esprit de l'islam et selon les mêmes modèles développés auparavant; Baghdad par al Mansûr en 762, Fès par

Idris en 789, le Caire par al- Mu'izz en 969[2]. Ce qui caractérise les villes arabes est la forte séparation des fonctions économiques et des fonctions résidentielles. Les activités économiques occupent le centre de la ville; les activités résidentielles, parfois localisées dans des quartiers plus ou moins fermés[3]

1.2. La période Turque

La période de domination Turque était assez longue, XVIème - XIXème siècle, cette période ottomane est une période de stabilité politique. L'Algérie, devenue une puissance militaire maritime, contrôle le trafic en Méditerranée. Pour l'urbanisation, les turques ont visé deux objectifs; d'abord, utilisation des potentialités des villes intérieures toute en assurant leurs organisation, généralement ce sont des centres administratifs et militaires, ensuite tournés vers les villes littorales toute en assurant leurs surveillances puisque c'est des villes *corsaires* tournées vers la Méditerranée[4]. Cette situation a provoqué une marginalisation des villes intérieures et la stagnation de développement de l'espace rural.

1.3. L'époque coloniale

La colonisation française a été à l'origine de mutations profondes dans l'organisation socio-économique de l'Algérie et dans la répartition spatiale de sa population. Pour l'organisation spatiale, le contexte colonial est caractérisé par un espace dualiste et discriminatoire, une économie extravertie et une dislocation de l'organisation sociale préexistante, elle a hérité de la période coloniale un espace territorial fortement structuré et orienté vers le littoral méditerranéen. La colonisation a introduit dés la fin du 19ième siècle des modes de vie différents et des méthodes marquées par la révolution industrielle en Europe. L'évolution de l'urbanisme en Algérie a été et continue à l'être par les expériences et les modèles français, c'est par cette raison qu'on évoque aujourd'hui que le processus urbain est fortement marqué par l'héritage colonial. En 1830, l'Algérie était un pays à dominance rurale avec une population à majorité nomade et semi-nomade, comptait environ 3 millions

[2] Regard croisés, la ville de l'autre. Acte de la Vième session de l'Université Euro-arabe itinérante, recueillis par Paul Siblot, Université Paul Valery Mantppelier, Mai 1990 .Edition espace p25-26
[3] Idem P28
[4] Chérif RAHMANI. La croissance urbaine en Algérie, coût de l'urbanisation et politique foncière, OPU 1982 P76.

d'habitants qui résidaient dans les villes[5]. Selon la statistique générale de l'Algérie, la population urbaine en Algérie représentait 13.9 % de la population totale en 1886. Dans la période qui s'étale de la fin de la première guerre mondiale à l'indépendance de l'Algérie, la population urbaine totale passe d'un peu plus du cinquième de la population totale à plus du quart de cette population.

Le tableau 3.1 nous montre l'évolution de la population urbaine durant la période coloniale.

Tableau 3.1 : L'évolution de la population urbaine durant l'époque coloniale

Année	Population urbaine	Population rurale	Population totale	%Population urbaine
1886	523.431	3.228.606	3.752.037	13.9
1926	1.100.143	4.344.218	5.444.361	20.2
1936	1.431.513	5.078.125	6.509.638	22.0
1954	2.157.938	6.456.766	8.614.704	25,0

Source : CNES « Rapport sur la ville ou le devenir urbain du pays » op.cite P 113

1.4. La période post-indépendance

La croissance urbaine après l'indépendance s'est développée de manières brutales, l'urbanisation n'a pas suivi une dynamique linéaire et homogène. Il en résulte une extension démesurée des agglomérations et des dysfonctionnements tout azimut, puisque au lendemain de l'indépendance, la priorité est accordée aux actions susceptible d'assurer le décollage économique du pays. Les différentes étapes d'évolution de l'urbanisation, peuvent être énumérés selon des périodes allant de l'indépendance jusqu'à la période actuelle.

1.4.1. Période 1962 -1970

Cette période est caractérisée par une croissance démographique extrême et par l'exode rural, elle est caractérisée aussi par la dominance des expériences des dernières années de la colonisation, largement perpétuée après l'indépendance puisque les différents services et l'administration ont continué à être gérés par des textes légués par l'Etat colonial. Le début des années 70, l'Etat a adopté une politique de socialisme autoritaire, prend en main la direction du développement économique par la planification qui se traduit par l'avènement

[5] CNES « Rapport sur la ville ou le devenir urbain du pays » op.cite P 113.

des premiers plans nationaux, qui accordent la priorité aux « industries industrialisantes » relèguent au second plan toute autre préoccupation. C'est le cas de la question de l'organisation et l'aménagement de la ville. La planification urbaine était, en fait, une planification tout court et non une planification spatiale et urbaine. Elle était caractérisée, d'une part, par des efforts d'investissement productif important et, d'autre part, par une approche sectorielle de la planification.

1.4.2. Période 1970-1980

L'application de l'option industries industrialisantes a eu des retombées directes et radicales sur l'aménagement de l'espace national, les villes dans cette période sont appelées à assumer des activités industrielles importantes et à drainer une forte population rurale. Mais l'aménagement n'a pas été considéré comme une priorité. Le premiers plan triennal et le premier plan quadriennal institué, respectivement en 1967 et en 1970 ont instauré une polarisation des investissements, cette polarisation était à l'origine d'une urbanisation concentrée particulièrement côtière et participent à un étalement important des villes sur les espaces périphériques ou sur des zones souvent éloignées des villes. C'est en 1976 qu'émerge la nécessité de faire porter l'effort de développement sur l'ensemble du pays dans l'espoir de résoudre la crise spatiale, la charte National promulguée en 1976 fixe les objectifs de la politique d'aménagement du territoire axée donc, sur l'élimination des disparités régionales. Même à la fin des années 70, devant l'ampleur des problèmes urbains, notamment la faible production de logements et d'équipements, des solutions sont envisagées, dans le cadre du deuxième plan quadriennal (1974- 1977), l'État exprime sa grande préoccupation en matière d'urbanisme, en lançant une politique de production de masse des logements, par la création des Zones d'Habitation Urbaine Nouvelles (ZHUN).

1.4.3. Période1980- 1990

Durant cette période, la nécessité d'une politique d'aménagement du territoire est admise, une agence nationale pour l'aménagement du territoire (A.N.A.T) est créée et placée sous tutelle du ministère de la planification et de l'aménagement du territoire[6]. Elle a pour objectif, l'élaboration du schéma national d'aménagement du territoire et les plans

[6] Loi n° 87-03 du 27-01-1987 une loi sur l'aménagement du territoire.

d'aménagement des wilayas en fonction des objectifs fixés par le premier plan quinquennal (1980-1984). Mais en parallèle la chute brutale des prix du pétrole a amené l'Etat à revoir sa stratégie et ce par une réévaluation de l'action publique sur l'espace urbain. En effet, la constitution de 1989, donna lieu à une série de lois importantes à l'égard de l'aménagement et de l'urbanisme[7] il y' a eu la mise en place de nouveaux instruments d'urbanisme (1990); le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU), qui se substitue au PUD et au PUP, et le Plan d'occupation des sols (POS)[8], et la libération du marché foncier suite à la loi foncière de 1990 qui autorisera la promotion immobilière privée. Malgré le poids de ces textes et d'autres lois et décrets exécutifs, ils n'ont pas donné les résultats prévus et la bonne organisation de la gestion urbaine.

1.4.4. Période 1990-2000

Au début des années 90, dans un contexte d'ouverture à l'économie de marché, des mutations importantes sont apparues au niveau des villes, notamment des grandes villes ; Alger, Annaba Oran et Constantine. Cette période est caractérisée aussi par une nouvelle approche de planification et un transfert de pouvoir urbain du central vers le local, il annonce la fin de l'Etat providence jusqu'a maintenant était le seul acteur de l'urbain. En effet, comme on l'a déjà souligné, l'enchaînement depuis 1990 de chantiers législatifs et réglementaires en l'occurrence la promulgation de la loi d'orientation foncière et celle relatives à l'aménagement et à l'urbanisme, résulte d'une évolution assez contrastée durant cette période, où coexistent deux logiques ou deux modes d'occupation de l'espace : l'une issue d'un urbanisme étatique centralisé et dirigé et l'autre illicite, spontanée issue de dynamiques économiques. Les villes sont de ce fait, de plus en plus produites par les acteurs privés. Elles avaient pour outils des mécanismes de planification et de gestion inadéquats, en décalage avec les contextes urbains et les réalités de la cité. Á la fin des année 90, s'annonce le début d'une embellie financière grâce au redressement des prix du pétrole, cela a permis le lancement des opérations publiques d'amélioration urbaine, de lancement de projets d'habitat et d'équipements et l'encouragement de l'investissement privé dans l'immobilier, permettent le lancement d'opérations à travers le foncier public.

[7] La loi 90-25 du 18/1/1990 portant l'orientation foncière, privatisation des terrains et la fin de monopolisation.
La loi 90-29 du 1/12/1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme par le placement ce nouveau outils.
Le décret législatif 93.03. du 1/3/1993 relatif à l'activité immobilière.

[8] Revue du Laboratoire d'aménagement du territoire université de Constantine N°4- 2005/2. P 118.

1.4.5. Période 2000 - Période actuelle

Sous l'effet de la mondialisation de l'économie, du développement, des moyens de communication, de l'internationalisation des échanges et des flux financiers, l'Algérie se rend compte qu'elle a fait fausse route et adopte une autre stratégie, celle de la libéralisation et de l'ouverture économique[9]. Sous l'effet des bouleversements économiques et sociaux, les villes du pays deviennent aujourd'hui la scène de mutations rapides, connaissent une extension vertigineuse et pas toujours maîtrisée, elles sont surpeuplées et étalées. Toutefois, des efforts sont consentis afin de les rendre plus conforme aux normes modernes et surtout plus aptes à jouer leur rôle de moteur du développement économique et social d'autant plus que la situation est plus confortable qu'avant suite à la conjoncture et à l'embellie financière. Elles sont appelées à se développer et offrir de meilleurs avantages sur les différents plans, elles doivent s'inscrire dans les réseaux internationaux et s'adapter à l'environnement mondial, l'accélération des échanges économiques entraîne, en effet, l'effritement des frontières qui cantonnaient jusque là la ville dans son périmètre géographique. En mai 2003, un pas a été fait dans ce sens avec la création d'un ministère délégué auprès du ministre du territoire et de l'environnement, et la promulgation de la première loi d'orientation de la ville, la première dans l'histoire du pays, une loi cadre qui consacre l'avènement d'une nouvelle politique de la gestion urbaine.

Après avoir décrit globalement et chronologiquement la réalité urbaine algérienne, il est constatable que cette réalité analysée précédemment, nous amène à affirmer qu'il apparaît aujourd'hui de plus en plus évident que les mutations touchèrent en plein fouet l'urbain, il est urgent de se pencher sur cet aspect et lui accorder une importance particulière, surtout à l'ère de la mondialisation et de la globalisation de l'économie, les villes deviennent la scène de mutations rapides, les prémices de cette mondialisation commencent déjà à apparaître sur les grandes villes.

2. Répartition spatiale et évolution de la population urbaine en Algérie

Les villes sont le lieu d'échanges intenses, elles concentrent tous les services, presque toutes les industries, et les comportements démographiques diffèrent beaucoup de ceux des

[9] Baya ARHAB : «La décentralisation, comme moyen de la mobilisation pour le développement » Séminaire international « Gouvernance local et Développement Territorial – La cas des pays méditerranéens ». avril 2003 P367.

campagnes. La proportion de la population qui vit en ville est donc une donnée importante dans chaque pays pour comprendre les conditions de son développement. Cette proportion augmente très rapidement, pour l'essentiel dans les pays en développement. L'Algérie qui ne fait pas exception, et qui n'échappe pas à cette véritable explosion, présente un taux d'accroissement qui la place, au tout premier rang de ces pays. En période post indépendante elle a connu un fort développement de sa population totale. La forte croissance démographique qui a marqué les deux premières décennies de l'Algérie indépendante s'est accompagnée d'un exode rural et de flux migratoires importants; ils ont entraîné un accroissement considérable de la population urbaine et une densification du système urbain, et les villes ont vu leurs surfaces démultipliées. Donc, le phénomène urbain est d'origine essentiellement démographique. Il serait indispensable ici, de passer en revue une analyse de l'évolution de la population urbaine ainsi que sa répartition sur le territoire national. Cela va nous amener à faire quelques analyses de la transition démographique depuis l'indépendance à ce jour.

2.1. Une population en transition démographique

L'Algérie a connu une explosion démographique spectaculaire après l'indépendance, 10 Millions d'habitants en 1962, 23 millions en 1987, 29 millions en 1998 et 36 millions d'ici 2010[10]. Juste après l'indépendance et après une forte décrue du nombre de la population pendant la période coloniale 8,4 millions en 1954[11], une augmentation spectaculaire est enregistrée. En 1962, la population est estimée à 10 millions d'habitants pour atteindre en 1977, 16,9 millions. Pour la période 1966-1977, une moyenne de croissance annuelle de 3,22% est enregistrée, cela en raison d'une forte augmentation de la natalité, associée à une baisse sensible de la mortalité. Cependant, dés 1977, on constate un ralentissement et une baisse légère du taux de croissance démographique, c'est la situation qui a prévalu jusqu'à 1987, mais avec une diminution légère de la croissance annuelle moyenne, la population a atteint 23 millions d'habitants, comme l'indique le tableau 3.2. En 1998, le rythme de croissance est maintenu avec une moyenne annuelle de 2,1% avec une population de 29.1 millions d'habitants. A partir de 2000, et selon les chiffres fournis par l'Office National des Statistiques (ONS) qui font ressortir que la population algérienne a été de 33,5 millions

[10] MATE « Aménager l'Algérie de 2020 » P30.
[11] Cherif RAHMANI «La croissance urbaine en Algérie, coût de l'urbanisation et politique foncière» OPU, 1982 P30.

Rapport-Gratuit.com

d'habitants en 2006 et serait de 34,4 millions de personnes en 2008. L'augmentation sensible des naissances et le maintien du nombre de décès sont à l'origine de la hausse significative et de l'accroissement naturel de la population.

Tableau 3.2 : Evolution des indicateurs démographiques

Indicateurs	1969	1977	1987	1998	2006*
Populations en millions	13,7	16,9	23,0	29,1	33,5
Nombre moyen d'enfant par femme	8,36	7,34	5,33	2,82	-
Taux de mortalité infantile (Pour mille)	130	110	64	53	-
Tau de croissance annuel (%)	3,37	3,04	3,1	2,1	1,78

Source : - MATE « Aménager l'Algérie de 2020 » P31,
- 2006* l'ONS.

Ce sont précisément la natalité et la mortalité auxquelles s'ajoutent, les mouvements de population qui constituent les trois composantes de la population en Algérie dont l'étude éclaire et explique l'ampleur du phénomène démographique. Cependant, cette transition a provoqué une répartition inégale de la population sur le territoire. L'espace algérien est ainsi caractérisé par un très fort indice de concentration de la population; près de 90 % de la population sont concentrés sur les 12 % de la partie nord du territoire. Le tableau suivant (3.3) nous montre cette répartition inégale de la population sur le territoire à travers une évolution de la population totale ainsi que la densité selon les zones géographiques.

Tableau 3.3 : Évolution de la répartition de la population totale et des densités selon les zones géographiques

Zones géographiques	Superficie (KM^2) et %		Population en millions et en %						Densité de population (hab/ KM^2)		
			1977		1987		1998		1977	1987	1998
	Km2	%	Pop en Milliers	%	Pop en Milliers	%	Pop en Milliers	%			
Tell (littoral)	40 000	1,70	6748	39,8	8900	38,6	11 000	37,8	166,7	222,5	145,0
Steppes et hautes plaines	245 000	10,3	9000	53,2	12139	52,7	15 300	52,6	36,7	49,6	60,0
Sahara	2 096 000	88	1200	7	2000	8,7	2800	9,7	0,6	0,9	1,4
Algérie	2 381 741	100	16948	100	23 039	100	29 100	100	7,1	9,6	12,2

Source : Réalisé par l'auteur à partir des données de l' ONS 2000.

Le territoire algérien se répartit en trois grandes zones : la première, au nord, borde la méditerranée c'est la zone littorale ou de Tell; la seconde entre l'Atlas tellien et l'Atlas saharien, comprenant les hautes plaines constantinoises et les zones steppiques de l'ouest; la troisième zone est le Sahara qui couvre les quatre cinquièmes du territoire.

La zone littorale qui représente 1,7% du territoire, concentre près de 40 % de la population algérienne (245 hab/km^2). Cette proportion élevée ne s'explique pas seulement par l'accroissement naturel mais se trouve face à une migration vers les centres urbains qui sont les mieux dotés en infrastructure de base et disposent presque de toutes les commodités de la vie. Le phénomène de l'exode rural qui a caractérisé les premières années de l'indépendance a atteint les proportions les plus élevées pendant les années 60 et 70, il est estimé à 11,5 millions d'habitants en 1977 l'équivalent de toute la population que comptait le pays en 1966[12].

La zone steppique et les hautes plaines (10,3 % du territoire), regroupent néanmoins plus de 50 % de la population totale de l'Algérie (60 hab/km^2). Elles ont bénéficié, depuis l'indépendance, d'investissements industriels élevés, la concentration de la population est expliquée par la fonction d'attraction des pôles de développement.

Le Sahara, vaste étendue aride de 2 millions de km^2 (88 % de l'ensemble du territoire) Il est faiblement peuplé: 10 % de la population totale (1,4 million d'habitants en 1977, 2 millions en 1987 et près de 3 millions en 1998) et la densité de population y est très faible (1,4 hab/km^2).

2.2. Evolution de la croissance démo urbaine

L'urbanisation accélérée que connaît l'Algérie depuis son indépendance est le résultat d'une croissance démographique spectaculaire et de mouvements migratoires qui ne l'étaient pas moins, notamment pendant les deux premières décennies, faisant de l'Algérie un pays à majorité urbaine, il s'assimilé principalement à une concentration plus au moins rapide de sa population au niveau des grandes villes côtières comme c'est le cas de Alger, Oran et Constantine. Généralement on fait remonter les origines de cette concentration à la période de la colonisation française, qui a été à l'origine de mutations profondes dans l'organisation socio-économique de l'Algérie et dans la répartition spatiale de sa population, caractérisée par une urbanisation concentrée sur le littoral. La lecture des données du tableau (3.4) nous

[12] MATE « Aménager l'Algérie de 2020 » P34.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

montre que la part de la population urbaine par rapport à la population totale, n'a cessé de croître avec rapidité, la population urbaine en Algérie représentait 13,9 % de la population totale en 1886. Dans la période qui s'étale de la fin de la première guerre mondiale à l'indépendance de l'Algérie, la population urbaine totale passe d'un peu plus du cinquième de la population totale à plus du quart de cette population. Au cours de la phase 1966-1977, le mouvement d'urbanisation a presque doublé la population urbaine (3 778 482 d'habitant en 1966 pour 6 840 858 habitants en 1977). Un véritable bond de 10 points est enregistré durant la période 1977-1987, le taux d'urbanisation passe ainsi à 40% de la population totale en 1977, friser les 50% en 1987 (49,6%)[13]. Les résultats du 4e recensement général de la population et de l'habitat montre que, en 1998 déjà, 6 Algériens sur 10 vivaient en ville (58,3% de la population). De 1966 à 1998, le nombre de villes en Algérie passera de 95 à 578 et son taux d'urbanisation de 29% à 60%, ce dernier risque d'atteindre 70% à l'horizon 2010[14] et environs 80% vers 2025 soit 30 millions de citadins, c'est-à-dire l'équivalent de la population totale de l'Algérie recensée en 1998.

Ainsi, de 1966 à 1998, la population totale du pays a été multipliée par 2,4 alors que la population urbaine s'est multipliée par 4,5. Mais, pour la première fois on note une baisse notable du rythme de la croissance urbaine dans les années 80. Le taux de croissance urbaine qui était supérieur à 5% par an depuis 1966 est passé à 3,5 par an entre 1987 et 1998, en raison de la chute de la natalité dans les villes et de la stabilisation des grands mouvements migratoires.

Tableau 3.4 : Evolution de la population urbaine en Algérie de 1886 à 1998

Années	Population Urbaine	Rurale	Total	% population Urbaine
1886	523 431	3 228 606	3 752 037	13,9
1931	1 247 731	4 654 288	5 902 019	21,1
1966	3 778 482	8 243 518	12 022 000	31,4
1977*	6 840 858*	10 107 642*	16 948 000*	40,4*
1987	11 444 249	11 594 693	23 038 942	49,7
1998	16 966 937	12 133 916	29 100 863	58 ,3

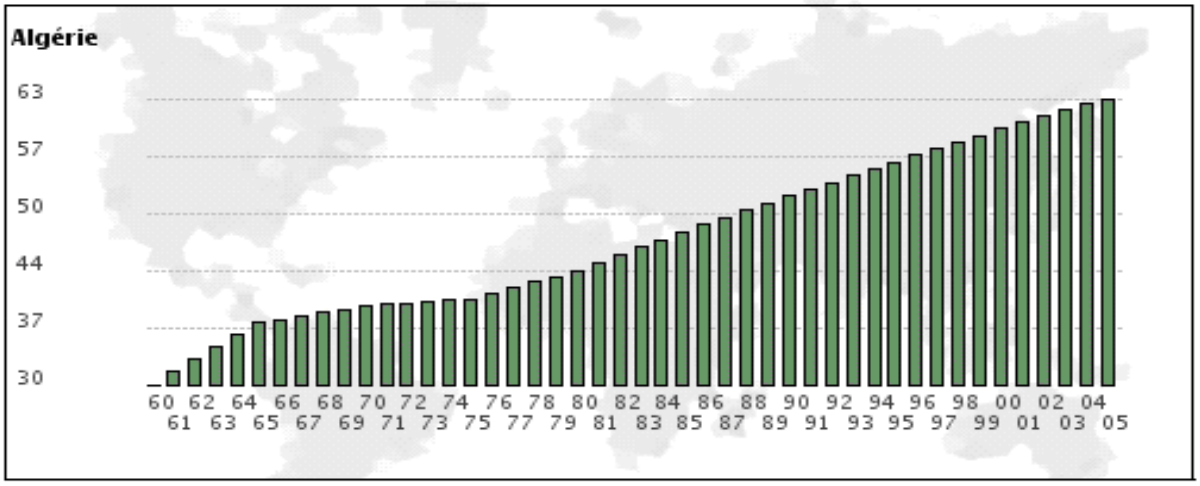
Source : Elaboré par l'auteur in RGPH/DPAT

[13] MATE « Aménager l'Algérie de 2020 » P34.
[14] Article Kamel Kateb. « Population et organisation de l'espace en algerie ». Institut national d'études démographiques, CAIRN. France 2003.

* Cherif RAHMANI « La croissance urbaine en Algérie ». P83.

Le tableau et le graphe ci-dessus nous montre, que la population urbaine en Algérie n'a cessé d'augmenter par rapport à la population rurale. De 13,9 % en 1886, la population urbaine a atteint une moyenne de 58,30 % en 1998. L'accroissement des villes en Algérie attire une population de plus en plus importante. Au même temps, la population rurale a diminué pour ne former qu'une faible minorité.

Graphe 3.1 : Evolution de la population urbaine en Algérie (% de la population totale)



Source : world perspective monde -Banque mondiale (disponible sur le site : http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/tend/DZA/fr/SP.URB.TOTL.IN.ZS.html).

Le graphe 3.1, montre l'évolution de la population urbaine en Algérie par rapport à la population totale pour l'ensemble de la période 1960-2005, on enregistre une moyenne annuelle de 47,1. C'est en 2005 qu'on enregistre le plus haut niveau (63,3) et c'est en 1960 qu'on enregistre le plus bas niveau (30,5)[15]. Les résultats obtenus pour la période allant du 1960- 2005, permettent de faire une projection et une prévision à l'ordre de 65,9% en 2010. Et selon le MSP (Ministère de la Santé et de la Population) :

- 1 algérien sur 3 vivait en ville en 1966 ;
- 1 algérien sur 2 est citadin aujourd'hui,
- plus de 4 algériens sur 5, soit plus de 82% de la population résidente sera, en toute hypothèse, urbanisée à l'horizon 2020.[16]

[15] Banque Mondiale -World Perspective Monde- Disponible sur le site : (http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/tend/DZA/fr/SP.URB.TOTL.IN.ZS.html)

[16] Selon le MSP (Ministère de la Santé et de la Population) in Kouider BOUTALEB. «La problématique de la décentralisation et de la démocratisation de la gestion des biens et services collectifs dans l'optique d'un développement durable : le cas de l'Algérie » Membre association de défense de l'environnement, université de Tlemcen

2.3. Urbanisation et répartition spatiale de la population urbaine

Le phénomène urbain en Algérie, comme on l'a déjà expliqué précédemment, est la conséquence directe d'une forte démographie conjuguée à un exode rural effréné, cette croissance est marquée d'une part, par la répartition inégale de la population urbaine sur le territoire, donc la croissance reste territorialement différencié, et la zone tellienne et principalement littorale reste la zone la plus peuplé. D'autre part, l'expansion spectaculaire des grandes villes (plus de 100 000 habitants), et l'expansion des petites agglomérations urbaines se trouvant dans la périphérie de ces grandes villes[2].

La répartition de la population urbaine sur le territoire national est fortement déséquilibrée, ce déséquilibre trouve son origine dans; l'impact des grandes pôles industriel littoraux, l'afflux et la prédominance d'un exode rural vers les centres urbains. Le tableau suivant nous permet de retracer l'évolution de la population urbaine par zones géographiques et ce selon le scénario prospectif.

Tableau 3.5 : Evolution des populations urbaines et rurales par grandes zones naturelles selon le scénario prospectif

Unité : Milliers d'habitants	1990			2000			2010			2020		
	P.R	P.U	T.U	P.R	P.U	T.U	P.R	P.U	T.U	P.R	P.U	T.U
Zone Tellienne	7,663	8,936	53,8	7,850	12,674	61,7	7,782	14,365	65,0	6,270	14,630	70,0
Haut plateaux	3,262	2,274	47,2	3,053	5,036	62,1	3,455	7990	70,0	4,150	12,450	75,0
Sud	977	1,274	56,0	961	2,078	68,3	1,345	3,080	70,0	1,665	5,025	75,0
Algérie	11,92	13,18	52,4	11,86	19,78	62,5	12,58	25,42	66,9	12,09	32,15	72,6

Source : «Demain l'Algérie » MEAT – 1995 in Rapport du CNES sur la ville algérienne où le devenir urbain de l'Algérie BULLETIN OFFICIEL N°6. P 141

P.R = Population rurale
P.U = Population urbaine
T.U = Taux d'urbanisation

La forte croissance urbaine et la multiplication des agglomérations[17] ont généré de grands déséquilibres spatiaux essentiellement sur l'espace littoral. En conséquence, le taux

[17] En Algérie, «l'agglomération est définie comme étant un groupe d'au moins 100 constructions, tel qu'aucune d'elles ne soit séparée de la plus proche de plus de 200 mètres ». in M.CHADLI, A. HADJIEDJ «THE CONTRIBUTION OF SMALL TOWNS TO THE URBAN GROWTH IN ALGERIA" Cybergeo : Revue européenne de géographie, No 251, 2003. P 4

d'urbanisation est passé de 58,8% en 1990 à 61,7% en 2000, il va atteindre d'après les estimations 65% en 2010 et 70% en 2020. En 2025 à une population totale d'environ 57 millions: les régions telliennes, regrouperaient 35 millions dont 11 millions pour les seules régions métropolitaines[18].

En dehors des grandes agglomérations littorales, dans les zones de la steppe, c'est la migration interurbaine qui a pris le relais avec le développement de villes de taille moyenne. Le nombre d'agglomérations urbaines a plus que doublé entre 1977 et 1987 passant de 210 à 447[19], en 1990 la population urbaine est passée de 47,% à 62,1% en 2000 pour atteindre 75% en 2020.

Au sud, c'est un territoire de près de 2 millions de km^2, il n'y avait qu'une dizaine d'agglomérations dont la taille dépassait les 5 000 habitants. Le réseau urbain ne comprenait aucune grande ville et un très petit nombre de petites et moyennes agglomérations avec une plus grande densité, ce qui explique d'ailleurs les taux les plus élevés de l'urbanisation, 52,4 % en 1998, 68,3% en 2010, pour atteindre 70%, 75% respectivement en 2010 et 2020. Ces agglomérations sont situées au Nord-Est du Sahara, où sont localisés les champs pétroliers. Le réseau urbain est plus dense dans cette zone que dans le reste du Sahara, le sort de ces agglomérations étant probablement plus ou moins lié au développement de l'industrie pétrolière. Le deuxième aspect lié à ce phénomène est l'expansion spectaculaire des grandes villes (plus de 100 000 habitants). Sur les 579 agglomérations urbaines recensées en 1998, il y avait 32 villes de plus de 100 000 habitants, dont quatre grandes métropoles (Alger, Annaba, Oran et Constantine). Sont des villes qui ont bénéficié de la plus grande proportion des efforts de développement et continuent à capter l'essentiel des activités économiques. Les deux tableaux suivants (3.6) (3.7), nous donne respectivement les villes algériennes plus de 100 000 habitants et le nombre de population urbaine qui y réside.

[18] CNES : « Rapport sur la ville ou le devenir urbain du pays » op.cite P 141
[19] Mostefa KHIATI « Démographie et population » OPU1996. P55

Tableau 3.6 : Ville de plus de 100 000 habitants par strates de taille en 1998

Tranche de population	Villes
Plus de 1 500 000 habitants	Alger
600 000 à 1 000 000	Oran
300 000 à 600 000	Constantine- Annaba
200 000 à 300 000	Sétif- Batna- Blida
150 000 à 200 000	Sidi Belabbés- Biskra- Djelfa- Tébessa- Skikda- Chlef- Tlemcen- Tizi Ouzou -Tiaret
100 000 à 150 000	Béjaïa- Ouargla- Béchar- Bourdj Bou Arréridj- Médéa- Ghardaïa – Mostaganem- Souk Ahras- Touggourt- Saïda- Guelma- Jijel- El-oued- El Eulma- Relizane- Bordj el- Kifen- M'sila

Source : MATE « Aménager l'Algérie de 2020 » P37.

Tableau 3.7 : La population urbaine des principales villes algériennes succèdent

Principales villes (population 1998- 2007)		
Villes	**1998**	**2007***
Alger	3 700 000	6 253 265
Oran	705 000	1 248 458
Constantine	465 000	707 021
Annaba	352 000	391 091
Blida	229 000	249 371
Sétif	215 000	232 424

Source : Elaboré par l'auteur à partir de site Internet de chaque ville.
- Données recueillie à partir du site Internet www.Populationdata.net
Informations carte statistique sur les populations et les pays du monde.

Le tableau ci-dessus (3.7) nous montre, que la population urbaine continue à augmenter dans les grandes villes ou dans les régions métropolitaines (Alger, Oran, Constantine, Annaba), le tassement démographique enregistré durant cette dernière décennie n'a pas freiné évidemment le rythme d'urbanisation des ces métropoles, la capitale à elle seule représente prés de 6 253 265 habitants, Oran 1 248 458 habitants. Cela est expliqué, par la

taille et la place qu'occupent ces villes, ainsi que le rythme d'urbanisation suivi durant les deux premières décennies de l'indépendance, caractérisé par une forte intensité des migrations internes, notamment de l'exode rural, résultat de l'industrialisation. Durant ces décennies, la population métropolitaine et celle des grandes villes a augmenté de 50 à 80 %[20]. La population urbaine de la capitale est passée de 1.735.226 habitants en 1977 à 2.104.434 habitants en 1985[21].

En 1966, on comptait 94 agglomérations urbaines et on passe à 211 en 1977, à 447 en 1987 pour atteindre 580 agglomérations en 1998. D'une décennie à une autre, le nombre d'agglomérations est multiplié par deux[22].

Depuis les années 80, en plus du gonflement spectaculaire des grandes régions métropolitaines, on assiste encore à un autre phénomène, c'est l'expansion des petites et moyennes agglomérations urbaines. Promues en importants centres urbains pour pallier la croissance des grandes villes et de stabiliser les flux migratoires, ces villes ont bénéficié d'un renforcement considérable en matière de logement, d'équipement et d'infrastructure afin de devenir des véritables centres de vie pour la population croissante qu'elles concentrent. Le tableau 3.8 montre que toutes les catégories des villes ont connu un accroissement considérable, les agglomérations de moins de 30 000 habitants regroupent plus de la moitié de la population algérienne agglomérée en 1998[23]. En effet, l'accroissement urbain le plus important se situe principalement dans les régions de Steppes et les hautes plaines, le foisonnement des petites villes est lié essentiellement au gonflement démographique des anciens bourgs ruraux de la steppe.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

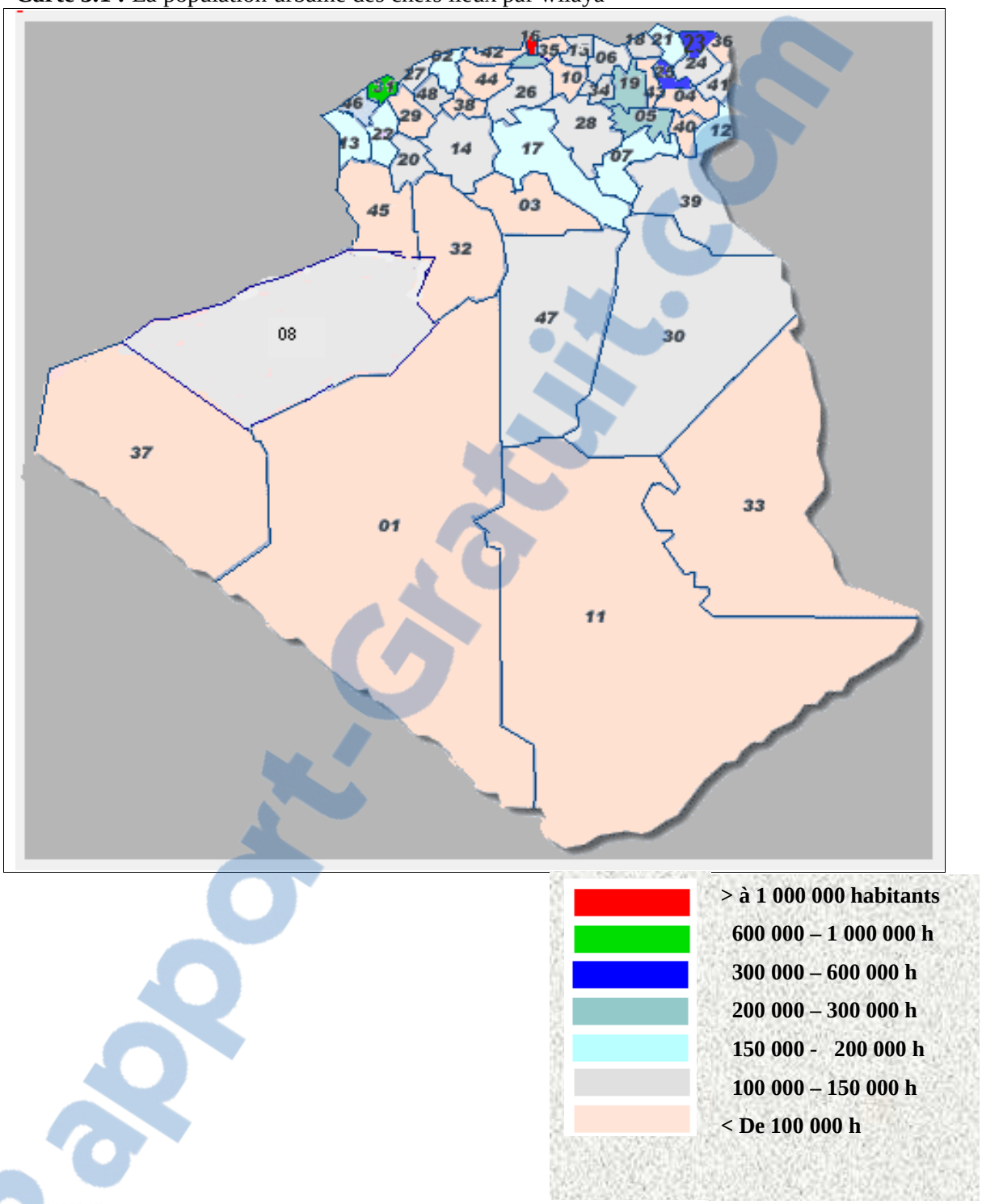
[20] Cherif RAHMANI «La croissance urbaine en Algérie, coût de l'urbanisation et politique foncière» OPU, 1982 P105.
[21] Mostefa KHIATI « Démographie et population » OPU1996. P55.
[22] Projet SNAT 2025 » Les gestions et les compositions territoriales » P 97.
[23] Cybergeo. Revue européenne de géographie, No 251, 20 octobre 2003

Tableau 3.8 : Répartition régionale des agglomérations de plus de 5 000 habitants (1954-1987-1998)

Taille des Agglomérations	Tell (littoral)			Steppes et hautes plaines			Sahara			Algérie (Total)		
	1954	1987	1998	1954	1987	1998	1954	1987	1998	1954	1987	1998
> 100 000 hab	2	9	12	1	5	14	0	2	6	3	16	32
De 50 à 100 000	3	7	11	0	14	21	1	5	2	4	26	34
De 20 à 50 000	9	34	55	3	35	44	0	10	15	12	79	114
De 10 à 20 000	9	45	110	9	36	79	6	11	16	24	92	205
De 5 à 10 000	21	121	187	9	94	161	3	19	42	33	234	390
Total	44	216	375	22	184	319	10	47	81	72	447	775

Source : données reconstituées à partir de ONS, 1998 et 2000 et statistiques générales de l'Algérie 1954, 1960 in Kamel Kateb : « La statistique coloniale en Algérie (1830-1962) Entre la reproduction du système métropolitain et les impératifs d'adaptation à la réalité algérienne.
(Disponible sur le site : http://www.insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/cs112b.pdf)

Carte 3.1 : La population urbaine des chefs lieux par wilaya



Source : Réalisée par l'auteur à partir des données du tableau 3.6.

Rapport-Gratuit.com

3. Les instruments d'urbanisme en Algérie

L'histoire urbaine récente de I'Algérie est marquée par une série d'événements importants, marqués surtout par l'élaboration d'un certain nombre d'instruments de planification et de gestion qui visent à faire de la ville, à l'échelle du territoire, un agent de diffusion du développement économique et, au niveau interne, un espace de vie conforme aux nouvelles options et qui répond aux exigences de la population. A cet égard, le développement de la ville nécessite la prise de décision de la programmation d'actions multiples en rapport avec les multiples enjeux auxquels la ville fait face; se sont autant d'instruments d'urbanisme et de planification stratégique conçus en amont pour reprendre l'ensemble de ces enjeux et définir une vision de l'avenir. En aval, ils sont destinés à capter, et canaliser les ressources urbaines disponibles ou à mobiliser. Après les échecs endossés dans l'application des anciens instruments d'urbanisme tels que le PUD (plan d'urbanisme directeur), PUP (plan d'urbanisme provisoire) et ZHUN (zone d'habitat et d'urbanisme nouvelle) définis par de simples circulaires, une nouvelle loi a été promulguée afin de prendre en charge l'ensemble du territoire, vu que les anciens instruments de planification urbaine qui reposent sur la programmation des investissements publics deviennent obsolètes. Les nouveaux instruments d'urbanisme sont beaucoup plus orientés vers la rationalisation de l'occupation des sols. Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU) et le plan d'occupation du sol (POS) sont deux instruments d'urbanisme prévus par la loi n° 90-29 du 01/12/90 relative à l'aménagement et à l'urbanisme. Les règles qui en découlent sont opposables aux tiers. Ils ont donc force de loi[23]. Ces deux instruments se situent en aval de la planification spatiale. Ils sont cadrés par de multiple instruments d'aménagement du territoire : (i) au niveau national par le schéma national d'aménagement du territoire (S.N.A.T), (ii) au niveau régional par les schémas régionaux d'aménagement du territoire (S.R.A.T) et (iii) au niveau wilayal par les plans d'aménagement de wilaya (P.A.W). Avant de présenter les deux nouveaux instruments d'urbanisme, passons rapidement en revue les caractéristiques de la ville algérienne, ensuite, nous présenterons les objectifs des trois types d'instruments d'aménagement du territoire ainsi qu'un aperçu historique de ces instruments de planification.

[23] CNES : « Rapport sur la ville ou le devenir urbain du pays » op.cite P 132-134

3.1 Caractéristique de la ville algérienne légende échèle

La ville algérienne est en pleine mutation. Ce changement n'est pas sans anomalies et se manifeste par une extension anarchique des espaces et une carence en matière d'infrastructures et de services de bases, inadéquation des politiques adoptées, une armature urbaine déséquilibrée, des disparités régionales importantes, etc. Dans ce qui suit nous allons présenter les autres caractéristiques de la ville algérienne, l'analyse de la situation actuelle révèle que si ces tendances venaient à se poursuivre, les conséquences en seraient dramatiques et irréversibles. Les autres caractéristiques sont expliqués en outre par :

- Une croissance urbaine importante et anarchique générant des difficultés de gestion;
- Déficit chronique en matière de transport, d'habitat et d'équipements;
- Des effets d'une absence d'une politique urbaine qui s'inscrit dans une stratégie d'Aménagement du territoire;
- Des mécanismes de planification et de gestion urbaine inadéquats;
- Des pratiques spéculatives et contraignantes de la gestion du foncier;
- Accentuation intolérable de la littoralisation, avec plus de 25 millions d'habitants pour la zone tellienne en 2020;
- Une absence de stratégie de gouvernance qui impliquerait la société civile dans le processus d'urbanisation et la gestion de la ville;
- La sur-occupation et un parc surchargé des logements;
- Une dégradation alarmante des ressources naturelles (eau polluée et une disponibilité en eau inférieure au seuil de rareté, réduction de la SAU, pression sur les ressources et les écosystèmes steppiques et oasiens);
- La prolifération de l'habitat non réglementé, spontané, autrement dit illicite et précaire;
- Les services techniques urbains largement insuffisants (eau potable, électricité, assainissement, voirie);
- Des effets inquiétants sur l'environnement (pollution), la santé (épidémie maladie a transmission hydrique) et les ressources (pénurie d'eau);
- De nombreuses unités polluantes implantées dans le tissu urbain;
- Sur le plan économique et social, le chômage, le sous-emploi et l'absence de politique de solidarité et de proximité au niveau des quartiers renforcent les tendances aux inégalités et à l'exclusion;

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

- Des contraintes de l'inadaptation des missions de l'administration locales à la complexité des villes;
- Exode rurale qui fait que la ville s'est maintenant ruralisée. Cet exode a été aggravé par le terrorisme qui a poussé des milliers de personnes à se déplacer vers les alentours des villes;

3.2. Aperçu historique des instruments de planification urbaine

Pour retracer l'évolution des instruments d'urbanisme en Algérie, on peut noter que pendant la période coloniale qu'une politique en matière d'urbanisme a été adoptée et qui se référait à l'appareil législatif appliqué en France depuis 1919, avec quelques adaptations aux conditions du pays[24]. Ainsi, les anciens instruments de planification à travers l'expérience française, sont importés et appliqués en Algérie. En 1958, il y a eu l'amorce du Plan de Constantine aux tentatives de rattrapage économique et social pour contrecarrer la révolution algérienne. L'année 1960, est marquée par l'application du décret 58- 463 du 3 décembre 1958[25], concernant les Plans d'urbanisme directeurs (PUD) et les plans d'urbanisme de détail. En 1962, le « Plan d'Urbanisme de Principe » est introduit, il vise l'encadrement du développement et d'urbanisme des communes ayant une population inférieure ou égale à 1000 habitants[26], cela devait perdurer jusqu'au mois de juin 1975, date limitant la validité des textes d'origine coloniales. Et la nationalisation et étatisation des terres[27]. Le PUD, établi pour une période de 15 à 20 ans[28], A partir de la fin des années 1980 et le début des années 1990, une prise de conscience, rendu inéluctable par l'évolution du contexte politique et économique, tout un arsenal de textes juridiques commençait à voir le jour pour répondre aux nouvelles orientations politiques inscrites dans la nouvelles constitution de 1989, qui marque une rupture totale avec trente années de dirigisme étatique, les anciens instruments de planification urbaine devient caduque, et de nouveau instruments d'urbanisme sont nés, orienté vers la rationalisation de l'occupation des sols et non vers la programmation des investissements. Le PUD n'a été abandonné, que lorsque la Constitution de 1989 avait reconnu la propriété privée avec la promulgation de la loi d'orientation foncière N° 90-25, ce

[24] CNES : « Rapport sur la ville ou le devenir urbain du pays » op.cite P 132-134
[25] Idem.
[26] CNES : « Rapport sur la ville ou le devenir urbain du pays » op. Cite. P 132-135
[27] Youcef LAZRI «ville : entre politiques urbaines et enjeux territoriaux. Un état de questionnement sur les villes » in journée d'étude Nationale sur l'urbanisme. 2 juin 2001 Sétif. P176.
[28] Cherif RAHMANI «la croissance urbaine en Algérie, coût de l'urbanisation et politique foncière» OPU, 1982 .P232.

qui a permis, par la suite, d'adopter la loi relative à l'aménagement et à l'urbanisme N° 90-29 qui a mis en place les PDAU et POS. Toutes ces lois vont définir les usages et propriétés, les règles d'expropriation plus restrictives qui doivent respecter le droit de propriété, l'économie des sols urbains, le rôle des nouveaux acteurs impliqués dans la gestion du foncier, et enfin la cessibilité des biens de l'Etat. Ceci marque définitivement la fin du monopole de l'Etat.

3.3. Les instruments d'aménagement du territoire

L'aménagement du territoire, en tant que politique d'allocation des ressources publiques visant à harmoniser le développement humain et économique des territoires, s'impose parmi les outils publics à mobiliser[29]. Au début des années 80, il y'a eu la création de l'agence national pour l'aménagement du territoire (ANAT) et la loi sur l'aménagement du territoire introduisant une approche globale, l'ANAT est chargée d'abord d'établir les monographies des wilayas du pays.

Dans la même période, sont définis les schémas d'aménagement, par le biais d'une loi sur l'aménagement du territoire (loi n° 87-03 du 27-01-1987) : Le SNAT (schéma national d'aménagement du territoire), le SRAT (schéma régional d'aménagement du territoire)

Le S.N.A.T est à l'échelle du territoire national. Il est initie par l'Etat central. Il règle la distribution des activités et du peuplement à travers le territoire national, en visant une distribution équitable des richesses, notamment pour les régions du sud et les régions frontalières. C'est le S.N.A.T, dans ses multiples schémas sectoriels, qui localise les grandes infrastructures dédiées à la formation et à l'enseignement, celles relevant de l'économie, des transports et de la communication.

Les schémas régionaux d'aménagement du territoire (S.R.A.T) sont à l'échelle inter-wilayale, c'est-à-dire des régions au nombre de neuf (09). Ils sont aussi initiés par l'Etat central. Ils distribuent les activités et le peuplement à travers la région, localisent les infrastructures et les équipements et règlent l'armature urbaine régionale.

[29] Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, « Le schéma régional d'aménagement et de développement du territoire de la région Nord Centre » P11.

3.4. Le plan d'aménagement et d'urbanismes (P.D.A.U)

La période de transition algérienne qui date de 1990 est caractérisée par la promulgation de la loi d'orientation foncière N° 90-25[30] et de la loi relative à l'aménagement et à l'urbanisme N° 90-29 qui a mis en place les PDAU. Le plan d'aménagement et d'urbanisme est un plan directeur au sens classique du terme. Il est à la fois : un guide de gestion et de prévision, pour les décideurs locaux (communes), un programme d'équipement et d'infrastructure, pour la ville ou l'agglomération, et un zonage du territoire communal.

Le P.D.A.U concerne l'échelle de la ville ou de l'agglomération, autrement dit l'échelle de la commune ou d'un groupement de communes. Sur le plan juridique, le P.D.A.U est opposable aux tiers, c'est-à-dire qu'aucun usage du sol ou construction ne peut se faire en contradiction avec les dispositions du P.D.A.U sous peine de sanctions. Le P.D.A.U est un instrument de planification à long terme, dans la mesure où il prévoit des urbanisations futures. Par rapport à l'aménagement du territoire, le P.D.A.U dans ses dispositions doit respecter les dispositions du S.N.A.T, du S.R.A.T et du P.A.W pour la commune ou les communes concernées, en matière de programmes d'équipements et d'infrastructures, il fixe les références des différents P.O.S de la commune ou des communes concernées, c'est-à-dire les périmètres des P.O.S à réaliser.

Les principales orientations de développement prônées par le PDAU se résument comme suit :

- La rationalisation de l'utilisation des espaces urbains et périurbains : pour les premiers, il s'agit d'occuper le sol par l'affectation d'activités, les formes et la densité d'occupation en adéquation avec sa valeur réelle dans la ville ou l'agglomération. Le centre doit se distinguer des secteurs périphériques par la densité élevée de son occupation et la nature de ses activités. Pour les seconds, il s'agit de préserver les terres et les activités agricoles et de prévoir une urbanisation progressive.

[30] La loi 90.29 du 1 décembre 1990, a été mise en application par des décrets exécutifs qui sont :
- Décret 91/177 du 28/05/91 définissant le PDAU (Plan Directeur d'Aménagement Urbain) et sa procédure d'élaboration et d'approbation.
- Décret 91/178 du 28/05/91 relatif au P.O.S (Plan d'Occupation des Sols) et la procédure d'élaboration et d'approbation.
- Décret 91/175 du 28/05/91 relatif aux règles générales d'urbanisme.
- Décret 91/176 du 28/05/91 définissant les actes d'urbanisme (permis de construire, permis de lotir, certificat de morcellement, permis de démolir, certificat de conformité).

- La mise en place d'une urbanisation protectrice et préventive : protectrice des périmètres sensibles, des sites (naturels ou culturels) et des paysages, et préventives des risques naturels pour les établissements humains (inondations, glissement de terrain….).
- La réalisation de l'intérêt général : par la programmation des intérêts collectifs et des infrastructures et l'indentification des terrains nécessaires à leur localisation.
- La prévision de l'urbanisation future et de ses règles : c'est l'objectif principal de tout plan directeur. Le P.D.A.U détermine des entités urbaines ou secteurs selon le vocabulaire de la loi et prévoit leur évolution dans le temps ; fixe les emplacements des projets d'intérêt général et d'utilité publique ; détermine les limites des futurs projets P.O.S fixé pour chaque secteur, des dispositions réglementaires générales. Les différents types de secteurs sont :
  - Les secteurs urbanisés;
  - Les secteurs à urbaniser;
  - Les secteurs d'urbanisation future;
  - Les secteurs urbanisables.

A travers les secteurs définis ci-dessus notamment les zones d'urbanisation, nous pouvons distinguer :

- Les densités proposés sur la zone bâtie ou à bâtir;
- Les zones à rénover;
- Les zones à réhabiliter;
- Les zones à restructurer;
- Les sites urbains particuliers à préserver et (ou) à revaloriser;
- Les zones naturelles à préserver (jardin, site boisé ….);
- Les zones à forte ou moyenne potentialité agricole;
- Les bandes de littoral.
- Par ailleurs, il peut exister des zones spéciales autonomes incluses dans les divers secteurs d'urbanisation, comme ;
- Les zones activités particulaires : zones d'activité industrielle (Z.I) ; zone d'activité commerciale (Z.A.C) ; zones d'expansion touristique (Z.E.T), (les zones d'habitat urbain nouvelles (Z.H.U.N). remplacement des P.U.D.
- Les périmètres réservés à un usage spécifique, tels que les décharges publiques, les cimetières, les fourrières…

Pour l'élaboration du PDAU avant qu'il n'ait de loi, le PDAU passe, hormis les phases d'études, par un assez long processus d'adoption et d'approbation. C'est le cas de tout

instrument d'urbanisme à caractère réglementaire. Ce processus comprend trois phases essentielles : une phase de mise en place, une phase de concertation et d'adoption et enfin, une phase d'approbation et de mise en application, enfin le P.D.A.U peut être révisé en cas de besoin.

3.5. Le plan d'occupation des sols

Dans la législation algérienne, le P.O.S proprement, dit n'a pas existé réglementairement avant 1990, de graves lacunes apparaissent dans la maîtrise de l'aménagement de détail. Avec l'abrogation de l'instrument unique la planification et de programmation urbaine qui était le plan d'urbanisme directeur (P.U.D), se faisant sentir la nécessité d'un instrument d'urbanisme réglementaire permettant de créer l'articulation entre l'échelle de l'urbanisme directeur, et ses grandes orientations et l'échelle des actes d'urbanisation à l'échelle des quartiers, de la parcelle ou de groupement de parcelles (construction, lotissement, démolition).

Le plan d'occupation des sols, est un instrument réglementaire de gestion urbaine et communale. Il revêt un caractère obligatoire pour la commune qui l'initie dans le but de fixer des règles spécifiques pour l'urbanisation de partie ou de la totalité de son territoire et la composition de leur cadre bâti.

Les études d'aménagement et d'urbanisme telles que celles réalisées dans le cadre des P.D.A.U évaluent le potentiel foncier et l'individualisation et l'affectant par secteurs, cités précédemment, ils sont par la suite réglementés par les plans d'occupation des sols (POS) traitant des tissus urbains existant et qui ont pour but de rénover ou de restructurer le tissu urbain selon le cas.

Contrairement au P.D.A.U, qui évalue le potentiel foncier et l'individualisation et l'affectant par secteurs, cités toujours précédemment, ils sont par la suite réglementés par les plans d'occupation du sol(POS) traitant des tissus urbains existant et qui ont pour but de rénover ou de restructurer le tissu urbain selon le cas.

Le P.O.S est constitué d'un ensemble de documents d'urbanisme qui définissent les modalités opérationnelles d'aménagement et les règles et servitudes d'occupation du sol et de construction pour un territoire communal ou une partie de ce territoire, à moyen terme (5 à 10 ans).

Instrument d'urbanisme réglementaire, le POS est opposable aux tiers et a, donc, comme le PDAU, force de loi. C'est sur la base du respect ou non de ses dispositions que

l'acte d'urbanisme est autorisé et qu'un permis de construire, de lotir ou de démolir est délivré. Le P.O.S constitue, par conséquent, un véritable cahier des charges pour les constructeurs, dans un secteur donné, et une référence réglementaire pour les pouvoirs publics locaux.

Le POS est le dernier niveau de la démarche de planification urbaine. Il dépend, dans son élaboration, directement, des autres règles et documents d'urbanisme de portée nationale ou régionale (S.N.A.T et S.R.A.T) et des dispositions du P.D.A.U qui définissent les secteurs d'urbanisation, les règles générales d'occupation du sol.

Pour récapituler, le POS a pour objectif de :

- Fixer avec détail pour le ou les secteurs concernés par la forme urbaine, ainsi que l'organisation et les droits à construire et l'utilisation des sols.
- Réglementer la multitude d'actes d'urbanisation individuels (construction, lotissement et démolition) et de les rendre conformes aux objectifs et orientations du projet communal contenu dans le P.D.A.U.
- Délimiter l'espace public, les espaces verts, les emplacements, réservés aux ouvrages publics et installation d'intérêt général et les tracés et caractéristiques des voies de circulation.
- Indiquer aux acteurs de l'urbanisation et de la construction (collectivité et intérêts particuliers), ce qui est autorisé ; Ce qui est interdit.
- Edicter les principales conditions et caractéristiques de l'urbanisation et de la construction.
- Pour cela, il fixe, dans le détail, comme son nom l'indique, les contraintes d'occupation des sols.
- Localiser les terrains agricoles à préserver et à protéger.

Les instruments d'urbanisme tels que le PDAU, le POS ne sont pas de création algérienne bien sûr, mais leurs objectifs théoriques ne différents pas tellement de ceux de leurs pays d'origine. Le PDAU et POS sont deux instruments qui ont certes le mérite de combler un vide juridique patent, parce qu'ils constituent un moyen de maîtrise du développement urbain, mais les études ont montré que leur apport, potentiellement efficace, est entaché de lacunes entamant ainsi leur efficience. L'Algérie doit se tourner vers les mécanismes qui gouvernent les changements dans sa société pour mieux adapter sa législation urbaine même si certaines idées et expériences de l'Europe servent comme source d'inspiration sans qu'elles soient appliquées intégralement.

Les nouveaux instruments d'aménagement et d'urbanismes à savoir POS, PDAU qui sont venus pour pallier aux insuffisances des anciens instruments, reste imprégnés par la nature des anciens techniques héritées de la période coloniale, la réglementation exige un diagnostique thématique qui se base sur des perspectives en matière de démographie, de logement, d'équipement, d'emploi, etc.

La ville algérienne est le résultat de processus complexes dans lesquels la croissance récente de la population a été très rapide, parfois brutale et souvent mal ou pas du tout maîtrisée, cette croissance s'opère surtout suite à un exode rural important en direction des villes ainsi qu'à l'augmentation des populations urbaines existantes. Ce contexte démographique est confronté à des problèmes difficiles à maîtriser, cette difficulté réside surtout dans l'inadéquation entre une population en croissance rapide et sa répartition spatiale, De nombreux scénario de la croissance future de la population sont évoqués, il va falloir prendre en charge une population, évaluée selon des hypothèses favorables à 34,8 millions d'habitants en 2008, 38 millions d'habitants en 2010 et 44,3 millions d'habitants à l'horizon 2020 (plus de 6.400.000 hab entre 2000 et 2010 et plus de 6.300.000 hab entre 2010 et 2020)[31].

La croissance urbaine, au rythme accéléré et non contrôlé, se traduit par un processus de densification horizontale, extension continue et mutation. Une densification qui variée d'une région à une autre, en générale situé avec une plus grande proportion dans la zone du littorale, cette croissance urbaine est la plus forte, souvent associée ici à une forte croissance démographique, supérieur dans la plupart des cas à la moyenne nationale. Dans les hauts plateaux une situation similaire mais avec l'émergence des petites villes créées par la désertification et la dévitalisation économique de la steppe aussi bien à l'Est qu'au centre et à l'Ouest où les taux enregistrés atteignant 5 à 6% par an.

4. Les spécificités et les caractéristiques de la ville algérienne

Les problèmes auxquels font face les villes algériennes sont multiples, Toutefois, des efforts sont consentis afin de les rendre plus conformes aux normes modernes et surtout plus aptes à jouer leur rôle de moteur du développement économique et social. La tâche n'est pas facile, néanmoins pas impossible. D'importants efforts ont été déployés par les pouvoirs publics durant les quarante dernières années pour mieux gérer et développer la ville. Cela au

[31] Rapport du CNES « L'Urbanisation et Politique de la Ville » ANALYSE DU DOSSIER « DEMAIN L'ALGERIE » P53

moyen des programmes de développement des infrastructures et services publics ainsi que la création d'activités économiques savamment reparties à travers les principales régions et zones du territoire national[32]. Même si certaines villes ont connu une extension, celle –ci s'est faite d'une manière anarchique. La ville algérienne n'a pas été réfléchie dans le sens d'une extension harmonieuse des espaces urbains en particulier de celle des chefs-lieux. Les solutions préconisées ou envisagées pour atténuer sinon limiter les effets pervers de cette urbanisation galopante seront présentées dans les points ci après :

4.1. Améliorer les niveaux de vie des populations

Amélioration du niveau de vie des populations urbaines et rurales semble une nécessité absolue pour endiguer, sinon réduire l'exode rural qui a fait que la ville s'est maintenant ruralisée. Cet exode a été aggravé par le terrorisme qui a poussé des centaines de milliers de personnes à se déplacer vers les alentours des villes. Cet engorgement a fait que la ville, se trouve actuellement surpeuplée. Ce qui a généré une demande accrue en infrastructures, en emplois, en logements, et d'autres couvertures.

4.2. Restructurer l'espace national, pour maintenir un équilibre régional et corriger les déséquilibres de l'armature urbaine

Réorganiser l'armature urbaine, en prévision d'une population urbaine en 2010 qui sera de 36 millions. L'exode rural est désormais considéré comme irréversible et inévitable, mais la réorganisation de l'armature urbaine devrait en atténuer les effets par un desserrement de la pression autour des grandes villes. A ce titre, « **la nouvelle ville** » constitue une réponse en tant que pôle d'organisation et de desserrement de la pression urbaine autour des grandes villes. On peut définir la nouvelle ville comme un ensemble de programmes qui sont inscrits dans les projets d'intérêt national, et qui vise le développement harmonieux et équilibré du territoire national qui est l'un des objectifs de la politique nationale d'aménagement du territoire[33]. En effet, la nouvelle ville permettra, entre autre, de freiner et rééquilibrer la littoralisation et redéployer les populations et les activités vers des zones préalablement aménagées. L'exemple de la ville de Sidi Abdellah, dont le site se trouve à 25Km de la

[32] Abdelmadjid Djenane : « agglomération des populations et développement local » in colloque international articulation espace local- espace mondiale enjeux problèmes et perspectives. Béjaïa 2006. P 159.
[33] MATE : « Rapport sur les nouvelles villes ». Sept 2001, P 2.

Rapport-Gratuit.com

capitale, et dont les fonctions prévues visent la création d'un nouveau pôle urbain. Les fonctions programmées sont les technologies avancées, à travers la création d'un techno-parc, les TIC, à travers la création d'un cyber-parc, la médecine, la pharmaceutique et la parapharmaceutique, la formation et la recherche scientifique. D'autres villes nouvelles sont inscrites dans les projets de l'Etat et qui sont ; Boughzoul, Imedghassen, Naâma, Metlili jedida et El Menâa).

4.3. Préparer les villes pour affronter la mondialisation

Á l'ère de la mondialisation et de la globalisation de l'économie, aucun pays n'échappe à ce phénomène, et qui semble engloutir dans son courant tous les pays qu'ils soient consentants ou pas. Certains ont choisi de l'affronter et de tirer profit, d'autres par contre le subissent avec beaucoup d'appréhension. Cependant, Pour ne pas rester à l'écart de ce monde, et continuer à ne subir que les effets négatifs de cette mondialisation, l'Algérie au cours de ces derrières années, a commencé d'entreprendre des mesures et des stratégies qui lui permettrent de faire face, ainsi des reformes, des nouvelles politiques qu'impose ce phénomène sont engagées, les dernières mesures en dates, s'affichent par les programmes de soutien à la relance économique (1999-2009). Face à ce phénomène irréversible (mondialisation), les villes deviennent la scène de mutations rapides, même si les prémices de cette mondialisation commencent à faire timidement leur apparition sur les grandes villes et ces métropoles algériennes, par contre les autres régions urbaines demeurent encore quasi-inapparentes et qui semblent être totalement à l'écart de ce phénomène d'envergure mondiale et trouvent des difficultés d'insertion pour pouvoir faire une place face à la mondialisation, les villes algériennes connaissent actuellement un glissement quasi généralisé de leur évolution vers des formes de croissance plus ou moins incontrôlées qui mettent en danger l'harmonie de leur fonction. Elles sont surpeuplées et étalées. La ville est appelée à développer et à offrir de meilleurs avantages comparatifs sur le plan économique. Elle doit s'inscrire dans l'environnement mondial qui privilégie le secteur des services, enfin, les villes sont devenues des foyers de compétitions dans différents domaines.

4.4. Maîtriser et organiser l'urbanisation par la mise en place d'une politique du développement et l'organisation du réseau urbain (Option HP. Sud)

Le problème des grandes villes revient à l'ordre et des tentatives de remède sont inscrites, il est nécessaire aujourd'hui d'élaborer une stratégie d'action où la ville algérienne doit être intégrée dans un processus de développement d'une dimension nationale. Actuellement, la répartition de la population et des villes est largement déséquilibrée, comme déjà dit, caractérisées par un surpeuplement et une surconcentration dans le nord principalement sur la bande littorale, conjuguée aux effets dévastateurs occasionnés par les risques majeurs. Le littoral qui s'étend sur 1200 km, il représente un écosystème fragile et constamment menacé de dégradation (2/3 de la population sur 4% du territoire seulement, des activités économiques et des infrastructures sont implantées le long de la bande côtière). Cela rend impérative la mise en place d'une politique du développement et l'organisation du réseau urbain. Pour répondre à cette problématique, l'Etat a prévu la mise en place d'une stratégie, là où le système urbain suggère par la nouvelle politique d'aménagement et développement durable du territoire horizons 2020 (SNAT 2020)[34], cela s'est traduit par une option de redéploiement de la population, sa stratégie repose essentiellement sur la réorientation différentielle des actions et programmes vers les zones de redéploiement : Hauts-Plateaux et Sud.

La nouvelle politique que trace le scénario volontariste de reconquête des régions intérieures du territoire, ses objectifs visent le redéploiement de 3 millions de personnes vers les Hauts- Plateaux et Sud. Cette politique vise aussi :

- La sauvegarde de la zone littorale et des grandes métropoles à vocation internationale;
- La promotion du développement durable pour toutes les régions;
- Le renforcement de la justice sociale, de la cohésion sociale et de l'unité nationale.

[34] L'enjeu du Schéma d'aménagement et de développement durable est d'organiser des perspectives régionales en matière de développement, de cohésion sociale, d'urbanisme et de logement, de transport et d'environnement dans une logique opérationnelle et ce à long terme (2025).

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

Tableau 3.9 : Scénario volontariste : Redéploiement de 3 millions de personnes vers les Hauts- Plateaux et Sud

Horizons Régions	2010	2020
Tell	20 000 000	22 500 000
Hauts Plateaux	10 500 000	13 500 000
Sud	3 500 000	5 500 000
Algérie	36 000 000	41 500 000

Source : MATE « Aménager l'Algérie de 2020 » P37.

4.5. Faire de la ville un pôle économique attractif pour les investissements

Le rôle de la ville d'aujourd'hui diffère de celle d'hier, son développement et son fonctionnement, dépendent de sa capacité à attirer les investissements, à produire suffisamment de biens et services, offrir un maximum d'emploi, s'adapter surtout aux nouvelles fonctions et subir des retombées qui dépassent le caractère local, rendre la ville attractive d'investissement, pour créer un dynamisme. Comme dans toute économie libérale, l'encouragement de l'investissement passe non seulement par l'accès facile à des terrains viables, mais par des facilités administratives et la simplification de la procédure. Dans cet esprit, s'inscrit par exemple, la définition des zones à promouvoir : des zones d'expansion économique, pour les activités tertiaires, productives ou touristiques, etc.

4.6. Maîtriser l'urbanisation et promouvoir un développement urbain durable

Le concept de développement durable et de protection de l'environnement est devenu un thème incontournable de tout débat politique, économique et social. Pour rappel, La définition de base du développement durable a été donnée par le rapport Brundtland en 1987 : "Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs". Les trois piliers du développement durable sont la protection de l'environnement, la croissance économique et l'équité sociale. Toutefois, la ville se trouve dans le cadre d'une approche en terme de développement durable en position devant permettre un épanouissement tant au niveau économique, environnemental, social, puisque il n'y aura pas de développement durable sans une bonne gestion de l'urbanisation. De ce fait, l'urbanisme durable permet d'abord, de limiter les effets néfastes sur l'environnement par la

mise en place d'un urbanisme écologique et mettre en valeur le patrimoine bâti ou végétal, cela se traduit encore par une bonne gestion de nombreux aspects environnementaux urbains, par exemple, consommation d'eau, production de déchets municipaux, traitement des eaux résiduaires, nuisances sonores et pollution atmosphérique. Ensuite, Assurer à l'ensemble des habitants, plus de bien-être, de meilleures conditions de logements, des équipements collectifs plus performants, la santé, etc. Eliminer les causes des ségrégations et exclusions urbaines, à travers la réhabilitation des quartiers et zones en difficultés, toute solution visant à l'amélioration des conditions de vie en milieu urbain doit intégrer les habitants. Enfin, assurer une efficience économique, par l'implantation des entreprises, pour créer des postes d'emploi et de lutter contre le chômage, certains auteurs ont montré que la hausse des produits (ou revenu) par habitants font monter le niveau d'urbanisation[35]. Dans cette optique, il faut rendre la ville attractive d'investissements nationaux et étrangers, favoriser et encourager l'arrivée de petites et micro entreprises, donner à chaque ville sa vocation (touristiques, services,…), cela permet de mettre en oeuvre le type d'organisation territoriale retenue et la dynamique économique qui lui est associée.

4.7. Prévoir une politique claire pour l'habitat

Dans toutes les villes du monde, l'habitat occupe plus de 50% de la surface du tissu urbain et l'habitat en est la fonction primordiale[36]. En Algérie, malgré les efforts déployés par les pouvoirs publics, et l'arsenal de moyens humains, financiers, et matériels ainsi que le lancement de plusieurs grands projets de construction de logements (la réalisation du projet de 1 million de logements entre la période 2005- 2009). Mais ce secteur tarde à sortir de la crise et les résultats ne reflètent guère la situation favorable dont il jouit depuis des années, de par les enveloppes prévues dans le cadre du plan de soutien à la relance économique à travers ses deux parties et les budgets conséquents qu'ils lui sont alloués. A ce titre, et devant cette réalité, aujourd'hui il semble que la crise persiste encore, à cet effet, il devient urgent de mettre en place une stratégie claire pour résoudre ce problème, pour permettre à la population de s'insérer dans son environnement en termes d'accès à l'emploi, aux équilibres et services urbains, enfin pour la prise en compte des possibilités d'intégration à la ville. D'autres actions sont à entreprendre et qui se résument comme suit :

[35] Mario POLESE & Jeanne M. wolfe. ed avec la collaboration de sylvain Lefebvre, « l'urbanisation des pays en développement » Edition Economica 1995. P19.
[36] Abdelaziz BAHLOULI : « Situation de l'habitat en Algérie de l'indépendance à nos jours », in Journée d'études nationale sur l'urbanisme sous le thème « où vont les villes algériennes. Sétif PUVIT 2001.

- Éviter les bidonvilles et améliorer la qualité de l'habitat et des conditions de vie des populations urbaines. Dans ce sens il faut prévoir une politique claire de lutte contre les formes de l'habitat illicites et de lutter contre les bidonvilles. L'éradication est certainement à éviter, dans la mesure où les populations démunies de ces bidonvilles sont la plupart du temps sans ressources et vivent dans une précarité absolue. Donc, il faut choisir un moyen pour renoncer à l'éradication, par exemple donner aux populations démunies la possibilité d'accéder à des sources de crédits, pour pouvoir s'intégrer dans la société.
- La question foncière et la maîtrise de l'usage du sol se trouvent au centre de la problématique de l'amélioration de l'habitat et de la lutte contre la précarité. Des instruments juridiques de sécurisation de l'accès au sol et des techniques de programmation de l'aménagement et de l'équipement urbain s'avèrent nécessaires. Le foncier, en tant que ressource non renouvelable, constitue par sa disponibilité et son prix un élément essentiel de la ville. Aucune politique d'urbanisation ne peut se concevoir sans une politique foncière cohérente qui prenne en compte les rapports entre propriété privée et propriété publique, la liberté des transactions et les politiques publiques à l'égard de la question foncière.
- La planification spatiale et la gestion du foncier sont les actions à mener pour à la fois maîtriser l'urbanisation et résorber l'habitat précaire.
- La mise en place de système d'accès au financement bancaire et des facilités dans le domaine de mobilisation de fonds auprès des institutions financières pour l'acquisition de logement.

4.8. Les autres actions envisageables

L'urbanisation demeure en Algérie complexe et ambiguë aux effets parfois contradictoires. Les villes continuent de se déstructurer, cela suscite un intérêt particulier afin de pouvoir saisir le phénomène correctement et de trouver des solutions concrètes. Devant l'ampleur de ce phénomène, nous essayerons dans ce qui suit, en guise de conclusion, de présenter les quelques actions à entreprendre et qui nous semblent non moins importantes que les précédentes, par exemple :

- Mettre en œuvre une politique d'urbanisation réfléchie et la mise en place d'instruments d'urbanisme fiables;

- Maîtriser la gestion des espaces verts par la conservation du patrimoine naturel, la protection de la faune et de la flore et la lutte contre l'érosion, la préservation des écosystèmes;
- Réorganiser l'armature urbaine, par la gestion du sol et du patrimoine par la maîtrise du foncier, des villes compactes, la densification de l'habitat et par une bonne restructuration urbaine;
- Maîtriser l'évolution des petites villes pour leur assurer un développement cohérent, dans ce sens, en 2007, 82 villes ont fait l'objet de diagnostic et d'expertise. Il s'agit de mettre en place des solutions pratiques ou du moins des remèdes;
- Mettre en place une bonne gestion de transport et des déplacements. Contrairement à la période d'avant la libéralisation, qui est caractérisée par une pénurie, l'offre actuelle a pu répondre en grande partie aux besoins de déplacement des citoyens. Toutefois, cette libéralisation a donné naissance à une quasi-anarchie sur le marché de transport collectif urbain. D'où la nécessité de mettre en place des mécanismes efficaces pour une meilleure gestion;
- Améliorer la planification urbaine et la disponibilité de terrains équipés autour des pôles de développement ou des centres d'activités industrielles, artisanales ou agricoles dans les villes pour permettre une installation progressive des nouvelles populations qui arrivent dans les centres urbains, à la recherche d'opportunités d'emplois;
- Identifier les éléments porteurs de croissance pour appuyer le développement économique, voir le rôle des autorités locales pour une bonne gouvernance des villes;
- Maîtriser et organiser la croissance des villes et favoriser le développement qualitatif des agglomérations;
- La coopération est nécessaire ; il est important de s'enrichir de l'expérience des autres pour ne pas refaire les mêmes erreurs qui ont étaient commises dans le passé (système d'urbanisation colonial concentré sur la bande littorale, quartiers sans vie nocturne, etc.);
- Développer et promouvoir l'investissement et le partenariat (public et privé) qui doivent contribuer à la création des activités économiques et à la promotion immobilière;

- Créer des villes structurées et animées qui ne soient pas des cités dortoirs comme le furent les Z.H.U.N, par la réalisation intégrée des équipements, de l'habitat urbain et des infrastructures de transport.

Conclusion

Dans ce chapitre nous avons essayé d'analyser le phénomène urbain en l'Algérie. Après avoir décrit globalement la réalité urbaine, il apparaît que la ville algérienne est caractérisée par une croissance urbaine spectaculaire non maîtrisée, ceci a engendré de multiples dysfonctionnements qui ont fait que ces villes évoluent dans une anarchie où ni les instruments d'ordre juridique, réglementaire et technique, et ni les actions d'aménagement n'ont pu éliminer jusqu'ici les effets pervers de cette croissance.

Les nouveaux instruments d'aménagement et d'urbanismes à savoir POS, PDAU qui sont venus pour pallier aux insuffisances des vieux instruments, restent imprégnés par la nature des anciens techniques héritées de la période coloniale, la réglementation exige un diagnostique thématique qui se base sur des perspectives en matière de démographie, de logement, d'équipement, d'emploi, etc.

La ville algérienne est le résultat de processus complexes dans lesquels la croissance récente de la population a été très rapide, parfois brutale et souvent mal ou pas du tout maîtrisée, cette croissance s'opère surtout suite à un exode rural important en direction des villes ainsi qu'à l'augmentation des populations urbaines existantes. Ce contexte démographique est confronté à des problèmes difficiles à maîtriser, cette difficulté réside surtout dans l'inadéquation entre une population en croissance rapide et sa répartition spatiale, De nombreux scénarios de la croissance future de la population sont évoqués, il va falloir prendre en charge une population, évaluée selon des hypothèses favorables à 34,8 millions d'habitants en 2008, 38 millions d'habitants en 2010 et 44,3 millions d'habitants à l'horizon 2020 (plus 6.400.000 hab entre 2000.et 2010 et plus 6.300.000 hab entre 2010 et 2020)[37].

La croissance urbaine, au rythme accéléré et non contrôlé, se traduit par un processus de densification horizontale, extension continue et mutation. Une densification qui variée d'une région à une autre, en générale située avec une plus grande proportion dans la zone du littorale, cette croissance urbaine est la plus forte, souvent associée ici à une forte croissance démographique, supérieure dans la plupart des cas à la moyenne nationale. Dans les hauts

[37] Rapport du CNES « L'Urbanisation et Politique de la Ville » ANALYSE DU DOSSIER « DEMAIN L'ALGERIE » P51.

plateaux une situation similaire est observée avec le rétrécissement des anciennes villes à cause de la dévitalisation économique de la steppe aussi bien à l'Est qu'au centre et à l'Ouest où les taux enregistrés atteignant 5 à 6% par an.

Conclusion de la première partie

Le long de cette première partie, nous avons pu retenir les points suivants :

Tout d'abord, on a pu analyser le rôle de l'espace, on a vu que ce dernier requiert une place importante dans l'analyse économique. Dès le XVIIIième siècle, mais surtout au XIXième, économistes et géographes ont tenté d'élaborer les principes généraux d'organisation de l'espace, considéré auparavant comme le simple traducteur des actions humaines, et économiquement il est neutre. Mais, à la fin du XVIII siècle, beaucoup d'auteurs ont essayé dans leurs travaux exprimés sous forme théorique à donner l'importance à cette notion et de démontrer que l'espace n'est pas économiquement neutre. Les premiers modèles de référence commencent tout d'abord par l'œuvre de Von Thünen considéré comme le père des théories de la localisation. Le second dans l'ordre chronologique, est issu de l'œuvre de Alfred Weber et porte sur la localisation industrielle. Ce sont ensuite, le géographe W. Christaller et l'économiste A. Lösch qui, avec la théorie des places centrales, apportent une contribution majeure aux théories de la localisation. En particulier, A. Lösch qui influencera et orientera pour longtemps la plupart des recherches postérieures en économie spatiale. Durant le XXième siècle, une deuxième voie de recherche, relativement récente, concerne l'élaboration d'une théorie de l'équilibre général spatial de l'économie. C'est, en fait, à la fin des années 50 que l'économie intègre progressivement l'hétérogénéité de l'espace dans ses analyses. D'abord W. Isard, sera à l'origine du courant de l'économie régionale. Il faut ensuite attendre les travaux de P. Krugman pour qu'une approche réellement originale des problèmes de la localisation soit proposée.

Ensuite, on a essayé de donner une analyse globale du phénomène urbain, on a pu évoquer le processus de naissance des villes. La ville apparaît comme un phénomène difficile à saisir à cause de ses problèmes spécifiques qui sont d'une grande complexité. Considérée comme un champ d'analyse presque pour tous les auteurs qui ont essayé de formuler des théories quant à l'analyse spatiale. L'analyse de la ville du point de vue de l'économie spatiale a été beaucoup plus développée dans les rapports à l'environnement que dans ses performances internes. Historiquement, si plusieurs auteurs peuvent se voir attribuer une contribution à l'élaboration des théories sur la ville, c'est W. Christaller et A. Lösch qui sont unanimement reconnus comme les fondateurs de la théorie explicative de ce phénomène. Pour

La science économique dans sa forme contemporaine ne s'est intéressée à la ville que tard. Depuis, les villes se sont transformées, mais elles se sont développées dans des conditions totalement différentes les unes des autres. Aujourd'hui le développement spectaculaire des villes, a provoqué une progression de l'urbanisation dans le monde qui semble un phénomène inéluctable, voire une de ces causes, explosion démographique, développement économique et social, résultat de la répulsion des campagnes, etc. Le développement de la population urbaine, considéré comme un phénomène sans précédent dans l'histoire de l'humanité, d'une population citadine de 14% en 1900, elle atteint 50% au début du XXIième siècle pour atteindre 60% en 2030. D'ailleurs l'essentiel de cette explosion urbaine dans les prochaines années aura lieu dans les pays en voie de développement. Ce qui pose avec acuité des questions relatives à leurs gestions.

Enfin, le constat établi ci-dessus, à propos des tendances de l'urbanisation mondiale, et plus particulièrement dans les PVD, s'applique en grandes parties à la situation algérienne. L'urbanisation demeure en Algérie complexe et ambiguë aux effets parfois contradictoires. L'urbanisation est liée à deux phénomènes : l'exode rural et l'augmentation des populations urbaines existantes; l'exode rural s'est développé surtout après le recouvrement de l'indépendance national. Il est dû à de nombreux facteurs : attrait des villes, industrialisation, sécheresse. Les villes algériennes sont caractérisées par ; une extension vertigineuse souvent non maîtrisée, la carence de la gestion urbaine et la non prise en charge des problèmes environnementaux, une croissance urbaine importante et anarchique générant des difficultés de gestion, etc. Aujourd'hui, il devient désormais urgent, de mettre des stratégies claires et des actions prioritairement engagées, pour au moins limiter le processus de dégradation urbaine et pour atténuer le caractère imprévisible des impacts néfastes, difficiles à éliminer.

Rapport-Gratuit.com

Deuxième partie :

Présentation de la wilaya de Béjaïa et analyse multidimensionnelle de la ville, défis et perspectives de développement de l'armature urbaine

Introduction à la deuxième partie

La première partie de ce travail a été consacrée à réaliser une étude théorique, qui nous a permis de maîtriser au mieux les notions de base pour entamer la deuxième partie, qui se veut être une continuité des recherches précédentes. Après avoir fait un rappel des théories de localisation, où la ville apparaît comme un champs d'analyse privilégié pour l'ensemble des auteurs de l'économie spatiale, et après avoir fait une analyse du phénomène urbain dans son ensemble et en l'abordant sous différentes échelles de grandeurs (monde, pays développés, pays sous développés, Algérie). Cette deuxième partie sera consacrée à une étude sur une entité bien distincte à savoir la ville de Béjaïa, notre zone d'étude.

L'intérêt de cette deuxième partie, qui comporte deux chapitres est double. D'une part, on présentera d'une façon détaillée la wilaya de Béjaïa en déterminant la place de la ville de Béjaïa par rapport aux potentialités existantes dans toute la wilaya, nous nous intéresserons essentiellement aux différents aspects, mais notre préoccupation majeur se focalisera sur l'effet de causalité qui existe entre l'urbanisation et la dynamique économique, sociale et spatiale. D'autre part, et à travers le dernier chapitre, une étude sur la ville de Béjaïa sera réalisée. Cette étude permettra de mieux apprécier les dynamiques et les mécanismes économiques et sociaux qui s'interconnectent avec le phénomène d'urbanisation et qui impulsent une réflexion sur les perspectives d'évolution. Cela va nous permettre de mieux comprendre la situation actuelle et cerner les enjeux et défis à relever pour une meilleure cohérence urbaine.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

Chapitre 4

Présentation de la wilaya de Béjaïa et analyse de l'urbanisation

Dans beaucoup de pays, l'Etat en sa qualité d'acteur du développement et à travers des politiques volontaristes, vise à propulser et à mettre en avant les dynamiques sociales et économiques. Aujourd'hui, le contexte a profondément changé; en quelques années, on est passé d'une lecture d'un espace local dépendant du bon vouloir de centre de décision extérieur, à un espace local perçu comme pouvant être générateur de sa propre dynamique de développement en puisant dans ses capacités d'initiative et d'organisation. Chaque région, chaque territoire, même, a des potentialités qui lui sont spécifiques dont il faut tenir compte dans l'élaboration des processus de développement et plus encore dans leur conduite. Cependant, une étude sur une région bien déterminée permet d'anticiper l'évolution future au regard des tendances passées, définir des axes stratégiques adaptés, permettant de favoriser le développement d'activités cohérentes avec le projet de territoire. Á cet effet, et dans le cadre de ce chapitre, une étude bien approfondie est envisagée sur le territoire de la wilaya de Béjaïa, elle consiste en outre à faire une analyse de la dynamique locale de développement et ses impacts, cela permet de situer les potentialité de la ville par rapport à toute la wilaya. Nous attacherons une plus grande importance aux aspects économiques, sociaux et spatiaux, à savoir; l'économie de la région tels que les secteurs d'activité, les infrastructures économiques ainsi que la population et l'emploi, mais surtout l'accent sera mis sur l'analyse de l'armature urbaine dans l'ensemble de la wilaya. Il est difficile de parler de dynamisme économique sans dynamisme urbain, les deux vont en effet de pair, une agglomération qui bouge et se transforme étant à l'évidence plus attractive qu'une ville endormie. A cet effet, nous essayerons d'analyser la croissance urbaine qui demeure aujourd'hui, la préoccupation grandissante des pouvoirs publics. Nous étudierons également, l'évolution et la concentration de la population urbaine ainsi que le système urbain actuel, qui se caractérise par un déséquilibre dans la répartition et la taille des agglomérations. Nous soulignons enfin, que les données réunies et présentées dans ce chapitre proviennent essentiellement de différents organismes visités mais surtout de la DPAT.

1. Aspects Géographiques et caractéristiques démographiques

Les points qui seront développées traiteront en particulier de la situation géographique de la wilaya. Cette dernière, de par sa position géographique a permis l'expansion et le développement d'un certain nombre d'activités. Généralement la localisation des activités économiques d'une région résulte du jeu complexe des stratégies de localisation des entreprises qui, sur le long terme, cherchent à bénéficier des avantages relatifs d'une localisation spatiale optimale (les économies de proximité et les économies d'agglomération). L'étude et l'analyse du phénomène démographique constituent aussi un axe très important, car le facteur humain est l'un des éléments générateurs de développement et de croissance.

1.1. Situation géographique

Géographiquement, la wilaya de Béjaïa est située au Nord/centre de l'Algérie, occupant une place centrale sur les côtes de l'Afrique du nord. Béjaïa est pratiquement équidistante de toutes les villes côtières qui longent pour le pourtour de la Méditerranée occidentale, s'ouvrant sur la mer Méditerranée avec une façade maritime dépassant les 100 Km pour l'ensemble de la wilaya, alternant criques rocheuses et plages de sable fin d'est à l'ouest. Son tissu urbain est caractérisé par une continuité ininterrompue d'occupation depuis l'antiquité.

Administrativement, la wilaya de Béjaïa est issue du découpage de 1974 (j.o.r.a n° 55 du 09 juillet 1974), elle regroupe actuellement dix neuf (19) Daïras et cinquante deux (52) Communes. Géographiquement, elle se situe au Nord-Est du pays, elle s'étend sur une superficie totale de 3223,50 Km^2. Elle est limitée par les wilayas de Tizi-Ouzou et Bouira à l'Ouest, Jijel à l'Est, Sétif et Bordj Bou Arreridj au Sud et la mer Méditerranée au Nord. Elle est marquée par la prépondération des reliefs montagneux.

1.2. Démographie : évolution et répartition de peuplement

En 1983, la population de la wilaya a été évaluée à 644.960 habitants[1]. Au dernier recensement de 1998, la population est passée à 891.256 habitants avec une densité de 240 habitants km^2, au 31.12.2006 elle est estimée à 990.951 habitants, contre 958.189 habitants en

[1] Direction des statistiques économiques et sociales de la wilaya « Béjaïa en quelques chiffres ». Edition 1983.

2003 soit une augmentation absolue d'environ 10.110 habitants et un taux d'accroissement de l'ordre de 1,055 %.

La densité démographique varie d'une région à une autre, son plus grand niveau (1.444 ha/km^2) est enregistré au niveau de la commune de Béjaïa et le plus faible est celui de la commune de Beni K'Sila soit 31 habitants/ km².

La répartition de la population de la wilaya selon la dispersion à la fin de l'année 2006 donne 42,58 % résidants dans les chefs-lieux, 30,62 % dans les agglomérations secondaires et 26,80 % dans les ZE (zones éparses). La répartition par strate donne pour la même année 31,56 % résidants dans la strate urbaine et 68,44% dans la strate rurale.

La population est répartie sur le territoire en deux grandes zones

Zone de montagne : Cette zone représente 75% du territoire de la wilaya. Elle regroupe 47,51% de la population totale et compte 34 communes. Elle est composée de quatre sous zones :

- Bibans – Babors occidentaux : 14 communes,
- Babors orientaux : 7 communes,
- Massif du Bouhatem : 4 communes,
- Versant sud du massif du Djurdjura-Akfadou : 9 communes.

Zone de plaine : Cette zone regroupe 52,48% de la population de la wilaya et compte 18 communes. Elle est divisée en deux sous zones :

- Plaine de la vallée de la Soummam : 13 communes,

Plaine littorale : 5 communes.

Le tableau (4.1) montre la répartition et la densité de la population dans l'ensemble des Daïras que compte la wilaya.

Tableau 4.1 : Superficie et densité de la population par Daïra

DAÏRA	POPULATION 31/12/2006	SUPERFICIE (km²)	DENSITE Hab. / km²
BEJAIA	173 963	120,22	1 445
TICHY	15 609	56,66	275
AKBOU	51 135	52,18	980
AMIZOUR	39 369	109,36	360
ADEKAR	15 264	107,60	142
SEDDOUK	20 065	54,42	369
KHERRATA	35 179	97,69	360
TIMEZRIT	27 273	38,09	716
SIDI-AICH	13 969	07,70	1 814
CHEMINI	18 466	39,04	473
S. EL-TENINE	12 755	26,28	485
EL-KSEUR	29 352	94,06	312
BARBACHA	22 679	83,77	271
DARGUINA	15 567	82,53	189
B- MAOUCHE	18 778	94,86	198
AOKAS	16 840	27,87	604
IFRI-OUZELLAGUEN	23 740	61,40	387
TAZMALT	28 479	34,00	838
IGHIL - ALI	14 128	195,37	72
TOTAL WILAYA	**968 299**	**3223,50**	**300**

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de la DPAT de la wilaya de Béjaïa ; Résultat 2006 Edition 2007.

1.3. Emploi : un taux de chômage en baisse inactive

La population active totale est définie comme étant la population regroupant les occupés et demandeurs d'emplois. Cette catégorie se chiffrait à la fin de 2006, à 346 833 personnes représentants un taux de 35 % de la population totale de la wilaya, dont 297 625 occupés, alors que ce taux n'était que de 21 % en 1998 et de 23% en 2003. Cette situation (1998 et 2003) est la conséquence d'un resserrement du marché de l'emploi à cause de la faiblesse des plans de charge dans les différents secteurs et à cause des restrictions de recrutement dans l'administration et cela en additionnant les grandes pertes d'emplois dans les unités économiques publiques et privées qui ont amplifiées le taux de chômage au niveau la wilaya comme c'est le cas d'ailleurs dans le reste du pays. Le taux de chômage à la fin de 2006 qui était estimé à 14,2 % ne correspond pas, en fait, à des statistiques réelles envisagées,

il y'a deux fonds de pensée différentes et deux données opposée l'une à l'autre concernant ce paramètre. Un courant annonce un taux de chômage élevé est expliqué par une liquidation des unités de production et un faible taux d'investissement. Mais en outre, certains experts tirent le taux de chômage vers le bas et cela à cause du marché parallèle (Travailleurs non déclarés) et des postes d'emplois crée dans les secteurs primaires et dans le BTP (Bâtiment et travaux Publics).

Le tableau ci-dessous, illustre l'évolution de l'emploi dans la wilaya.

Tableau 4.2 : Evolution de la population active et emploi

Désignation	Données arrêtées au 31/12/2004	Données arrêtées au 31/12/2005	Données arrêtées au 31/12/2006
Population active	338.900	342.000	346.833
Taux d'activité	35 %	35 %	35 %
Total occupe	281.000	281.000	297.625
Dont : population occupée dans les secteurs économiques et l'administration	100.000	100.000	100.000
Population occupée dans le cadre du dispositif d'emploi des jeunes	14.400	14.400	14.400
Taux d'inoccupation théorique	17 %	17 %	16 %
Taux de chômage	15 %	15 %	14,67 %

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de la DPAT de la wilaya de Béjaïa ; Résultat 2004,2005 et 2006.

Le tableau (4.3) indique la répartition de l'emploi par secteur d'activités économiques qui se présente comme suit : 29.23 % à l'activité industrielle, cela grâce à l'investissement dans la petite et moyenne industrie, notamment, dans le domaine de l'agroalimentaire. Concernant l'agriculture, mis à part quelques cultures industrielles et d'arbres fruitiers sur le littoral et les plaines de la Sommam, il reste que ce secteur est le moins développé au niveau de la wilaya. Quant au tertiaire qu'est représenté par les activités commerciales et les services, celui-ci canalise la plus grande portion de la population occupée, soit approximativement 70% du total de cette dernière.

Tableau 4.3 : Inscriptions par secteur d'activité au registre de commerce

Production Industrielle	Production Artisanale	Commerce de Gros	Import export	Commerce de Détail	Services	Total
4451	264	1773	493	15166	11471	**33618**

Source : élaboré par l'Auteur à partir des données de CNRC (Centre National de Registre du Commerce) au 31/12/2006.

1.4. Habitat

La situation de l'habitat en Algérie est caractérisée :

- au plan organisationnel, le marché de l'habitat (offre et demande) est déstructuré et prédominé par la spéculation ;
- au plan qualitatif, par un niveau de confort et de salubrité insuffisant.

D'une manière très générale, on peut dire que cette situation est devenue d'autant plus préoccupante que depuis quelques décennies, elle n'a cesse de se dégrader malgré les efforts considérables entrepris à travers les différents programmes engagés notamment dans les plans de la relance économique. Constamment soulignée par le CNES, la crise du logement reste une préoccupation réelle des populations multiples approches testées et le soutien de l'Etat au logement. Le déficit actuel, partant d'un taux d'occupation par logement de 5 personnes, atteint 1.300.000 logements environ, l'objectif plus réaliste d'un TOL net de 6 personnes par logement, se traduit par un besoin de l'ordre de 800.000 logements[2].

Pour la wilaya de Béjaïa, la situation de l'habitat ne diffère pas de celle des autres régions, l'exploitation des données de la DPAT a montré que le parc de logement est estimé à la fin le l'année 2006, à 190 470 logements, le taux d'occupation de logement (TOL) est de 7 personnes par logement de taille moyenne. La répartition des logements ainsi que le TOL, sont illustrés comme suit :

- 52 % dans les chefs lieux; avec un TOL de 6,7 %;
- 28 % dans les centres secondaires; avec un TOL de 7,4 %;
- 20 % dans les zones éparses, avec un TOL de 7,6 %.

2. Les secteurs d'activités : opportunités d'investissement

Les opportunités d'investissement qui s'affichent à la wilaya sont énormes, de grandes mutations au plan socio-économique sont opérées ces dernières années, grâce aux efforts

[2] CNES Projet de rapport sur la conjoncture économique et sociale du premier semestre 2002 P32.

consentis. Cependant, pour booster son développement, la wilaya doit continuer à se doter d'infrastructures et de services de bases répondant; premièrement aux besoins de la population, tant en milieu urbain que dans le secteur rural, deuxièmement aux opérateurs économiques pour leurs créer un cadre propice à l'investissement. Donc, le développement des infrastructures de bases constitue un élément fondamental des incitations à l'investissement et à la pleine réalisation du potentiel économique de la wilaya. Dans cette optique, les points qui seront développées traiteront de manière plus spécifique de la place qu'occupent les différents secteurs dans la sphère économique de la wilaya.

2.1. Industrie : un secteur en mutation

L'activité industrielle au niveau de la région est relativement dynamique et elle gagnerait à devenir plus importante à l'avenir, vu les atouts économiques et naturels conséquents dont dispose la région. En effet, le secteur industriel est relativement bien développé dans la wilaya en comparaison avec celui des wilayas limitrophes : Bouira, Jijel et Sétif. Et ce dans les deux secteurs ; publics et privés. La wilaya (région) dispose aussi de trois zones industrielles située à Béjaïa ville, El- kseurs, Akbou (Taharacht).

Le secteur industriel public est composé de plus de 29 unités industrielles, Les industries textiles et du cuir à elle seulement composées de 06 grands complexes (03 à Béjaïa ville - R'Mila - Kherrata et Akbou) occupe une grande partie (1/3) de la population occupée dans le secteur industriel.

Les plus importantes unités du secteur industriel que compte la wilaya sont :

- Le complexe Béjaïa emballage (Ex- complexe jute) avec un effectif de 440 travailleurs.
- ALCOVEL Algérienne des cotonnades et velours ex. COTITEX VELOURS et qui emploie 894 travailleurs.
- Complexe Corps Gras avec 561 travailleurs.
- Société transformation du bois avec 415 travailleurs.
- ALFADITEX ALGERIE fabrication divers textiles EX. INDITEX, avec un effectif de 440 travailleurs, etc.
- Le secteur industriel privé, quant à lui est spécialisé dans la branche légère, des entreprises de secteurs PME/PMI, dispose de 220 unités industrielles, 27 dans le secteur agroalimentaire principalement les boissons gazeuses, les semouleries,... etc. Ce secteur emploi environ 3 998 ouvriers.

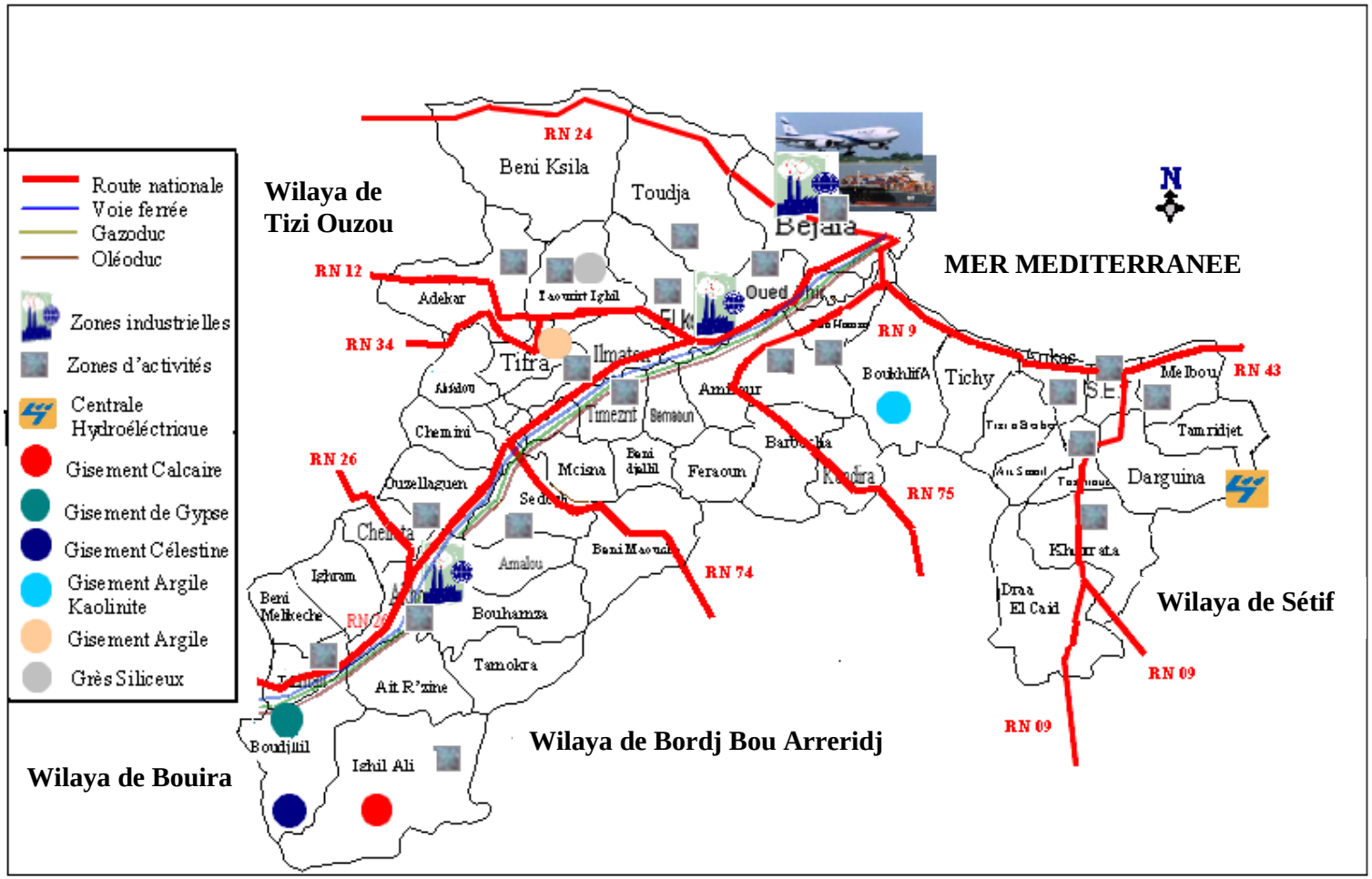
2.2. Les ressources minières

Elles sont relativement faibles mais il est capital de rationaliser leur exploitation. Les activités liées à ce domaine sont exercées par vingt deux (22) carrières activant dans les domaines de l'agrégat, sable, pierre de taille, et calcaire pour ciment (plâtre), totalisant près 330 postes d'emplois et une production totale de 13,6 Millions de tonne en 2002. Sur les vingt deux carrières que compte la wilaya, seule quelques unes sont correctement exploitées, alors que les recensements, encore partiels, indiquent potentiellement une centaine de carrières. Les plus importants gisements que compte la wilaya sont constitués essentiellement par des gisements de substances minérales, métalliques et non métalliques, on peut dénombrer :

- Le gisement d'Argile de R'Mila.
- Le gisement de gypse de Beni Boudjellil.
- Les indices d'argile kaolinisée de Boukhelifa.
- Le gisement de polymétaux dans le massif vulcano-sédimentaire d'Amizour.
- Les grès siliceux de Taourirt Ighil.

Rapport-Gratuit.com

Carte 4.1 : Grandes infrastructures de base et ressources minières de la wilaya de Béjaïa.



Source : Réalisée par l'auteur à partir des données de la DPAT 2006.

2.3. Agriculture et pêche

Malgré la configuration et la prédominance du relief montagneux, la wilaya de Béjaïa dispose de grandes superficies de terres arables. La superficie agricole utile est de 130 348 Ha dont 6.600 sont irriguées soit un taux de 5,06%. On constate trois unités d'aménagement :

- Les plaines côtières qui pénètrent parfois jusqu'à 4 Kms en direction des piémonts en certains endroits;
- Les zones de piémonts et de montagne, qui constituent l'essentiel du territoire de la wilaya, concentrent presque toutes les activités arboricoles. Les espèces arboricoles dominantes sont l'olivier et le figuier, Mais cette activité devra connaître une régression, avec le phénomène d'exode rural et le nombre d'hectares qui sont délaissés par leurs propriétaires pour s'installer dans les grands centres urbains de la wilaya. Les cultures maraîchères sont aussi présentes mais pratiquées sur des espaces réduits, qui sont destinés généralement au marché local.

L'occupation du sol est répartie entre les céréales (8,4% de la S.A.U), les légumes secs (1.06 % de la S.A.U), les fourrages (3.5 % de la S.A.U), les agrumes (1.5 % de la S.A.U), les cultures maraîchers (3.25 % de la S.A.U), les vignes (0.43 % de la S.A.U), la culture industrielles (0.16 % de la S.A.U), les olives (38.45 % de la S.A.U) et les figuiers (10.53 % de la S.A.U).

Tableau 4.4 : Occupation des sols (Ha)

Céréales	Légumes	Fourrage	Agrumes	Cultures Maraîchers	Vigne de table	Olive	Figuiers	Culture Industrielles
10911	1402	4454	1867	4235	556	50100	13723	209

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de la DPAT de la wilaya de Béjaïa ; Résultat 2006 Edition 2007.

Le tableau (4.5) indique la répartition du cheptel et la production animale en 2005 et 2006, on remarque que le cheptel n'est pas important comparativement aux possibilité existante et les programmes engagés pour le développement de l'agriculture notamment les programmes de développement agricole et rural (PNDAR) et les différentes initiatives de développement engagés dans le cadre des projets de la relance économique, (Programmes 2002-2003 et 2004 et les Programme quinquennal (2005-2009). La production se limite à

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

28.030 têtes de bovins en 2006 contre 27.463 en 2004, 85.070 ovins contre 76.389 en 2004. La production de viande est évaluée à 42.486 quintaux, avec la dominance de l'aviculture (viande blanche) avec 55 798 quintaux.

Tableau 4.5 : Répartition du cheptel et production animale (2005/2006)

Gros élevages **(Têtes)**			*Petits élevages*								
Bovins	**Ovins**	**Caprins**	**Apiculture (Ruche)**	**Aviculture (sujets)**	**Production** **Lait :** litres (millions) **Miels** : milliers **(**Kgs)		**Viandes Rouges** (Quintaux)			**Viandes Blanches** (Quintaux)	
				*Chair + Ponte	*Lait	*Miel	Bovine	Ovin	Caprin	Poulet	Autres
27.463	78.463	32.445	40.280	3.387.940	27.406	120	18.480	20.190	2.660	50.053	8.725

Sources : élaboré par l'auteur à partir des données DPAT de Béjaïa. Résultat 2006 éditions 2007
* Données du Service Agricole de la wilaya de Béjaïa, Campagne 2005/2006.

En ce qui concerne la pêche, elle devrait être appelée à devenir plus présente dans l'activité économique de la wilaya, étant donné l'existence d'un potentiel halieutique qui demeure non exploité. Des sites disposent de toutes les commodités naturelles à ce type d'activité, ceci en passant de la qualité du milieu jusqu'au mode de conservation et évidemment par l'existence des zones de recrutement, pour ce dernier point, des études d'évaluation ont révélé l'existence d'une zone de recrutement des anchois dans la baie de Béjaïa. Le stock pêchable de la frange côtière est estimée à 10.000 Tonnes/ an, en plus des possibilités de pêche en sites aquacoles continentaux, grâce à l'existence d'un réseau hydrographique dense permettant le développement de la pêche en sites aquacoles. Les infrastructures du secteur de la pêche dans la wilaya constitué par la flottille de pêche immatriculée à l'ordre de 189 unités, soit 11 chalutiers, 25 sardiniers, 152 petits métiers et un corailleur.

2.4. Tourisme et hôtellerie

Dans le domaine du tourisme, Béjaïa de par sa position géographique et sa situation entre la mer, les massifs montagneux et la configuration de son relief et de son littoral détient d'énormes richesses touristiques. Le tourisme dans la région se caractérise essentiellement par une vocation balnéaire. En effet, sa façade côtière longue de 100 km, est un pôle touristique de dimension nationale et même internationale. La wilaya compte 31 plages dont 28 sont autorisées à la baignade, les infrastructures d'accueils constitués principalement de :

- 20 hôtels balnéaires pour une capacité d'accueil égale à 1 666 lits.
- 35 hôtels urbains pour une capacité d'accueil égale à 1 531 lits.
- 03 hôtels sub-urbains pour une capacité d'accueil égale à 58 lits.

Il est, cependant, clair que si l'existence d'atouts et de potentialités est une condition nécessaire pour l'expansion de ce secteur, mais elle est loin d'être suffisante pour amorcer son développement. Dans cette optique, il a été procédé à l'identification et à la délimitation des zones d'expansion touristique (ZET), la wilaya compte onze (11) zones touristiques totalisant une superficie égale à 817 hectares. 07 pour la côte Ouest et 04 sont localisées au niveau de la Côtes Est.

2.5. Infrastructures de transport

Le transport, dans sa dimension plurielle, joue un rôle primordial pour toute économie en facilitant le déplacement des personnes et l'acheminement des marchandises. Une des grandes préoccupations des décideurs est d'armer le territoire en infrastructures de transport sans omettre l'optimisation de leur gestion. Pour assurer les différents types de trafics, la wilaya de Béjaïa, est dotée par toutes les infrastructures de base nécessaires passant du port à l'aéroport au transport terrestre et ferroviaire. La wilaya de Béjaïa est globalement assez desservie, mais un nombre de défaillances d'ordre technique et organisationnel caractérisent toujours ce secteur et cela malgré son caractère stratégique.

2.5.1. Réseau routier et ferroviaire

Le réseau routier est constitué de 411,7 Km pour les routes nationales, 515,6 Km pour les chemins de Wilaya, et de 3.227,7 Km pour les chemins communaux, soit un total de 4154,3 km dont l'état est relativement correct; La route nationale 26 reliant Béjaïa à Bouira,

axe structurant par excellence, est en train de subir des travaux de réfection et de mise à niveau afin de le valoriser et qu'il répond au mieux aux besoins de transport de gros tonnage à partir des installations portuaires et l'adapter aux ambitions locales de développement économique et social. Le transport routier des voyageurs et des marchandises jusqu'à 2006, sont présentés dans le tableau suivant :

Tableau 4.6 : Transport routier de voyageurs et de marchandises

Transport des voyageurs			
O P E R A T E U R S	**Nombre Véhicules**	**nombre de places**	**Nombre de lignes**
Statut public	14	620	**533**
Statut privé	2.188	44.453	
T o t a l	**1.948**	**45346**	
Transport des marchandises			
	Nombre Véhicules	**Charge utile en Tonnes**	
Statut public	57	1.026	
Statut privé	3.973	52.329	
T o t a l	**4.030**	**53.415**	

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de la DPAT de la wilaya de Béjaïa ; Résultat 2006 Edition 2007.

Le transport considéré comme une activité importante dans la wilaya, vu la population importante et son rythme de croissance dans tous les domaines. Un trafic journalier des voyageurs très dense le caractérise. Malgré l'évolution de l'offre de transport pratiquement dans toute la région, les pouvoirs publics restent septiques et ne fournissent aucun effort dans le but d'une amélioration, de l'organisation de ce secteur, et raison de la vétusté du réseau routier et l'état lamentable des routes, le nombre de transporteurs préfère assurer les liaisons dans les grandes agglomérations ou abandonner complètement ce créneau.

Pour le transport ferroviaires, la région de Béjaïa est dotée tout au long de la vallée de la Sommam par une vois ferrée assurant la liaison entre la wilaya de Béjaïa et le nœud ferroviaires de l'Est algérien (Beni-Mansour) qui débouche sur d'autres lignes (Alger, Constantine). Le réseau ferroviaire a une longueur de 90 km (Béjaïa - Beni-Mansour), cette ligne assure le transport des voyageurs aussi des marchandises, et dessert 09 agglomérations ; par lesquelles ont transités prés de 108.065 voyageurs.

Le tableau suivant donne les déférentes gares ferroviaires trouvant sans les le long du chemin de fer reliant Béjaïa - Beni Mensour :

Tableau 4.7 : Transport de voyageurs par rail

GARES	NOMBRE DE VOYAGEURS
Béni-mansour-Tazmalt-Akbou-Ighzer-Amokrane-Aidi-Aich-Il-Maten-El-Kseur-Oued-Ghir-Béjaïa	**140.628**
T O T A L	

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de la DPAT de la wilaya de Béjaïa ; Résultat 2006 Edition 2007.

2.5.2. Transport maritime : le port de Béjaïa, une fierté locale

Situé dans la partie médiane de la zone côtière, le port de Béjaïa qui a été jusqu'aux années 90 un port quasi pétrolier, commence à prendre une dimension importante après la libéralisation et l'ouverture des marchés en 1998, il est devenue un atout stratégique pour toute la région aussi bien pour le transport de marchandises que celui des voyageurs. De ce fait, de nouvelles infrastructures ont été acquises en vue d'améliorer la qualité de prestations et l'augmentation des capacités d'entreposage, d'accostage et réalisation de nouvelles installations spécialisés ainsi qu'une amélioration notable dans l'ensemble des services offerts.

La situation stratégique de la ville de Béjaïa, en plus sa dotation d'un port a permis l'attraction de plusieurs civilisation et peuples marin pour ne citer que, les Phéniciens, les Grecs, les Romains, etc. Ce port dispose d'un site de mouillage naturel qui servit autrefois comme refuge des navires, et ne commença à prendre sa forme de port proprement dit qu'avec les premiers ouvrages qui datent du temps du colon français, ainsi en guise d'histoire, voici quelques dates qui retracent la genèse du port.

1017-1152 : L'époque des Beni- Hammad, le port devient une base commerciale très importante de la ville de Naciria, vu son statut d'un port à dimension régionale, il est affecté aux transactions commerciales notamment avec Marseille, Gênes et Naples.

1512-1833 : Sous la domination espagnole, puis turque, l'activité s'était réduite au transport de bois de construction pour la marine.

1834 : Le premier ouvrage maritime proprement dit fût exécuté par les Français à Béjaïa, est utilisé comme un petit débarcadère terminant le chemin reliant le port à la ville.

1870- 1879 : Des ouvrages de protection et d'accostage furent entamés

1898 : Véritable port après dragage et divers ouvrages.

1911 : La construction de l'ancien port fut achevée.

1922- 1936 : Basin de l'avant port complétant celui déjà existant.

1958 : L'engagement dans la réalisation des travaux des appontements du port pétrolier, d'où se fit les premières exportations de pétrole brut (6,5 Millions de tonnes).

1984 : Construction d'un nouveau quai de 700 mètres linéaires.

1990 : Des mesures ont été prises en vu de moderniser et de développer le port par la mise en place des installations spécialisées, l'implantation de nouvelles industries et l'introduction d'outils modernes de gestion.

Aujourd'hui, le port de Béjaïa est le troisième port national en marchandises générales et en hydrocarbures. Il est aussi le premier port africain à être certifier ISO pour l'ensemble de ses fonctions.

Le port de Béjaïa est formé de trois bassins :

- **Bassin de l'avant-port :**

Destiné à traiter les navires pétroliers, ce bassin d'une superficie de 75 hectares est doté de trois postes à quai d'une longueur totale de 770 m (250, 260 et 260 m) et d'un tirant d'eau allant de 11,5 à 12,90 m

- **Bassin de vieux port :**

Sa superficie est de 26 hectares, et ses profondeurs de quai varient entre 6,10 et 7,40 m Sa passe est large de 120 m et draguée à 10 m

- **Bassin de l'arrière-port :**

Il est accessible par une passe large de 120 m, draguée à 10 m, sa superficie est 80 hectares et le tirant d'eau varient entre 7,50 et 9,30 m

- Une opération de dragage des bassins sera engagée prochainement pour améliorer les tirants d'eau et permettre la pleine exploitation des capacités du port ; 13 m au port pétrolier et 12 m au niveau des quais.

Les tableaux 4.8 et 4.9 indiquent le mouvement de la navigation et le transport maritime des marchandises et des voyageurs en 2004, 2005 et fin 2006 :

Tableau 4.8 : Mouvement de la navigation

	Nombre de navires			Jauge brute (tonnes)		
	entrées	sorties	ensemble	entrées	sorties	ensemble
2004	1.209	1.218	2.427	11.817.201	11.895.902	23.713.103
2005	1.203	1.201	2.404	12.540.922	12.550.932	25.096.662
2006	1.256	1.266	2.522	13.336.000	13.319.000	26.655.000

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de la DPAT de la wilaya de Béjaïa ; Résultat 2004, 2005, 2006.

Le tableau (4.8), illustre le mouvement de la navigation qui se rapporte à la période comprise entre 2004-2006, on peut constater que le tonnage total de marge a enregistré une hausse du mouvement des entrés et des sorties, représentent un tonnage total de marge de 23.713.103 tonnes en 2004, 25.096.662 tonnes en 2005 et 26.655.000 tonnes en 2006. Il a été affiché, pour l'année 2006, l'entrée de 1.256 navires commerciaux contre 1.203 en 2005.

Tableau 4.9 : Trafic de marchandises et des passagers

	Trafic des marchandises		
	Embarquées (tonnes)	**Débarquées (tonnes)**	**Total**
2004	4.295.852	8.537.424	12.833.276
2005	6.053.324	7.991.815	14.045.139
2006	8.236.500	5.858.288	14.094.788
Trafic Passagers : (Ligne Béjaïa - Marseille)			
	passagers débarqués	**Passagers embarqués**	**Total**
2004	19.526	18.933	38.459
2005	10.219	21.443	31.662
2006	27.403	24.766	52.169

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de la DPAT de la wilaya de Béjaïa ; Résultat 2004, 2005,2006.

A partir du tableau (4.9), retraçant le trafic des marchandises et des passagers pour les années 2004, 2005 et 2006, on peut remarquer que le trafic de marchandises transitant par le port de Béjaïa enregistre une progression continue au fil des années, atteignant des volumes de plus en plus importants. Ainsi durant les années affichées, le volume total des marchandises débarqués et embarqués suit une tendance ascendante, le tonnage total passe de 12.833.276; 14.045.139 tonnes respectivement en 2004, 2005 à 14.094.788 tonnes. Même situation pour le transport des passagers, néanmoins, des fluctuations sont enregistrés dans le nombre de personnes transitant via le port, à noter que le trafic des voyageurs suit généralement la même cadence du transport à l'échelle national. Pour l'année 2006, le port a réalisé de bonne performance, atteignant 52.169 passagers.

2.5.3. Transport aérien

La wilaya dispose d'un aéroport indispensable à son développement économique. Opérationnel depuis 1982, devenu en 1993 une infrastructure de rang international de catégorie B, il a marqué une croissance du trafic très important, grâce à sa localisation à proximité du port de Béjaïa et à la sortie du chef lieu de la wilaya du coté Est, se compose d'une piste d'atterrissage qui s'étend sur 2 400 m de longueur et 45 m de largeur, lui a permis de recevoir les avions gros-porteurs. Il dispose aussi d'une aérogare d'une capacité d'environ 800 passagers/jour en moyenne et une aire de stationnement de 24.576 m², il dessert la capitale (Alger), Sud et l'Europe.

Les données du tableau 4.10 montrent le rôle primordial que joue ce mode de transport dans le développement à travers le nombre des vols et le mouvement de déplacement des personnes :

Tableau 4.10 : Transport aérien (nombre de voyageurs)

RESEAU	INTERNATIONAL				INTERIEUR			
	ARRIVEE		DEPART		ARRIVEE		DEPART	
ANNEE	PASS-AGERS	VOLS	PASS-AGERS	VOLS	PASS-AGERS	VOLS	PASS-AGERS	VOLS
2004	70.275	708	74.280	736	27.170	735	26.757	710
2005	73.377	761	77.643	783	26.955	697	25.480	669
2006	63.567	722	63.045	728	18.855	513	18.580	505

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de la DPAT de la wilaya de Béjaïa ; Résultat 2004, 2005 et 2006.

2.6. Poste et télécommunication

Le secteur des postes et télécommunication revêt une importance purement stratégique vu son apport en terme de développement et de dynamisation des activités économiques en générale. La wilaya dispose de :

- 45 bureaux en plein exercice;
- 66 recettes de distribution avec sept guichets annexes;
- Capacité des centraux téléphoniques : 113 736 lignes;
- Nombre d'abonnés : 77 616;

- Nombre d'abonnés au télex : 61.

2.7. Infrastructures socio- éducatives

La wilaya comptait en fin de 2006, 567 écoles d'enseignement primaire avec un effectif égal à 100 871 élèves encadrés par 5.133 enseignants, le taux d'encadrement est de l'ordre de 19,65 élèves/enseignant. Dans l'enseignement moyen primaire, la wilaya dispose de 137 établissements avec une capacité d'accueil de l'ordre de 72 458 élèves et un encadrement de 3.872 enseignements. Quant à l'enseignement secondaire, ce dernier dispose de 49 lycées et 07 Technicums (lycées techniques), avec 40 278 élèves et un encadrement de 2099 enseignant.

Pour ce qui est du secteur de la formation professionnelle, qui englobe les centres de formation professionnelles et les écoles privés, celui-ci est doté de 24 centres de formation étatique accueillent annuellement 13.334 stagiaires et de 23 établissements privés avec un effectif de 1.583 stagiaires. Des spécialités diverses sont initiées dans les centres étatiques, par contre les écoles privées se concentrent aux filières les plus demandées tel que informatique, gestion, couture, coiffure, etc.

Pour l'enseignement supérieur, l'Université de Béjaïa accueille 24.472 étudiants en graduation, et 515 étudiants en post- graduation. Avec un encadrement de 759 enseignants.

2.8. Infrastructures sanitaires

La wilaya compte 07 hôpitaux, d'une capacité totale égale à 1.173 lits. Ces hôpitaux sont localisés principalement au niveau des 7 principaux centres urbains, à savoir : Béjaïa (02), Akbou, Sidi-Aich Amizour, Kherrata, Aokas.

On peut enregistrer dans les autres infrastructures, 21polyclinique, dont 12 avec maternité; 43 centres de santé dont 17 avec maternité ; 01 Maternité urbaine (64 lits) ; 167 Salles de soins. Ajoutons à cela, une école pour les sourds et un centre médical pour les enfants handicapés.

2.9. Infrastructures socio-culturelles et sportives

Du point de vue des infrastructures sportives, la wilaya compte 21 ligues spécialisées et 05 autres ligues omnisports, 30 stades communaux, 79 aires de jeux, une piscine et sept

Rapport-Gratuit.com

(07) cours de tennis, dont quatre (04) sont situés à Béjaïa ville et les trois restants sont localisés à Akbou.

3. Analyse de la dynamique locale de développement

Après une présentation détaillée socio économique concernant de la wilaya dans son ensemble, dans ce qui suit, nous essayerons de faire une analyse de la dynamique locale au niveau de la région, pour cela, on doit commencer par l'analyse de la situation économique et sociale ensuite les impacts que peut générer cette dynamique sur les différents aspects économiques, sociaux et spatiaux.

3.1. Analyse de la dynamique économique

Les principaux points qui seront développés, vont porter sur l'analyse de la dynamique économique et concernent essentiellement ; l'agriculture, l'industrie et l'activité touristique. Pour ce dernier point, les potentialités et la variété des sites naturels que possèdent la wilaya et sa climatologie lui donnent des possibilités de développement touristique et culturel, qui va lui permettre certainement de s'approprier une vocation touristique. En générale, cette analyse permet de dégager les grandes tendances, potentialités existantes, la mise en valeur des ressources naturelles locales. Le développement et la dynamique d'un territoire ne peut être atteint s'ils n'est pas accompagné par un vrai développement économique et de mettre en place des solutions pratiques aptes à résoudre les problèmes existants ou du moins à atténuer de leur intensité.

3.1.1. Agriculture : Moteur de développement des espaces ruraux

Malgré le manque d'une vision ou de politique claire et le manque de plaines cultivable, la wilaya offre de réelle potentialité d'investissement dans l'agriculture. La diversité du paysage naturel représenté par l'existence de zones de montagne et de quelques zones de plaines, ainsi que la morphologie et la position géographique, donne une opportunité certaine pour le développement de ce secteur. La surface agricole utile qui est estimée à 130.348 Ha, dont 5,08 % sont irriguées, sont consacrées essentiellement à la céréaliculture, l'arboriculture et aux maraîchages. La fertilité des plaines côtières de la vallée de la Soummam confère au secteur agricole des aptitudes pour une exploitation intensive

(irrigation, mécanisation) dans le domaine du maraîchage, les agrumes, ainsi qu'une exploitation des autres zones pour un développement des fourrages, de l'élevage bovin, de la production laitière et de l'aviculture. Dans cette perspective, plusieurs projets de développement agricole sont financés par le F.N.R.D.A.

Le montant financier des projets retenus s'élève à 2.570.143.150 DA dont 22,30 % pour l'oléiculture, l'irrigation 32,87%, l'apiculture : 11,54 %. Lait et industrie laitière 10,46 %, Pépinières 3,21, %Agrumes 3,07 %. Les résultats obtenus sont indiqués le tableau ci-dessous (4.11), concernant les principales productions de la wilaya pour la récolte 2005/2006.

Tableau 4.11 : Principale production de la wilaya. Campagne 2005/ 2006

La production Total de la Wilaya	Production en (Qx)								
	Céréales	Légumes	Fourages	Agrumes	Cultures Maraîchers	Vigne de Table	Olives	Figuiers	Culture Industrielles
	75 069	8 804	104896	157 700	409 700	23 700	54075	174 600	19 180

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de la DPAT de la wilaya de Béjaïa ; Résultat 2006 éditions 2007

La répartition du cheptel et la production animale ont donné des résultats plus au moins satisfaisant. L'élevage est presque exclusivement destiné à la production de viande, néanmoins, une régression dans la pratique de cet élevage a été observée durant l'année 2005/2006. En effet, la production annuelle moyenne de viande toute catégorie confondue au cours de l'année 2005 a été de 41 330 Qx, pour passer en 2006 à 32 486 Qx. Malgré un déclin enregistré durant ces deux campagnes agricoles, le secteur agricole reste un secteur porteur d'un grand potentiel de développement qui mérite plus d'intentions de part et d'autre dans une vision de perspective. L'aviculture pour sa part, est incontestablement la filière des productions animales qui a connu l'essor le plus important au cours de ces dernières années 2004-2006, la part des viandes de volailles dans la production moyenne des viandes a atteint 43%, la production est estimée à 55 798 Quintaux en 2006, avec une moyenne annuelle par habitant de 5,6 Kg.

Pour la pêche les côtes de la wilaya sont un des rares endroits de la Méditerranée où subsiste encore une grande richesse en poissons. Béjaïa compte un port de pêche, plusieurs projets sont lancés pour développer cette activité. Les responsables en collaboration avec les différentes directions concernées dans le domaine ont lancés des études portant sur la recherche de sites pour l'aménagement des infrastructures pour un montant de 2.338.021,18

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

DA. Ces actions, sont traduites par la réalisation d'un grand projet du port de pêche et de plaisance à Tala Ilef (situé sur la côte Ouest), dont le taux d'avancement des travaux est de 30%, avec une enveloppe budgétaire de 3 milliards de dinars[3].

3.1.2. Industrie : Un secteur en renaissance

Au niveau industriel, la wilaya de Béjaïa, dispose d'une infrastructure industrielle importante principalement dans le secteur de l'agroalimentaire, certes, son tissu industriel en place arrive à quelque temps à induire une dynamique économique ayant effet de locomotive d'entraînement sur les autres secteurs, Béjaïa dispose d'un tissu industriel significatif où toutes les branches sont présentes avec une prédominance des activités manufacturières et de transformation qui compte plus de 220 unités en activité. Béjaïa commence à développer ce secteur, grâce au dynamisme des entrepreneurs locaux, notamment dans l'agroalimentaire. Après plusieurs années de négligence et d'abandon, vient de retrouver la place qui est la sienne dans les politiques du développement. Le secteur privé y est très dynamique, compte aujourd'hui plusieurs unités de production les plus importantes sont IFRI, Cevital, Candia, DANONE DJURDJURA, etc. Le secteur privé compte un peu plus de 50 grandes unités de production du secteur des PME/PMI (textiles, confection, menuiserie, agroalimentaire, matériaux de construction, transformation plastique, artisanat et petits métiers) et qui totalisent près de 4.841 travailleurs. Nous prendrons ici l'exemple de CEVITAL raffinerie d'huile margarine, qui génère plus de 886 emplois permanent, ainsi que d'autre entreprises tels que SARL TCHIN LAIT 250 travailleurs, Briqueterie de la Soummam 102 travailleurs, Société des céramiques de la Soummam Béjaïa 215 travailleurs, Danone Djurdjura yaourt 631 travailleurs, Ifri eau minérale sodas, jus 363 travailleurs.

Le secteur public de son coté contribue efficacement dans le dynamisme économique et le développement de la région, et ce malgré les conjonctures difficiles suite à la vague des privatisations et la libéralisation de l'économie en générale. Aujourd'hui, ce secteur souffre toujours, et cela dans tous les domaines; organisationnels, techniques et financiers, sont autant d'éléments qui « freinent » la définition d'une politique industrielle active.

Il est certain que les perspectives de développement du secteur industriel sont prometteuses, mais cela est conditionné par :

[3] Site officiels du ministère de la Pêche et des ressources halieutiques : http://www.mpeche.gov.dz

- L'achèvement des réformes économiques mise en place pour la relance du secteur dans la mesure où le système de gestion plus normatif serait apte à répondre aux nouvelles exigences qui conditionnent les règles de l'économie;
- Les facilités mises en place par les différentes institutions au profit du candidat à l'investissement encourageant l'opérateur économique à réaliser sa propre affaire et particulièrement en assistance dans le cadre de la coopération ou en partenariat avec des étrangers;
- La mise en place d'une industrie en corrélation avec la valorisation et à l'exploitation des ressources locales;
- La mise en place d'une industrie liée à la valorisation du travail de l'argile (Briqueteries, tuileries, faïenceries, etc.).
- La production d'agrégats, gypse, sable, pierre de taille.

La première remarque qu'on peut tirer par rapport à la différence entre le secteur privé et le secteur public, on peut noter en premier lieu, une nette différence dans l'effectif employé entre le secteur public et le secteur privé et ce malgré l'existence et l'émergence de ce dernier, qui a commencé à prendre de l'ampleur dans la région, l'importance du secteur public peut être expliquée par :

- L'évolution de la situation de l'économie nationale au plan des résultats macro-économiques; qui a permis la mise en œuvre des reformes économiques;
- La taille des entreprises qui sont généralement des entreprises de grande taille issues des programmes des années 1970 avec la politique d'industrie industrialisante. (ALFADITEX ALGERIE, ALCOVEl Algérienne des cotonnades et velours, MAC SOUM manufacture de chaussures Soummam, ENCG complexe corps gras Béjaïa). Malgré cette situation le secteur public reste loin de ses perspectives de développement et c'est une situation qui s'est généralisée à l'échelle nationale.

3.1.3. Exploitation des mines et des carrières

Investissement dans le domaine des mines et carrières sont relativement faibles, mais elles mériteraient d'être mieux exploitées. Seules quelques carrières sont correctement exploitées, alors que les recensements, encore partiels, indiquent potentiellement une centaine de carrières. Béjaïa recèle également d'importants gisements argileux, on dénombre actuellement 13 producteurs d'agrégats et les plus important qui ont une capacité de production qui dépasse les 100 000 tonnes pas année sont : ENOF entreprise nationale le

gisement se trouve à Béjaïa Adrar Oufarnou avec une capacité de 165.000 tonnes, ENCOTRAB le gisement sis à Akbou avec une capacité de 100.000 tonnes, enfin SARL GRAVEM à Melbou avec 200.000 tonnes.

3.1.4. Tourisme : facteur clé de développement local

L'existence de sites potentiels pour le développement d'un tourisme varié fait que la wilaya offre des conditions favorables pour la réussite de chaque activité enregistrée dans ce domaine. La région très riche en vestiges archéologiques permet de développer davantage ce secteur et d'attribuer ainsi à la wilaya une vocation touristique recherchée depuis des années. L'implantation et la projection de réalisation des projets sont des signaux positifs pour la volonté de développer ce secteur. Plusieurs projets de complexes touristiques au niveau de la région ont étés mis en chantier durant les dernières années; 42 projets d'investissement touristiques (hôtellerie) d'une capacité de 2.727 lits sont recensés sur le territoire de la wilaya, dont 25 sont en cours de réalisation. D'autres activités peuvent être aussi introduites dans ce contexte, il s'agit d'implantation, revalorisation et développement d'unités de fabrication de produits artisanaux en support à l'activité touristique, telles que la tapisserie, poterie, vannerie, céramique, etc.

3.2. Analyse de la situation socio-économique

Les indicateurs de la situation socio-économique que nous avons présentés précédemment, montrent une situation plus ou moins satisfaisante, qui laisse à présager un avenir florissant pour la wilaya ; mais certains défis restent à soulever dans le futur le plus proche comme c'est le cas du lancement d'un grand nombre de projets qui sont bloqués depuis des années à cause de raison purement bureaucratiques.

3.2.1. Emploi : solution phare d'expansion

L'évolution de la situation de l'emploi dans la wilaya semble marquer une nette amélioration, si l'on se réfère aux données de la DPAT. Le taux de chômage qui était de 40,7% en 1998 a baissé à 23% en 2003, pour dégringoler à 14,67 % en 2006. La wilaya aurait ainsi comblé le retard qu'elle connaissait par rapport à la moyenne nationale. Le

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

chômage au niveau national est passé, pour sa part, de 29,5% de la population active en 1998 à 23,7% en 2003[4].

La dynamique locale de développement et les programmes d'investissements productifs au cours de ces dernières années ont permis la création de 17.911 emplois. En outre le démarrage de plusieurs unités de production privée implantées dans les zones d'activité et les zones industrielles ont permis de créer de nouveau postes d'emploi avec la création de multitude d'activités liées à ces unités en amont et en aval.

Par ailleurs, les différents dispositifs d'emploi des jeunes tels que les contrats de pré-emploi et les différents projets financés par l'ANSEJ ont contribué à l'amélioration de la situation de l'emploi dans la région. Pour les contrats de pré-emploi c'est une nouvelle démarche prise par les pouvoirs publics et qui vise à aider les jeunes diplômés et les techniciens supérieurs de différentes institutions à s'intégrer dans la vie active par le biais de ces contrats qui dur généralement vingt quatre mois. Le quota attribué à la wilaya en 2006, est de 350 postes dont 707 postes universitaires (Ingénieurs et Licenciés /ées) et 282 postes techniciens supérieurs. Il a été placé au 31-12-2005, 1751 jeunes dont 946 universitaires et 805 techniciens supérieurs. Le tableau (4.12), illustre les données globales relatives aux dispositifs de l'ensemble des initiatives et projets, visant l'insertion des jeunes dans le monde du travail.

[4] Selon l'estimation de l'ONS (Office nationale des statistiques).

Tableau 4.12 : Données globales relatives au dispositif de l'emploi de jeune depuis son lancement du 01/07/1998 au 31/12/2006

Pré emploi		
Programmes	**Universitaire**	**Techniciens supérieurs**
2004	498	249
2005	946	805
2006	168	182
ANSEJ		
	Nombre d'attestations d'éligibilité délivrées	**Nombre d'emplois**
2004	1940	4.865
2005	967	2.804
2006	851	2.364
ANGEM		
	Nombre de dossiers déposés	**Nombre de financements**
2004	-	-
2005	265	236
2006	985	142

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de la DPAT de la wilaya de Béjaïa ; Résultat 2004,2005 et 2006.

3.2.2. Education et santé : des secteurs à développer en priorité

Les indicateurs relatifs aux secteurs de l'éducation et de la santé montrent une situation relativement favorable pour la wilaya. En ce qui concerne l'éducation. La wilaya de Béjaïa dispose d'un système éducatif, là où la quasi-totalité des enfants sont scolarisés. Le taux d'analphabétisme est à 31,83%, réparti en 19,98% pour les garçons et 43,88% pour les filles. Au niveau national, ces taux représentent respectivement 31,90% pour l'ensemble, 23,65% pour les hommes et 40,27% pour les femmes.

Le système de santé publique est un secteur stratégique à développer pour une meilleure prise en charge de la demande de soins. Les chiffres sur la wilaya (pour 2006) indiquent : 07 hôpitaux dont (1208 lits), soit 2,11 lits pour 1.000 habitants la willaya comporte également 21 polycliniques, 43 centres de santé dont 17 avec maternité, 01 Maternité urbaine (64 lits), 167 salles de soins. Ces chiffres indiquent que la wilaya, en ce qui concerne les centres de santé, est à un niveau d'équipement proche de celui des pays développés. S'ajoute à cela l'appuyé du secteur privé avec six (06) polycliniques et deux (02) entreprises de transport sanitaire. Il n'en reste pas moins qu'il existe des lacunes dans ce secteur; des infrastructures, sous- utilisées parfois, sont en mesure d'assurer convenablement une couverture sanitaire.

L'insuffisance enregistrée se situe aussi au niveau du manque de personnel médical spécialisé dans certains secteurs sanitaires ainsi que le manque d'équipement et de personnel médical et para médical dans certaines unités légères notamment dans certaines zones montagneuses.

3.2.3. Habitat : un problème qui perdure

Disposer d'un habitat urbain adéquat, est désormais reconnu comme partie intégrante dans le développement de la ville. Il ressort à partir de données citées précédemment, que la wilaya de Béjaïa présente une situation qui n'est pas la même au niveau national, pas moins de 190.470 logements ont été recensés dans toute la wilaya, contre 120 456 logements en 1998. Malgré cette tendance favorable, ce secteur est assujetti à des problèmes, notamment en matière de logements où l'offre était nettement inférieure à la demande, ce qui a généré une situation difficile a géré suite à cette demande accrue. Bien qu'aussi insuffisante par rapport aux besoins, et comme conséquences de cette situation; la wilaya a connu la progression et la prolifération des bidonvilles et de l'habitat précaire autour des centres villes et dans les périphéries. L'habitat précaire dans la wilaya est un point noir dont la prise en charge est décidemment problématique. Aussi, on peut dire que tout règlement du problème des bidonvilles passe par :

- La définition d'une politique claire, surtout en matière d'aides aux familles nécessiteuses pour leur permettre d'acquérir un logement;
- Endiguer l'exode rural source les plus démunis de ressources se sont fixés autour des villes, créent ainsi les bidonvilles;
- Diversifier les modalités d'aides à la construction privée.

4. Impact de la dynamique local de développement

Les impacts de la dynamique locale peuvent être positifs ou négatifs, nous examinons dans ce qui suit, en premier lieu les impacts positifs de cette dynamique, suivi évidemment, par un exposé des différents points négatifs. L'objectif visé, concerne essentiellement la recherche des potentialités et possibilités de développement existantes dans chaque secteur, et pour soulever les lacunes et difficultés pour remédier aux manques enregistrés.

4.1. Impact économique

Les points qui seront développés, traiteront de manière plus spécifique des impacts économiques en terme de dynamique locale. Nous nous intéresserons plus particulièrement aux impacts qui touchent l'exploitation des ressources locales existantes et aux différentes potentialités en la matière, sur les secteurs d'activités, et sur l'emploi. Pour ce dernier point, nous avons eu à constater précédemment, le manque enregistré dans les initiatives pour la création des postes d'emplois, alors que les opportunités existent ; aides aux jeunes, aides à la création des micro- entreprises, encouragement des initiatives individuelles locales, etc. Toute ces mesures peuvent contribuer à la fixation de la population locale et de lutter contre la paupérisation et le chômage.

4.1.1. Les impacts positifs

- Création de poste d'emploi, les programmes d'investissements productifs au cours des dernières années ont permis la création de 17.911 emplois répartis comme suit : 10.587 postes d'emplois dans le cadre du programme de relance économique et 7.324 postes d'emploi dans le cadre du programme normal. En outre, le démarrage de plusieurs unités de production privée implantées dans les zones d'activité et les zones industrielles ont permis elles aussi la création de beaucoup d'activités liées à ces unités en amont et en aval, et la création des postes d'emplois, par ailleurs, les différents dispositifs d'emplois des jeunes ont permis à ce jour la création de 14.402 emplois;
- La valorisation de la main d'œuvre locale et des compétences surtout dans les domaines des technologies simples, exemple, dans le domaine de l'électronique, AUVISAT qui emploi prés de 50 travailleurs;
- La mise en valeur des ressources naturelles locales et la contribution à la satisfaction des besoins locaux. (Exploitation des carrières ; Les gisements d'argile de R'Mila (réserves estimées à 16 Millions T, le gisement de gypse de Boudjelli, etc.);
- Implantation, revalorisation et développement d'unités de fabrication de produits artisanaux en support à l'activité touristique, telles que la tapisserie, poterie, vannerie, céramique, etc.
- Dotation de chaque région d'un ensemble de petites industries (petites unités de production et de transformation) en relation avec les ressources locales, en vue de lui

assurer une relative autonomie quant à la satisfaction de certains besoins locaux, L'industrie locale permet la création d'emploi, un facteur essentiel de réduction des disparités régionales et de lutte contre l'exode rural;

- Développement des infrastructures de bases, et en particulier les infrastructures dédiées au secteur des transports et on peut citer dans ce cas de figure les routes, les infrastructures portuaires, l'existence d'un port constitue un atout stratégique pour toute la région aussi bien pour le transport de marchandises que celui des voyageurs;
- Augmentation du niveau de vie et une meilleure qualité de vie;
- Evolution des modes de consommations de la population locales;
- Absorption et lutte contre le chômage. La dynamique des différents secteurs a fait reculer le taux de 47,5% en 1998 à 12 % aujourd'hui;
- Développement des activités. Exemple les activités touristiques, cela s'est traduit par l'identification des zones d'aménagement touristiques;
- Des progrès font que la wilaya est l'une des régions les plus électrifiées du pays avec un taux de 98%;
- Valorisation économique effective de l'ensemble du territoire.

4.1.2. Les impacts négatifs

- Compression d'effectifs, intervenant dans un contexte marqué par le recul considérable des investissements publics locaux et par une faible création d'emplois par le secteur privé, ce qui a engendré une affectation profonde de la structure de l'emploi.
- Le processus de dissolution des unités publiques économique qui s'est soldé par la liquidation de 41 unités dans la wilaya, s'est accompagné d'une forte création d'entreprises privées dont la caractéristique est leurs petites tailles (moins de 10 salaries).
- Concentration des activités sur un seul domaine, l'agroalimentaire.
- Le secteur informel progresse de façon soutenue tant dans le secteur non structuré, que structuré se concentre essentiellement dans les petites entreprises non déclarées, dans le travail à domicile et dans les services (commerce).
- Un développement inégal, les villes principales de la wilaya ont beaucoup profité de cette dynamique.

Rapport-Gratuit.com

4.2. Impacts sociaux

Les impacts sociaux de la dynamique locale, peuvent être analyses en fonction des indicateurs enregistrés en matière de l'offre des principaux services, en l'occurrence, l'éducation, la santé et l'habitat, jeunesse- Sport- Culture. En effet, l'évolution des principaux indicateurs durant cette dernière décennie témoigne d'une relative amélioration de la situation globale, tant sur le plan quantitatif que qualitatif, et cela malgré les lacunes enregistrées par chacun de ces secteurs. Notons enfin qu'en dépit des progrès réalisés, des effets négatifs peuvent accompagnés cette dynamique comme résultat de cette dernière. Nous examinons, dans les points suivants les effets positifs et négatifs de cette dynamique :

4.2.1. Les impacts positifs

- Des progrès appréciables dans le domaine de la santé, permettant ainsi une couverture satisfaisante de la population en personnel médical notamment. Evolution des taux de couverture en personnels médical et paramédical dans la wilaya.
- La région a enregistré des progrès appréciables en matière de scolarisation des filles notamment dans l 'enseignement secondaire.
- L'analyse de la situation sanitaire dans la région, révèle une nette amélioration. Celle –ci concerne aussi bien la couverture de la population en infrastructures sanitaires.
- A propos de l'habitat, en dépit de la part de plus en plus important dans ce secteur, les conditions d'habitation ont connu une sensible amélioration, par les différents projets de construction, Surtout avec le nouveau programme de la relance économique avec le projet de 1 000 000 logements, la région peut bénéficie d'un quota qui va lui permettre d'atténuer le problème de logement. Aujourd'hui on peut dire que toujours le problème persiste mais avec une situation moindre comparativement à l'échelle nationale.
- Développement de l'emploi féminin et la participation des femmes dans les différentes activités (scolarisation, formation…). Exemple dans le cadre des projets de pré- emploi, pour le programme de 2003, l'élément féminin représente un taux de placement de 65,17 %.

- Jeunesse, Sport et Culture : Ce secteur qui a connu une évolution importante ces dernières années couvre presque toutes les activités sportives, culturelles et de jeunesse. La wilaya détient des possibilités en infrastructures qui lui permettent l'organisation de manifestations internationales. Les principales et les plus importantes infrastructures que compte la wilaya sont réparties comme suit :
  - 01 OPOW à Béjaïa ;
  - 21 Bibliothèques ;
  - 01 Théâtre régional ;
  - 79 Aires de jeux ;
  - 19 Maisons de jeunes ;
  - 16 Centres culturels ;

4.2.2. Les impacts négatifs

- Affectation et concentration des emplois vers un seul secteur. Les services qui occupent prés de 60 % de la population active et la régression enregistrée dans le secteur agricole.
- L'exode rural qui s'est aggravé suite à la marginalisation de certaine région
- Concentration urbaine et la diminution des services publics offerts pour la population suite à cette concentration anarchiques.
- Dégradation de l'état de santé de la population malgré les bonnes performances affiché par ce secteur, cela en raison de l'apparition de certaines maladies qui nécessite un traitement de longue durée et un budget conséquent, comme les maladies respiratoires et cardiovasculaire conséquence de la pollution de l'environnement.

4.3. Impacts spatiaux

Les impacts spatiaux de la dynamique locale sont en générale le résultat de la dynamique des activités. La pollution de l'environnement suite à l'augmentation des activités industrielles à susciter l'intérêt des pouvoirs publics à entreprendre des mesures concrètes pour lutter contre ce phénomène. On peut analyser dans les points suivants les impacts positifs et négatifs de la dynamique locale de développement par rapport à l'aspect spatiale.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

4.3.1. Les impacts positifs

- Réalisation des stations d'épuration permettra de faire reculer les menaces qui pèsent sur l'environnement. La ville de Béjaïa bénéficié d'un projet intitulé Etude, réalisation et équipement d'un centre d'enfouissement technique avec éradication des décharges sauvages et ce, pour un montant de 249.000.000,00 DA.
- Les projets d'investissements ont un impact direct et néfaste sur l'environnement c'est la raison qui a amené les autorités et les pouvoirs à réfléchir sur la manière de minimiser ces effets sur l'environnement et de lutte contre la pollution, a cet effet, des taxes sur les différentes activités polluantes ou dangereuses pour l'environnement ont été instituées par la loi. Le tableau ci-après (4.13), nous renseigne sur les différentes taxes écologiques applicables à ce jour :

Tableau 4.13 : Application des taxes écologiques

Taxes écologiques	Caractéristiques
Taxe sur les activités polluantes et dangereuses pour l'environnement	Instituée par la loi de finances pour 1992 (article 117). Le montant recouvrer de la taxe au 30-06-2006 est de 3.561.170,00 DA.
Taxe complémentaire sur la pollution atmosphérique	Une taxe complémentaire sur la pollution atmosphérique d'origine industrielle. (L'article 205 de la loi de Finances pour 2002)
Taxe d'incitation au déstockage des déchets industriels, spéciaux et / ou dangereux	La loi de Finance pour 2002, article 203
Taxe complémentaire sur les eaux usées industrielles	Une taxe complémentaire sur les eaux usées industrielles, basée sur le volume rejeté et la charge de pollution générée par l'activité
Taxe sur les déchets ménagers	En application de la loi N°01/21 du 22/12/2001 portant loi de Finances 2002, article 11
Taxe d'incitation au déstockage des déchets liés aux activités de soins des hôpitaux et cliniques	Cette taxe est instituée par la loi de Finances pour 2002 article 204. mais cette taxe n'est pas encore appliquée

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de la DPAT de la wilaya de Béjaïa ; Résultat 2006, édition 2007.

4.3.2. Les impacts négatifs

- Pollution de l'environnement, l'insuffisance réside dans le traitement des eaux usées et rejets des unités industrielles et artisanales. Les rejets collectifs importants sont au nombre de 89 soit 74 rejets dans l'Oued Soummam pour un volume de 37.000 M3 /jour et 15 rejets le long de la côte Est pour un volume de 5.000 M3/jour.

- Inégalités villes- compagnes, 42,60 % des habitants vivent dans les chefs lieux contre 26,80 % dans les zones éparses. L'essentiel de la population urbaine est concentré dans les villes situées dans la vallée de la Soummam et son prolongement vers le Nord.
- Des disparités flagrantes sur le plan du développement socio-économique qui caractérisent certaines zones et qu'il faudrait impérativement corriger tout en veillant au maintien des équilibres fondamentaux du milieu.

5. Urbanisation dans la wilaya de Béjaïa

Depuis son indépendance, l'algerie a connu de grandes mutations (économiques, sociales, démographiques et politiques) qui ont influencé négativement son développement urbain. En effet, la population est caractérisée par une évolution rapide vers un type de peuplement aggloméré, les grandes agglomérations qui jouissaient de conditions d'accueil et de travail acceptables ont connu un exode massif d'une population issue de milieux ruraux marginalisés, ce phénomène a entraîné une croissance accélérée de la majorité des villes algériennes, cela s'est traduit par une augmentation accrue de la population urbaine, provoquant une batterie de crises. La ville de Béjaïa, à l'instar des autres villes algériennes a subi et continue de subir les retombées d'une urbanisation rapide. Une croissance démographique conjuguée avec les implantations de grosses unités industrielles s'est traduite par une expansion incontrôlée de l'urbanisation et un étalement urbain qui s'est fait anarchiquement, et qui n'a pas été conçu sous des stratégies et des politiques volontaristes en matière d'aménagement et selon des orientations socio-économiques bien étudiés.

5.1. Répartition de la population et taux d'urbanisation

Béjaïa, comme les autres régions de l'Algérie, a vu sa population croître de façon remarquable. Ce changement démographique a eu un impact majeur sur les modes d'occupations des territoires et sur la répartition démographique; les nouvelles activités économiques, l'exode rural et les changements démographiques, sont des facteurs qui ont grandement contribué à la modification des paysages naturels, agricoles ou urbains.

Le processus d'urbanisation au niveau de la wilaya a connu plusieurs étapes. En effet, au lendemain de l'indépendance, la tendance était très lente, cela est expliqué par la faiblesse des investissements et l'exode des populations vers les grandes villes tels que Alger et Sétif.

Cependant, les changements et les grandes mutations qu'a connue la wilaya ces dernières décennies, ont fait que la population vit principalement en ces milieux, et le taux d'urbanisation[5] continue d'augmenter à un rythme rapide, cela a fait en sorte que, la wilaya a presque compté plus de zones urbaines que de zones rurales et deux personnes sur trois vivent aujourd'hui en zone urbaine.

La population totale de la wilaya était estimée en 2006 à 990.950 habitants pour un taux de croissance démographique égal à 1,25 %. Tandis que le taux d'urbanisation qui continue d'augmenter à un rythme plus rapide à enregistrer à la même année un taux de 78,45 %. Ce taux était de 57,53 % en 1987, avec une population totale de 696.913 habitants[6]. Le développement de la wilaya axé principalement sur le chef lieu et la zone de la plaine (Vallée de la Sommam et partie côtière Est) au détriment de la zone montagneuse, s'est accompagné par un exode rural massif des populations montagneuses vers les centres situés en plaine dotés d'équipements et d'activités, tels que Béjaïa, Akbou, Sidi Aich, El kseur, Amizour, Kherrata, etc. Ce constat est observé dans l'ensemble des données et recensements effectués, Exemple, jusqu'à 2006, le chef lieu de la wilaya et la zone de la plaine, le taux moyen représenté par la population de ces régions par rapport à celle de la wilaya était de : 173 693 résidents pour la ville de Béjaïa avec un taux de 42,58 % et 386 777 résidents pour la région de la plaine avec un taux de 30,62 %[7], sur l'ensemble des agglomérations secondaires, l'axe de la vallée de la Sommam constitue un véritable couloir d'urbanisation dans la wilaya, où se trouve les plus grands centres urbains et les centres économiques les plus dynamiques, mais aussi des plus petites villes qui connaissent des changements constitutifs.

[5] Le taux d'urbanisation : c'est le taux qui rapporte la population urbaine à la population totale.
[6] Rapport de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme et de la construction. ANAT (agence national pour l'aménagement du territoire, plan d'aménagement de la wilaya de Bejaia) 1987.
[7] Les régions de la plaine sont représentées ici par les communes de la Basse Soummam, Le Littorale Est, Le Littorale Ouest.

Tableau 4.14 : Répartition des populations urbaines et rurales par les chefs lieux des Daïra

	2004		2005		2006	
	Population Urbaine	**Population Rurales**	**Population Urbaine**	**Population Rurales**	**Population Urbaine**	**Population Rurales**
Béjaïa	158 253	11 513	159 947	11 636	161 914	11 779
Tichy	3 384	11 869	3 420	11 996	3 463	12 146
Akbou	33 686	16 282	34 047	16 456	34 473	16 662
Amizour	8 262	30 217	8 350	30 540	8 453	30 916
Adekar	0	14 916	0	15 076	0	15 264
Seddouk	7 268	12 340	7 346	12 471	7 438	12 627
Kherrata	7 870	26 507	7 954	26 791	8 053	27 126
Timezrit	0	26 651	0	26 936	0	27 273
Sidi aich	10 972	2 678	11 089	2 707	11 228	2 741
Chemini	10 908	7 137	11 025	7 213	11 163	7 303
S.e. Tenine	0	12 465	0	12 598	0	12 755
El- kseur	20 644	8 038	20 865	8 124	21 126	8 226
Barbacha	0	22 162	0	22 399	0	22 679
Darguina	0	15 212	0	15 375	0	15 567
B. Maouche	0	18 350	0	18 546	0	18 778
Aokas	5 697	10 757	5 758	10 872	5 830	11 010
Ouzellaguen	15 630	7 568	15 797	7 649	15 994	7 745
Tazmalt	11 313	16 517	11 434	16 694	11 577	16 902
Ighil Ali	0	13 806	0	13 954	0	14 128
Total populations Urbaines - rurales	**305 628**	**662 695**	**308 900**	**669 762**	**312 726**	**678 225**
Total populations Wilaya	**968 299**		**978.662**		**990.951**	

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de la DPAT de la wilaya de Béjaïa ; Résultat 2004, 2005 et 2006.

5.2. Analyse des agglomérations chefs lieux et tendance de développement

Béjaïa, a connu ces dernières années une urbanisation rapide, cette dernière a certainement eu des impacts d'une part, sur la répartition des populations en progression continue, d'autre part sur les agglomérations qui se forment comme conséquence de cette

urbanisation et répartition inégale de la population, cela a été particulièrement nette en ce qui concerne l'augmentation de la taille et le nombre des agglomérations existantes et l'émergence de petites villes, leurs nombres aujourd'hui dépassent 200 agglomérations. Il est à signaler que ce sont les anciens centres qui ont connu une croissance régulière. Dans cette analyse nous avons retenu le critère taille, qui permet d'apprécier l'importance des agglomérations sur le plan démographique, nous avons axé notre analyse sur la répartition des agglomérations chefs lieux de la wilaya vu leur poids et leur importance, et qui seront présentées dans le tableau suivant selon ce critère :

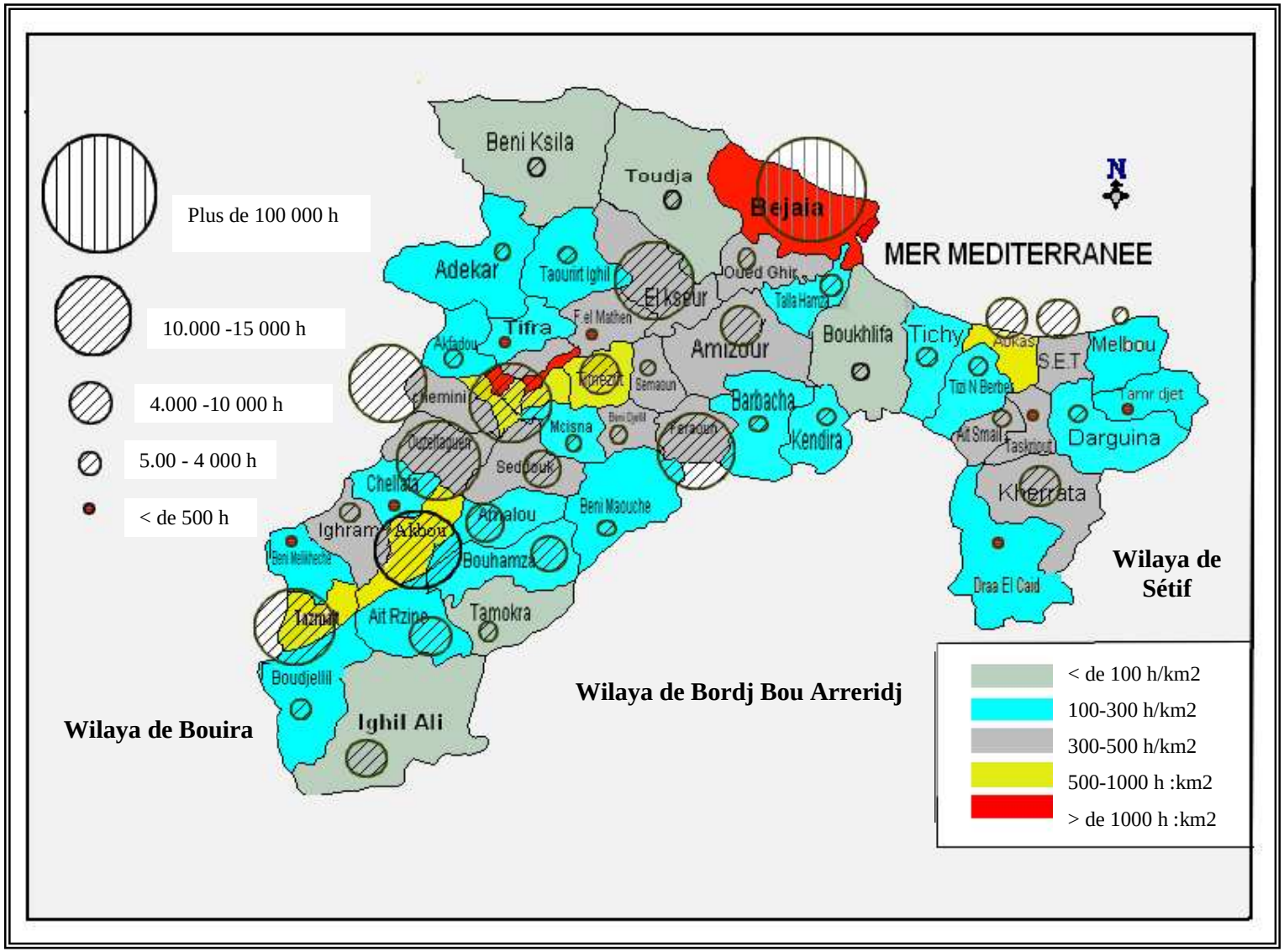
Tableau 4.15 : Taille des agglomérations chefs-lieux

Taille des agglomérations	Nombre d'agglomération	%	Populations	%
Plus de 100.000 ha	1	1,92	165 720	39,27
De 30.000 à 100.000	1	1,92	35 662	08,45
De 15.000 à 30.000	3	5,76	72 759	17,24
De 10.000 à 15.000	4	7,69	47 789	11,32
De 6.000 à 10.000	7	13,46	51015	12,08
De 4.000 à 6.000	6	11,53	31 220	07,39
De 3.000 à 4.000	6	11,53	20 792	04,92
De 2.000 à 3.000	7	13,46	16 803	03,98
De 1.000 à 2.000	8	15,38	11 797	02,79
De 500 à 1.000	3	5,76	1927	00.45
Moins de 500	7	13,46	2 165	00,51
Total	**52**	**100**	**421987**	**100**

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de la DPAT de la wilaya de Béjaïa ; Résultat 2006, Edition 2007.

Selon le tableau 4.15, on remarque un déséquilibre de nombre d'agglomérations par rapport à leurs tailles, les raisons de ce déséquilibre tiennent largement du processus de développement économique et à la répartition géographique des activités qui l'accompagne. On remarque l'existence d'une seule agglomération de plus de 100.000 habitants à savoir la ville de Béjaïa, qui renferme à elle seule 39.27 % du total de la population agglomérée, suivi par les agglomérations constituant le deuxième groupe avec une population qui varie de 15.000 à 30.000 habitant, notamment la zone de la plaine, et plus particulièrement l'axe de la vallée de la Sommam, qui est un véritable couloir d'urbanisation, cette situation est dû à l'existence d'un ancien réseau de communication formé notamment par la route nationale 26 et la voie ferrée ainsi que la diffusion du développement industriel et des activités qui s'est faite largement sur cette partie où les investissements publics et privés sont fortement localisés. On y retrouve : El kseur, Ouzelaguen, Akbou. La population dans les

Carte 4.2 : Densité de la population et taille des agglomérations chefs-lieux 2006.



Source : Réalisée par l'auteur à partir des données du tableau 4.1

agglomérations entre 10.000 et 15.000 habitants est passée de 03,92 % en 1987 à 11,32 % en 2006, leurs nombres est passé de 1 à 4 agglomérations, situé en grande majorité toujours sur l'axe de la vallée de la Sommam on y retrouve : Sidi Aich, Chemini, Ouzellaguen, Feraoun, pour cette dernières, on assiste à un développement de quelques agglomérations en zone de montagne, et surtout sur le versant Est/Ouest. Il s'agit des agglomérations urbaines potentielles qui constituent un nouveau support pour la formation de pôle de développement en montagne et qui pourront relayer les autres centres urbains de la wilaya. Sur la part des agglomérations de 3000 à 4000 habitants, leurs nombres sont de six (06) avec un taux de 04,92 %, alors que la part des agglomérations de 1000 à 3000 habitants leurs taux varient entre 02,79 % et 03,98 %, et celle de plus de 500 habitants le taux est négligeable. Pour les autres régions de la wilaya, la répartition des habitants sur les différentes zones, elles ne sont pas toujours dans les mêmes proportions, puisque les agglomérations sont relativement nombreuses et n'atteignent presque souvent pas le statut de centres urbains, se sont donc les milieux ruraux qui ont servi de réceptacle aux nouveaux urbains celle-ci a été le fait des petits bourgs et villages.

La répartition de la population est très inégale. Il existe de forts contrastes, ce qui a induit un déséquilibre entre les tailles des agglomérations, cette situation, si elle n'est pas maîtrisée, risque d'entraîner négativement le fonctionnement de plusieurs agglomérations et favoriser le développement de pôle d'importance inégale; comme c'est le cas actuellement de la ville de Béjaïa, et d'Akbou, suite à leurs pouvoirs d'attractions et qui se distinguent par leurs domination sur le plan démographique et économique.

Conclusion

Le long de ce chapitre on peut retenir que la wilaya de Béjaïa, de par sa position géographique et les énormes potentialités qu'elle recèle, est logiquement appelée à connaître un essor extraordinaire et de nouvelles perspectives prometteuses intra et extra-muros (échelle locale et régionale) sont annoncées. Les efforts d'investissements consentis depuis deux décennies ont entraîné de grandes mutations sur le plan socio-économique. La wilaya dispose aujourd'hui d'infrastructures et d'équipements de base indispensables à un développement harmonieux et intersectoriel important. Mais malgré un taux de croissance qui semble exprimer une amorce de la relance des activités dans tous les secteurs, les faiblesses de l'observation et de l'analyse de la situation entre 2004 et 2006 tant au plan des activités économiques que dans la sphère sociale, nous a permis de relever les lacunes de la dynamique qu'a connu la wilaya. Nous retiendrons les plus importantes, celles enregistrées à travers cette

étude : Dans le domaine de l'industrie, la wilaya recèle des potentialités importantes pouvant susciter l'implantation d'unités industrielles, et malgré les efforts consentis en matière de développement des industries et des activités, essentiellement dans le secteur privé, mais ne parviennent toujours pas à résoudre le problème du chômage aggravé par le processus de démembrement et de dissolution des entreprises publiques économiques locales, malgré une nette amélioration cette dernière année, Les chiffres officiels indiquent que le niveau du chômage est tombé à 12% en 2006, soit une baisse de presque 18 points comparé à 1999[8], mais reste toujours des initiatives étatiques, généralement des emplois précaires non productifs; exemple des emplois qui rentrent dans le cadre des dispositifs des contras de pré-emploi. Il faut ajouter qu'en ce qui concerne les équipements et les services accessibles à la population, il reste aussi beaucoup à faire, même si le bilan est contrasté. Même situation pour les infrastructures de base, elles constituent le support essentiel du développement de la wilaya et de ses possibilités d'ouvertures, dans ce domaine reste beaucoup à faire, pour atteindre une meilleure couverture et assurer un rayonnement judicieux des infrastructures existantes.

Pour le système urbain dans la wilaya, l'analyse fait ressortir un déséquilibre énorme, cela apparaît clairement dans l'analyse de la répartition de la population urbaine ainsi que dans la concentration et la taille des agglomérations. La croissance urbaine a été particulièrement nette en ce qui concerne les agglomérations chef lieux, cette tendance apparaît essentiellement dans la ville de Béjaïa et dans les zones de plaines, notamment, au niveau du couloir de la vallée de la Sommam où se concentrent l'essentiel des agglomérations et des centres importants de la wilaya, l'implantation d'importants projets de développement et l'existence d'un ancien réseau de communication ont grandement favorisé cette croissance urbaine. Aujourd'hui l'urbanisation est l'affaire de tous; les pouvoirs publics, les pouvoirs locaux et même les groupes sociaux doivent concentrer leurs efforts en termes d'aménagement dans les agglomérations, l'armature urbaine dépend de certaines actions volontaristes en matière d'aménagement du territoire.

[8] Matouk BELATTAF & Baya ARHAB : « Les dispositifs de lutte contre le chômage et d'insertion des jeunes et des femmes au marché du travail : état des lieux et perspectives à Béjaïa », 3ième rencontres en Europe et autour de la Méditerranée « Jeunes, générations : continuités/discontinuités/ruptures ? » Marseille 2007. P

Rapport-Gratuit.com

Chapitre 5

Analyse socio-économique et urbaine de la ville de Béjaïa

Ce chapitre est consacré pour une étude multidimensionnelle de la ville de Béjaïa, les objectifs assignés à cette étude se résument à l'analyse de la dynamique urbaine de la ville et présenter les défis et les perspectives de développement. La réflexion qui sera menée s'attachera dans un premier temps à exposer les différents aspects de développement social et économique. Il convient par la suite de présenter les principales caractéristiques générales de l'urbanisation, comprendre le phénomène de l'étalement urbain et de s'interroger sur différentes causes explicatives, parce que le rythme d'accroissement de la ville est en soi un problème majeur.

1. Présentation de la zone d'étude

Le territoire de la ville de Béjaïa est porteur de grandes potentialités de développement riches et variées. Cette diversité permet d'envisager des possibilités de développement économique, d'aménagement et de développement urbain. Notre choix s'est porté sur la ville de Béjaïa; choisir cette dernière comme cadre d'analyse convient dans la mesure où celle- ci a connu ces dernières années une urbanisation rapide qui a comme conséquence, un étalement urbain déséquilibré et une urbanisation anarchique en totale dichotomie avec toute forme d'organisation et d'optimisation de l'espace. Il en résulte une extension démesurée de l'agglomération et des dysfonctionnements tous azimuts.

1.1. Situation géographique

La ville de Béjaïa occupe une position géographique centrale dans la wilaya. Cette situation géographique privilégiée procure à la ville un rôle prépondérant dans les mouvements de populations, favorisant son essor tout au long de son histoire et lui a permis de demeurer une ville moyenne d'une grande importance à l'échelle nationale. En effet, elle est aujourd'hui caractérisée par un dynamisme et une importante activité, d'ailleurs c'est ce qui justifie notre choix de la considérer comme étant un bon sujet à étudier. La ville dont nous proposons par la suite de rappeler l'histoire, s'étendant sur une superficie totale atteint 11 694 hectares. Du point de vue administratif, ses limites géographiques avec d'autres communes

limitrophes constituées principalement par : les communes de Toudja et El Kseur l'Ouest, la mer Méditerranée et la commune de Talla Hamza à l'Est, Amizour et la commune de Oued Ghir au Sud, enfin la mer Méditerranée au Nord.

Afin de présenter la ville de Béjaïa notre zone d'étude, avec plus de détails sur le plan économique, social et urbanistique, nous avons essayé d'axer notre analyse sur les zones qui se présente comme milieu urbain (voir carte 5.1), une telle étude s'avère nécessaire afin de bien analyser les différentes données de la ville et plus particulièrement son mode d'urbanisation. Les limites géographiques de notre zone d'étude se présentes comme suit :

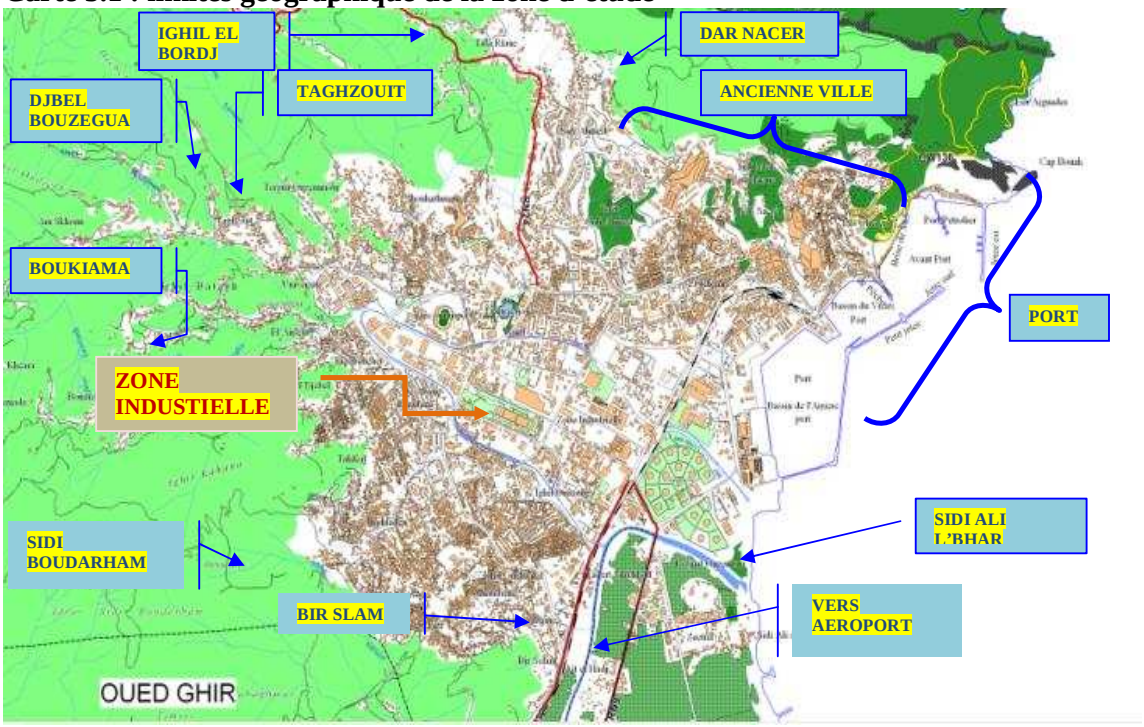
Au Nord : limitée par crête de Gouraya qui domine la ville; Au Nord Est : par le port et l'arrière port;

A l'Est : Sidi Al Labhar et l'aéroport; Au Sud Est : Bir Slam;

Au Sud : Sidi Boudarham; Au Sud Ouest : par village Boukhiama;

A l'Ouest : par Djbel Bouzegua et Taghzouit; Au Nord Ouest : Dar Nacer, Ighil El Bordj.

Carte 5.1 : limites géographique de la zone d'étude



Source : Réalisée par l'auteur à partir de la carte de SCPA - AXXAM

1.2. Histoire de la ville

De par son histoire plus que millénaire, Béjaïa est l'une des plus anciennes villes d'Algérie. Devenue depuis l'antiquité l'une des cités les plus prospères de la côte méditerranéenne. Son tissu urbain est caractérisé par une continuité renfermant

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

d'ininterrompues occupations depuis l'antiquité jusqu'à l'occupation Française, comme en témoigne aujourd'hui les nombreux sites et vestiges historiques qui témoignent d'un passé civilisationnel indéniable. Á partir de la 2ième moitie du XIième siècle, la ville de Béjaïa a connu de nombreux événements, les époques les plus saillantes de ces bouleversements sont : la domination de l'empire romain, la transformation de Béjaïa en capitale par les Béni-Hammad, l'occupation espagnole, la prise de la ville par les Turcs. Enfin, l'occupation par les Français.

En 27 - 26 avant J.C, la ville est fondée par une légion Romaine est connue sous le nom de *Saldae* Civita, comme l'atteste les vestiges de l'aqueduc et la conduite souterraine venant de Toudja, les populations qui l'occupaient à cette époque étaient connues sous le nom de Benioures de Kedamouziens[1]. Ensuite, se fut le tour des byzantins mais pour une courte durée puisque les vandales s'y sont également intéressés, y restèrent jusqu'à 640, la ville est nommée à cette époque, Gour (rocher). Vers le milieu du 11ième siècle, la ville a porté le nom de Vgaïth ou Begaïa du temps post islamique, puis devenue à partir de 1067, la capitale du royaume berbère des Hammadites et des almohades, c'est à partir de cette date que EN-NASSER IBN ALLANAS prince de la Dynastie des Hammadites, choisit Bougie comme capitale politique, économique et culturelle, lui donna le nom de Bidjaïa Ennaciria. Béjaïa a été donc, la capitale des Hammadites qui devaient abandonner leur capitale montagnarde Lkalaâ de Beni-Hammad pour s'installer sur ces rivages ouverts sur le monde. Puis son fils El Mansour en fit sa capitale en 1090. La ville fut protégée par la muraille flanquée de six portes dont quelques vestiges ont pu résistés au fil des années. En 1510, la ville est prise par l'Espagnol Pedro Navarro, connu à cette époque sous le nom Buggia. Charles Quint restaura le Fort Abdelkader, y éleva la Casbah, et édifia le Fort impérial (Bordj Moussa), l'occupation dure jusqu'en 1555, l'année de l'occupation des Turcs, après l'échec des deux tentatives (1512- 1514) par Arroudj et Kheiredine, les Turcs réussissent leurs troisième en 1555 par Salah Rais, la ville connu du temps des Ottomans sous le nom B'djaïa, perdra son statut de capitale, puisque toute l'Algérie perdit peu à peu de sa puissance en méditerranée et de son importance dans l'empire, même si la ville continua à jouer encore son rôle de chantier de construction navale et l'existence du port servait d'avantage de transport des bois de construction pour la marine. Enfin, l'occupation française de la ville qui commença en 1833, connu sous le nom Béjaïa-Vgaïeth. Les Français l'ont baptisée Bougie, cela à cause des célèbres chandelles de cires d'abeilles qui y étaient fabriquée et exportée dans toute l'Europe

[1]Mouloud GAID : «Histoire de Béjaïa et de sa région depuis l'antiquité jusqu'à 1954» Edition MIMOUNI 1991.P 22.

sous l'appellation de "Candela de Buggia". L'occupation française durera jusqu'en 1962, année où l'Algérie retrouva son indépendance[2].

2. Analyse des données sociales et équipements

La qualité urbaine d'une ville s'apprécie par l'importance de sa croissance démographique et par l'importance des ses équipements et ses activités. La ville de Béjaïa est en train de s'urbaniser à un rythme important. En effet, elle est aujourd'hui caractérisée par un dynamisme et une importante activité. En matière d'infrastructures, de grands efforts ont été consentis pour la réalisation d'infrastructures éducatives, de formation, de soins, de l'habitat et de transport.

2.1. Une évolution démographique importante

La dynamique d'une ville est intimement liée à la dynamique de sa population, les déplacements, l'émigration interne et les mouvements de cette dernière, font que la ville se transforme et se classe au rang d'un pôle attractif ce qui va engendrer un essor considérable de son tissu urbain et connaître des mutations socio économiques importantes. A cet effet, la ville de Béjaïa, au vu de sa situation géographique privilégiée, son poids économique, administratif, et en plus d'autres potentialités dont elle dispose, a toujours connu d'importants flux de population originaire de différentes régions de la wilaya, elle a enregistré une évolution continue au fil des années, les données que nous avons pu recueillir, montrent à l'évidence que cette évolution a été particulièrement irrégulière et brutale. L'étude de l'évolution de la population durant la période coloniale montre que cette dernière était irrégulière, ce n'est qu'après la période post indépendance que la population commence à se stabiliser, les différents recensements confirment cet accroissement irrégulier et continu. Le tableau 5.1. donne l'évolution de la population de la ville :

[2] L'ensemble des informations et dates reprises dans ce passage provient essentiellement de l'Actes du colloque International, Béjaïa et sa région à travers les âges, Editions Ass. GEHIMAB, Béjaïa, Novembre 1997.

Tableau 5.1 : Evolution de la population de la ville de Béjaïa

Année	Population	Année	Population
1833*	Centaine/ h	**1977**	72.669
1870*	3.000	**1979**	72.000
1882*	4.889	**1980**	83.000
1966	51.794	****1982**	116.071
1967	53.511	**1987**	89.530
1968	54.981	**1999**	149.000
1969	56.636	**2004**	161.974
1970	58.692	**2005**	163.707
1974	60.547	**2006**	165.720

Source : * Recueil d'une étude faite par l'administration française 1888.
Données de 1966 à 1980 : PUD. 1971 Fascicule 1. RGPH 1977 et Estimations in KHELADI Mokhtar : « Urbanisme et systèmes sociaux, la planification urbaine en algerie ». P 113. OPU 1993. **Donnée de 1982 :** DPAT : « Béjaïa en quelques chiffres ». Edition 1983. **Donnée de 1987 :** Chérif RAHMANI : « La croissance urbaine en Algérie ». OPU1982. P124. **Données de 1999-2006** : Données publiées dans l'annuaire de la DPAT.

L'évolution de la population de la ville de Béjaïa depuis le XIXième siècle, pour laquelle nous disposons de quelques statistiques d'après une étude faites par l'administration française en 1888 sur tous les villages et les régions de Béjaïa, montre que la ville qui ne comptait que quelques centaines d'habitants en 1833 a vu sa population croître rapidement en 1882 pour atteindre 4.889 habitants. Après une forte décroissance pendant la guerre de libération, la population connaît progressivement une reprise qui se confirme jusqu'à l'indépendance pour enregistrer une forte croissance pendant la première décennie. Après l'indépendance, la population rurale a abandonné la campagne pour vivre en milieu urbain en quête d'une vie plus décente et d'un confort tant convoité, elle est passée de 51.794 habitants en 1966 à 58.692 habitants en 1970. En effet, à partir de cette année et comme toutes les villes du pays, la ville a connu un afflux massif de population rurale venant des compagnes environnantes rechercher un emploi, une scolarisation ou un service. La population s'est accrue à 72.669 habitants en 1977. Cette poussée poursuivra son essor jusqu'au début des années 80, malgré les quelques efforts déployés par les pouvoirs publics pour fixer la population, mais la marginalisation des zones du versant Sud (Aït Slimane, Aït Bimoune), qui continuent d'affluer massivement vers la ville, a provoqué un transfert de la croissance démographique sur la banlieue et l'émergence des pôles périphériques (Tizi, Ihaddaden Oueda/Oufela, Tadjeboujt, Boukhiama, Dar Djbel).

En générale, cette évolution rapide tient à trois déterminants fondamentaux :

- Au nombre important de migrants (migration interne); qui s'est traduit par un accroissement rapide du solde migratoire;
- Aux politiques économiques inadaptées qui tiennent comptes des politiques d'investissements publics qui sont en majorité localisées dans la ville, et les efforts

d'aménagement du territoire qui ne sont pas d'égale intensité. Ainsi, les zones les plus reculées de la wilaya ont connu une marginalisation de la part des pouvoirs publics où leurs efforts reste louables en matière d'éducation et de formation, de couverture sanitaire, d'électrification des campagnes, de communication, d'approvisionnement en eau potable, etc.

- Au croît démographique naturel consécutif à l'excès des naissances sur les décès en milieu urbain.

Ainsi, pour des raisons qu'on a évoquées précédemment, les densités de peuplement ont connu un fléchissement et sont également très différenciées. Dans les quartiers populaires dominés par l'habitat horizontal serré, en 1980, la densité atteint des chiffres record de 1 500, 1 700 et même 2 300 habitants à l'hectare dans certains quartiers situés sur les hauteurs de la ville, alors que la densité moyenne n'est que de 404 hab/ha[3], elle fléchit aussi dans les cités populaires programmées, plus aérées et qui englobent dans leur périmètre de l'habitat pavillonnaire (ZHUN de Sidi Ahmed, Ihaddaden, etc.).

Quant à la période 1990-1999, la ville a connu une baisse de son taux d'accroissement, cette baisse est due aux éléments suivants :

- Changement du comportement pro créatif;
- Baisse du taux de natalité;
- Baisse du taux de fécondité;
- Tendance du taux de nuptialité vers la baisse;
- Autres facteurs d'ordre économique.

Le début de l'année 2000, est marqué par un ralentissement de la croissance démographique. Même en ayant vu son effectif augmenter de 153086 habitants en 2000 pour atteindre 165720 habitants en 2006, (tableau 5.2), cette situation pourrait être le résultat de plusieurs facteurs :

- Dynamique économique, suite à l'implantation de plusieurs unités de production étatiques et privées; (Cevital, Candia, etc.);
- Mouvement spectaculaire de la population de la vallée de la Sommam qui commencent à affluer vers Béjaïa, pour divers motifs et surtout pour exercer les activités commerciales;
- Absence d'actions urbaines volontaristes d'envergure, le poids démographique de la banlieue dans les limites du périmètre de la ville ont stimulé l'apparition de plusieurs

[3]Mokhtar KHELADI : « Urbanisme et système sociaux. La planification urbaine en Algérie », OPU 1993. P 114.

services de proximité (écoles, lycées, services de santé, commerce alimentaire) qui par induction vont affermir davantage leur poids démographique.

- Développement démographique et spatial de la périurbanisation, en dehors des anciens périmètres, cette dernière qui s'est emparée de la ville depuis les années 90, a contribué au renforcement de la part de la périphérie dans l'ensemble de la population (Ibourassen, Mellala). L'État s'est montré affaibli dans son rôle et il est devenu incapable de contrôler et diriger le développement urbain par l'instauration et surtout par l'application strictes des lois notamment ceux qui sont relatives à l'urbanisme, ainsi que la défaillance dans le lancement des programmes urbains de grande envergure.

Aujourd'hui, la ville de Béjaïa est l'agglomération qui domine de loin l'armature urbaine dans toute la wilaya, elle concentre à elle seul :

- Plus de 95,40 % de la population totale de la commune;
- Plus de 16,73 % de la population totale de la wilaya;
- Plus de 52,99 % la population urbaine de la wilaya.

Tableau 5.2 : Répartition de la population dans la commune de Béjaïa

Années / Population	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Total de la population	160436	162348	166200	167994	169766	171583	173693
Agglomération chef lieu	153086	154909	158572	160284	161974	163707	165720
Agglomérations secondaires	3513	3555	3640	3679	3 718	3 758	3 804
Zone éparse	3837	3884	3988	4031	4 074	4 118	4 169
Densité h/Km^2	1335	1350	1382	1416	1412	1427	1 445
Population urbaine	153088	154912	154912	156584	158253	159947	161914
Population rurale	7348	7436	11288	11410	11 513	11 636	11 779

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de l'annuaire statistique de la DPAT le long de la période comprise entre 2000 et fin 2006.

Parallèlement à la croissance démographique progressive, la ville de Béjaïa est marquée par une grande concentration de la population, elle atteint en 2006, 1445 hab/km^2. En comparaison avec celle de la wilaya qu'est à l'ordre de 307 hab/km^2, on trouve que la ville enregistre la densité la plus élevée, ce qui confirme que la ville a toujours représenté le plus grand pôle démographique dans toute la wilaya, cela est due, comme on l'a déjà évoqué précédemment, à l'accroissement de la population et surtout à l'exode rural.

Concernant la structure par âge, et comme partout en Algérie, la pyramide des âges est souvent triangulaire. La population de la ville se caractérise par une majorité de jeunes, on

remarque que la tranche d'âge de 0-19 ans, catégorie essentiellement non productive et consommatrice en termes de besoins sociaux, représente 93 068 personnes en 2006, soit plus de la moitié de la population totale (56,16%). La population âgées de moins de 5 ans est estimée durant la même année à 28 172 enfant soit 17% de la population totale; enfin, la part des personne du 3ième âge (60 ans et plus) est de l'ordre de 6,56% de la population totale. Toute cette jeune population, représente 65% de la population totale de la ville. C'est dire l'extrême jeunesse de la population de la ville mais également une redoutable contrainte dont la marée risque d'engendrer de sérieux problèmes en matière de logements, d'emplois, d'infrastructures éducatives et de transport.

2.2. Population active et situation du chômage

Le chômage en Algérie qui a été endémique depuis l'indépendance pose des problèmes de société aussi graves qu'aigus et reste l'un des sujets de préoccupation permanente pour les autorités politiques, l'ampleur du phénomène, ses tendances d'évolution ainsi que ses caractéristiques sont encore très mal connues de ces autorités : la recherche ou la production des données sur le phénomène ne sont malheureusement ni promues ni encouragées. Même si des explications sont avancées à cette difficulté, mais il reste que sa prise en considération demeure une priorité absolue. Cette difficulté s'explique par le manque de données sur la population sans emplois et le recours de cette dernière à des activités informelles, notamment pour les jeunes qui occupent une frange assez importante, aussi pour le manque de crédibilité et la médiocrité des méthode de recrutement au niveau des offreurs d'emploi.

Bien que le problème d'incrédibilité des organismes chargés de l'emploi se pose au niveau national et régional et au delà des controverses sur les chiffres et sur sa tendance à la baisse ou la hausse, un autre problème se pose aussi à l'échelle micro d'un territoire donné, celui relatif à l'indisponibilité des données. Pour cette raison, les évolutions commentées ci après ne portent que sur les taux affichés pour toute la wilaya. Il s'agit par la suite davantage de dégager en quoi la dynamique qui a touché ce territoire engendre les grandes tendances observées à l'échelle de la ville.

Au niveau national, les résultats des différents organismes (ONS, Ministère), montrent une baisse significative du taux de chômage ces dernières années. Même situation au niveau de la wilaya, d'après les données officielles, qui emmènent de la DPAT, note que le taux de chômage total aurait été réduit de moitié sur cinq ans, passant de 30% en 2001 à 15,3% en 2005 et 12,3 en 2006. La ville de Béjaïa pour sa part a enregistré un progrès appréciable en la

matière, et cela malgré le nombre élevé des demandeurs d'emplois, en raison de la prédominance des fonctions dans ce milieu qui a engendré une forte attractivité sur les populations de la région. Dans ce sens et sur une étude faite par L'OCDE (l'organisation de coopération et de développement économique) sur le chômage en Algérie, montre que ce dernier est plus élevé en milieu urbain (12,8%) que rural (11,5%)[4], pour dire la pression exercé sur les zones urbaines. Cette situation dans la ville de Béjaïa s'est accentuée ces dernières années, cela est expliquée par, l'exode rural qui est la principale cause de la manifestation et de la croissance du chômage, les migrations inter-urbaines, jouent aussi depuis plusieurs années déjà un rôle déterminant dans l'évolution de ce phénomène, enfin, il est toujours important de souligner que la population est jeunes, plus de 65 % ne dépassant pas la trentaine.

Les secteurs absorbant le chômage dans la ville sont en premier lieu les services, qui représente un taux élevé de l'offre total, qui en 2006, au niveau de la wilaya représente un taux de 22,39% du totale de la population occupée, suivi par le bâtiment (BTP), chose expliquée par le grand nombre de chantiers lancées et qui rentrent en majorité dans le cadre de réalisation de 2000 logements prévu dans les programmes de la relance économique (2005-2009), ainsi que les travaux de réaménagement de la ville. Enfin, les deux secteurs de l'industrie alimentaire et celui du textile, qui s'accaparent d'une part importante de la population totale occupée, la première s'est développée ces cinq dernières année dans le secteur privé et elle se trouve aujourd'hui en pleine expansion, la deuxième est publique, il s'agit de quelques entreprises de textiles et qui emploies environs 1856 travailleurs.

En matière de différents dispositifs de création de l'emploi et les actions de lutte contre le chômage, si l'on s'en tient au nombre créé dans le cadre des différents programmes, la progression de ce fléau devrait être enrayée. A titre d'exemple, le nombre d'emplois crées dans le cadre des dispositifs d'emploi dans la ville de Béjaïa, selon les données fournies par la DPAT s'élève en 2006 à 180 postes dans le cadre des emplois salariés d'initiative locale (ESIL), et 513 postes dans le cadre de l'ANSEJ, le montant global d'investissement s'élève à 404.270.719.38 DA. A cela, s'ajoute d'autres dispositifs relatifs aux contrats de Pré Emploi, le Micro Crédit, etc. Qui ont grandement contribué à la diminution du taux de chômage dans la wilaya et plus particulièrement dans la ville. On constate par ailleurs, que malgré cette multitude de dispositifs de lutte contre le chômage, les résultats sont dans le meilleur des cas, mitigés et le problème demeure toujours non résolu. A à part ceux qui ont pu créer leur propre

[4] Perspectives économiques en Afrique BAfD/OCDE 2008, P144. Disponilble sur le site : (www.oecd.org/dataoecd/3/48/40568587.pdf)

emploi (ME et artisans) et les faibles effectifs de permanisés, ces dispositifs de lutte contre le chômage et d'insertion des jeunes ont faiblement contribué à baisser le chômage[5].

Enfin, le moins qu'on puisse dire, c'est qu'en dépit de toutes les mesures prises pour la résorption du chômage endémique qui sévissait dans la ville, à travers les différents programmes initiés, soit au niveau national, ou même aux quelques initiatives locales de la part des opérateurs privés dans les différents domaines, les résultats sont restés mitigés, seules des initiatives plus consistantes qui mènent au développement de toute la région en générant des emplois et en créant de la valeur ajoutée.

2.3. Habitat : une offre de terrains privés bon marché peu encadrée

Le parc de logement au niveau de la ville présente une situation plus au moins acceptable, le développement spatial et l'extension urbanistique de la ville, lui a permis d'avoir une ration importante. Afin d'évaluer la situation dans ce domaine, on s'est contenté des constatations faites grâce à l'observation et les différentes données de la DPAT. Voici un aperçu sur la situation du parc logement de la ville :

Tableau 5.3 : Répartition, structure et typologie de l'habitat dans la commune de Béjaïa

Catégories de population	Logements (en unités)					
	Occupées	Inoccupés	Usage profess-ionnel	Total GPRH 1998	Total Au 31/12/05	Total Au 31/12/06
Population Agglomérée Chef lieu	22697	5240	1177	29114	32 675	33671
Population Agglomérée Secondaire	379	379	45	802		
Population éparse	471	400	33	904		
Population nomade	/	/	/	/	/	/
Population Comptée à part	/	/	/	/	/	/
TOTAL	**23547**	**6018**	**1255**	**30820**	**32 675**	**33671**

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de recensement du RGPG de 1998 et les données de la DPAT 2005, 2006.

La ville de Béjaïa a connu le taux d'accroissement des logements le plus élevé, traduisant par-là, l'attraction que la ville exerce sur la population de toute la région. Le nombre de logements est passé de 30.820 en 1998 à 33.671 logements en 2006, soit un rythme

[5] Matouk BELATTAF & Baya ARHAB : « Les dispositifs de lutte contre le chômage et d'insertion des jeunes et des femmes au marché du travail : état des lieux et perspectives à Béjaïa », 3ième rencontres e n Europe et autour de la Méditerranée « Jeunes, générations : continuités/discontinuités/ruptures ? » Marseille 2007. P 14.

Rapport-Gratuit.com

annuel d'accroissement de 3,5% et s'accapare de 17,67% du total parc logements de la wilaya, qui est estimé à fin 2006, à 190 470 logements. Le taux d'occupation est égal approximativement à 5 personnes par logement, Il y'a lieu de souligner que ce taux est inférieur à celui de la wilaya 5,20 personnes par logement, mais ces chiffres ne reflète pas la réalité du terrain puisque la moyenne peut atteindre 6 personnes par logement notamment, dans la grande partie de la haute ville.

Aujourd'hui, le secteur vit toujours un déficit énorme, la quantité et le type de logements produits ne répondent que partiellement à la demande. L'étude au niveau de la ville montre que des retards énormes dans la réalisation des projets de logements à usage d'habitations ont causé ces déficits, voir même irrécupérable à court terme. Pour y remédier, la ville de Béjaïa peut bénéficier du quota attribué à la wilaya dans le cadre du programme de la relance économique (2005-2009), le quota est fixé à 2000 logements. Cependant, les objectifs visés pour cette période ne sont pas encore atteints, ceci est expliqué entre autre par l'importance du volume du reste à réaliser, des logements en chantier et des logements non lancés. L'une des autres causes du déficit, est le manque de suivi dans la réalisation des projets et leurs financements. Au niveau administratif, le manque de compétence et d'initiative en matière de gestion, aussi les problèmes liés à la bureaucratie. Devant ces problèmes, le citoyen se trouve obligé de construire illicitement dans des lieux non étudiés, voir même inadéquat. De ce fait, l'analyse de la typologie du cadre bâti, nous a permis de constater la dominance des constructions privées et la prolifération de l'habitat spontané et non réglementé. Généralement, les constructions qui encerclent la ville sont des cités dortoirs qui manquent d'un minimum d'organisation en matière d'architecture, d'aménagement ou dotation de réseaux (eau, assainissement, voirie). Même si cela a été comme conséquence inévitable pour certains vieux quartiers de la ville, retombée des politiques suivi dans les années 70, où l'Etat privilégie l'industrie au détriment de l'organisation de la ville, mais l'afflux considérable de la population vers la partie périphérique sud à partir des années 90, a abouti à la naissance des autres quartiers similaires à ceux de la haute ville, seul le mode de construction qui les différenciés, d'ailleurs c'est le mode d'habitation qui domine dans la grande partie de la ville. Les citadins construisent leurs maisons selon une architecture incohérente et chaotique, ce genre de construction a défiguré le paysage de la ville. Cette situation est expliquée en outre par :

- Le manque d'action publique qui est l'un des principaux facteurs permettant à l'offre d'habitat non réglementé de se développer et aux situations de devenir durables;

- Les difficultés d'accès au marché du logement. Les personnes se voient exclues du marché parce qu'elles ont des ressources limitées au regard des prix de l'immobilier, et la totalité des postulants appartiennent à la sphère sociale moyenne. Aggravant par-là la périurbanisation informelle. De ce fait, l'impact sur la maîtrise de l'étalement urbain était minime;
- Les extensions anarchiques, ignorant toutes règles d'urbanisme. Sur le plan spatial, Béjaïa a connu au départ, l'implantation qui s'est faite au sein de l'ancienne ville (quartiers hauts de la ville), dans des conditions précaires; par la suite, les migrants ont été rejetés à la périphérie, occupant les habitats spontanés non réglementés ;
- L'offre de terrains privés bon marché, qui en raison de leurs caractéristiques urbanistiques, (situer dans des zones qui échappent à la réglementation), les habitants construisent leurs maisons sans tenir comptes des normes d'urbanismes. On constate par ailleurs, que la plupart des terrains situés dans des zones bien équipées en eau, réseaux de communication, infrastructures socio éducatifs et de soins.

Compte tenu de ces différentes contraintes, on peut prévoir quelques orientations qui peuvent résoudre ou du moins atténuer les effets de ce problème :

- Etudier et instaurer des méthodes facilitant l'accès au logement, cette question doit toutefois être analysée avec quelques nuances. Puisque pour certaines couches moyennes, sans tenir compte de l'aspect financier, ce sont les délais d'accès au logement qui restent excessivement longs. Pour d'autres, les difficultés sont liées aux caractères inadaptés des logements sociaux proposés, qui sont en général de type F2, F3;
- Donner à la ville une vue architecturale meilleure, cela passe en priorité par l'instauration d'une politique et des mesures obligeant les propriétaires de la bâtisse à procéder à la finition de leurs constructions. Même si cela a vu son entrée en vigueur dans les grandes villes algériennes, mais reste sa généralisation dans les autres villes et en particulier à la ville de Béjaïa, une nécessité absolue pour arrêter cette défiguration de l'image de la ville;
- Maîtriser l'usage du sol et rationaliser son occupation, car la question foncière se trouve au centre de la problématique de l'amélioration de l'habitat et de la lutte contre la précarité. De ce fait, l'instauration des instruments juridiques de l'accès au sol et des techniques de programmation de l'aménagement et de

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

l'équipement urbains s'avère nécessaire, il faut en effet, que les acteurs soient en mesure d'élaborer une vision cohérente du devenir de la ville;

- Evaluer la situation dans le domaine avec précision, il serait toujours important de procéder à des statistiques plus fiables, puisque la réalité du terrain est autres que celle affichée par des estimations hasardeuses. La programmation des besoins en logements, doit prendre en compte le volume du déficit actuel en plus des besoins futurs issus de la formation de nouveaux ménages, sans oublier les besoins pour la population immigrante.

2.4. Perspective de développement du secteur de l'habitat et défis à relever

La concentration de l'armature urbaine et de l'investissement au niveau de la ville, a généré de graves dysfonctionnements, tout à la fois urbains industriels et sociaux, mais la crise la plus apparente et surtout ressentie par la population, est le problème lié à l'habitat. Le défi central actuel étant la réalisation d'une parfaite adéquation entre la poussée démographique et la demande croissante de logements. De ce fait, la ville permettra l'intensification de l'offre comme composante fondamentale de la nouvelle approche de la lutte contre l'habitat non réglementé et de la mise à niveau urbaine, elle apportera en outre, une solution aux besoins en logement dans la ville.

Ces dernières années, les pouvoirs publics conscients de l'acuité de ce problème et en prévision de l'augmentation continue de la population urbaine, de grands chantiers de construction ont été lancés pour faire face à cette demande croissante, mais ces actions ne suffisent pas, si on tient en compte tous les aspects négatifs liés au développement de ce secteur. Dans ce cas, des actions d'une extrême importance doivent être engagées, il s'agit notamment de :

- Eviter dans les plans d'urbanisme et d'occupation des sols les incohérences urbanistiques commises par le passé. Comme toutes les villes algériennes, notre territoire d'étude se présente aujourd'hui comme une mosaïque socio-spatiale sans harmonie, cela comme conséquence d'appropriation spontanée de l'espace qui échappe à tout contrôle et de toute intervention administrative au moment opportun.
- Edicter des lois avec une application stricte, concernant la délivrance des documents administratifs pour l'auto construction. En termes d'assiettes foncières, la nature juridique des terrains (privés) impose une nouvelle politique de distribution des permis de construire pour éradiquer des habitats non réglementés;

- Lancer des projets de construction de nouveaux logements en dehors des périmètres urbains, pour désengorger et soulager les espaces urbains actuels, et adopter des visions futuristes pour l'extension de la ville et qui doit s'adapter à des vocations, qui peut même se faire en relation d'intercommunalité, à l'image du nouveau PDAU qui englobent sept commune à savoir : Béjaïa, Tichy, Boukhlifa, Tala Hamza, Oued Ghir, Toudja, et El Kseur. Béjaïa dans ce plan est définie comme pôle de commandement et les communes limitrophes lui servent d'hinterland;
- Intégrer cette question comme variable endogène dans les plans et programmes de développement; l'habitat est devenu un lieu clé d'intégration et d'insertion sociale, de protection et de stabilité;
- Promouvoir une meilleure politique qui doit se baser sur la diversification des moyens et des possibilités d'accès aux logements; ainsi qu'une organisation d'une offre foncière et immobilière diversifiée.

2.5. Les équipements sociaux

Le développement des équipements sociaux, considéré comme des secteurs à développer en priorité, ce sont des éléments qui déterminent les besoins de base. Les efforts des pouvoirs publics sont louables en matière d'éducation, de formation, et de couverture sanitaire.

2.5.1. Infrastructures de formation

Si l'objectif ultime de toute politique économique est d'accroître la qualité de la vie humaine, et partant d'améliorer l'état éducatif de la population, cette amélioration n'en est pas que le résultat final, mais aussi et surtout une condition de la croissance, En effet, l'amélioration du niveau d'éducation de la population est sans doute le facteur le plus important d'un développement humain durable rapide. En ces temps de mondialisation, savoir lire et écrire ne suffit plus pour un citoyen. Il lui faut acquérir et développer des compétences indiscutables qui l'aident à se forger une vie meilleure. Pour réussir ce pari, il faut disposer d'un enseignement de qualité. Or le système éducatif algérien on peut lui reprocher d'être un système éducatif peu performant caractérisé par la faiblesse de ses rendements internes et externes. C'est pourquoi, ce secteur a toujours été considéré comme une priorité de l'action publique, en raison de son impact sur le développement, sa part dans le budget national s'est accrue ces dernières années. C'est pour cette raison aussi que les pouvoirs publics se sont

engagés depuis 2005 dans la refondation de l'ensemble. Le ministère de l'éducation nationale a élaboré, un programme de la réforme éducative. Ce programme s'est fixé comme objectif l'amélioration de la qualité de l'enseignement et atteindre un taux de scolarisation satisfaisant surtout au premier cycle de l'enseignement fondamental.

2.5.1.1. Secteur de l'éducation

Le secteur éducatif dans la ville de Béjaïa n'affiche pas de bonnes performances si on tient compte du taux d'encadrement et du nombre d'élèves par classe comparativement aux taux enregistrés dans toute la wilaya. Le tableau (5.4) nous renseigne sur l'état du secteur éducatif dans la ville de Béjaïa :

Tableau 5.4 : États des établissements scolaires et répartition des élèves et des enseignants pour l'année scolaire 2006-2007 dans la ville de Béjaïa

	population scolarisée des 6 – 15 ans	nbre d'école	nbre d'élève*	Enseignants	nbre salles de classes	Taux d'occupat	Ration Elève/ Enseignant
Enseignement fondamental primaire	17731	47	17854	799	552	39,41	22,35
Enseignement fondamental moyen	10383	19	12641	716	305	36,64	17,66
Enseignement secondaire et technique	491	10	9236	507	212	43,98	18,22

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de l'annuaire statistique de la DPAT 2006.

** La différence constatée entre le nombre d'élève et la population scolarisée est expliquée par le cumule d'années pour les élèves dépassant l'âge de 15 ans et qui ne sont pas dans leur pallier d'étude normal (répétitifs).*

La population scolarisée tous cycles confondus est de 28605 élèves soit un taux de 28,35% du total de la population scolarisée. Le taux d'encadrement pour la ville de Béjaïa est supérieur à celui enregistré pour toute la wilaya et dans tous les paliers d'études, et qui s'annonce comme suit : le ration enregistré pour l'enseignement fondamental primaire est de 22,35 élèves/enseignant, enseignement fondamental moyen est de 17,66 élèves/enseignant, et le taux affiché pour l'enseignement secondaire et technique est à l'ordre de 21,71 élèves/enseignant. Par contre ceux de toute la wilaya sont respectivement, 19,65; 18,71; 18,22 élèves/enseignant. De même pour le taux d'occupation qui est toujours plus élevé par rapport à la norme et à ceux de toute la wilaya, le taux d'occupation moyen dépasse les 38 élèves /salles, ce qui est énorme et nécessite une autre vision pour faire face à la forte

demande, cela malgré que les autorités se sont lancées dans un vaste chantier de construction pour renforcer les capacités d'accueil. Aujourd'hui, la ville compte plus de population que les autres communes, cela apparaît clair à travers le nombre d'élèves qui fréquentent les équipements éducatifs estimé à 39731 élèves pendant l'année scolaire 2006-2007, et travers les ratios qui sont considérés relativement élevés et demande à être réduit pour permettre un enseignement efficace.

En matière d'infrastructure éducative, la ville de Béjaïa compte en 2006, 47 écoles de l'enseignement fondamental primaire, 19 écoles d'enseignement fondamental et 10 écoles d'enseignement secondaire et technique, qui totalisent 1069 salles. Considéré comme la part la plus grande de toute la wilaya, mais le déficit et le résultat insatisfaisant affichés précédemment s'expliquent par le nombre élevé de la population et la concentration de celle-ci dans le chef lieu de la wilaya ainsi qu'une grande concentration dans certains quartiers populaires. Un autre problème réside dans la réparation inéquitable des élèves à travers les écoles trouvant sur le territoire de la ville, notamment le premier cycle de l'enseignement. En effet, la surcharge des classes qui se trouvent principalement dans les nouveaux centres urbains tels que Aâmriw, Ihaddaden, Ighil Ouazoug, au détriment de ceux de l'ancienne ville, a abouti à une situation qui demeure préoccupante, déficit flagrant en terme d'effectif dans certaines écoles, les responsables ont procédé même à la fermeture de quelques unes, c'est le cas des primaires Ibn Toumert, l'école Mensour.

Ainsi, pour améliorer davantage la situation qui prévaut au niveau de ce secteur, il est indispensable de :

- Utiliser rationnellement les structures existantes;
- Repartir équitablement les infrastructures scolaires au niveau de la ville pour améliorer les conditions de scolarisation des élèves et avoir des ratios acceptables;
- Doter les zones les plus éloignées et aux alentours de la ville en infrastructures et en personnel nécessaire;
- Veiller à la réalisation des projets programmés en dehors de la ville et de les doter en personnel nécessaire pour réduire la pression sur les infrastructures de la ville.

2.5.1.2. Les infrastructures de la formation professionnelle

La formation professionnelle a pour objet de favoriser l'insertion professionnelle de la jeunesse victime de l'échec scolaire. Les centres de formation leurs offrent une occasion

d'avoir une formation qui les intègres dans la vie active, ce qui va permettre leur maintien dans l'emploi, de favoriser le développement de leurs compétences et l'accès aux différents niveaux de la qualification professionnelle, de contribuer au développement économique et culturel et à la promotion sociale. Ce genre d'établissements englobent les centres de formation professionnelle et les écoles privées.

La ville de Béjaïa concentre deux établissements de formation professionnelle avec une capacité d'accueil de 900 places et un institut régional de formation professionnelle (INSFP) avec une capacité d'accueil de 400 places, encadré par 96 enseignants. En 2006, le nombre total de stagiaires atteint 5138 stagiaires, soit un taux de 38,53 % du total de nombre de stagiaires de la wilaya, reparties comme suit :

- Stagiaires en formation résidentielle 2065;
- Stagiaires en formation d'apprentissage 2700;
- Stagiaires en formation de cours du soir 373.

Le secteur est doté aussi en établissements hors secteur de la formation professionnelle, présenté par l'école maritime qui assurent une formation pour 222 stagiaires encadrés par 12 enseignants et l'école de chambre de commerce avec un effectif de 94 stagiaires, aussi avec la promulgation du décret permettant aux opérateurs privés la création des écoles de formation, la ville est dotée par un grand nombre d'écoles de formations privées qui assurent des formations dans diverses spécialités et qui viennent renforcer les structures étatiques. On dénombre aujourd'hui plus de 38 écoles de formation.

Au-delà de ces constats, il convient de réaffirmer, que la formation professionnelle peut être un mode de formation à part entière. Ce n'est pas seulement une deuxième chance mais un choix alternatif, qui permet l'épanouissement du jeune par une pédagogie basée sur la confrontation permanente des enseignements avec la réalité. Nos orientations en matière de formation professionnelle dans la ville de Béjaïa se focalisent autour de ces quelques priorités :

- Les politiques de formation sont appelées à se transformer dans le contexte de la nouvelle économie;
- La mise en œuvre d'une politique de formation professionnelle contribuant à l'insertion des jeunes sans emploi;
- L'accentuation des efforts d'amélioration de la performance du système et de la qualité de la formation;
- L'utilisation plus rationnelle des structures existantes;
- La diversification et la modernisation des modes de formation;

- Adaptation de l'offre de formation aux réalités locales, mettre en œuvre réellement des programmes de formation, qui doit bien évidemment prendre en compte cette réalité locale.

2.5.1.3. L'enseignement supérieur

L'université est considérée comme un axe fort de développement, elle est abordée selon deux grandes fonctions : en tant qu'agent économique et en tant qu'acteur du développement économique local. Elle conforte et assume aussi son rôle comme élément majeur de compétitivité et d'attractivité du territoire. Elle accentue ses collaborations avec les partenaires locaux et régionaux, publics et privés, pour renforcer son impact socio-économique en formation de diplômés ainsi qu'en recherche, transfert et innovation. En générale l'université contribue :

- du point de vue de la formation, à offrir aux jeunes la possibilité de poursuivre des études supérieures, en favorisant l'insertion professionnelle des diplômés;
- du point de vue économique à offrir aux entreprises des travailleurs de haut niveau et capable d'adaptabilité, par implication des entreprises locales;
- du point de vue de la recherche, à conforter le transfert de technologie au sein des entreprises, y compris des PME, pour soutenir le potentiel scientifique.

Face à ces attributions de l'université, la wilaya de Béjaïa est dotée d'une université pluridisciplinaire et de taille moyenne, créée en 1983, implantée dans la ville de Béjaïa. L'université accueille en 2006, 24472 étudiants en graduation et 515 étudiants en post-graduation, encadré par 759 enseignants. L'effectif global des diplômés de graduation en 2006 est de 3264, 73 diplômés de post-graduation et 7 diplômés en doctorat. Elle est structurée en six (06) facultés :

- Faculté des Sciences Et des Sciences De l'Ingénieur;
- Faculté des Sciences de La Nature et de la Vie;
- Faculté de Droit et des Sciences Economiques;
- Faculté des Sciences Economiques, Sciences de Gestion et Sciences Commerciales;
- Faculté des Lettres Et des Sciences Humaines;
- Faculté de médecine.

En 2004, suite à l'ouverture d'un deuxième campus qui se trouve dans la commune de Talla Hamza (campus d'Aboudaou), les deux dernières facultés celles des sciences humaines et sociales, se sont affectées vers ce nouveau pôle universitaire. Aujourd'hui, le grand nombre

de l'effectif de l'université est accueilli par ce deuxième pôle avec 16650 étudiants en graduation, soit un taux de 68,03% de l'effectif total.

Aujourd'hui, l'université de Béjaïa définit ses missions en essayant de réunir deux tendances, celle qui prône une mission classique en insistant sur un enseignement fondamental qui consiste en un développement d'un savoir pur et l'autre tendance qui défend une mission plus contemporaine mettant en avant le développement d'un savoir-faire et l'importance des objectifs de professionnalisation des universités. Sur un autre volet, l'existence d'une université dans la ville de Béjaïa a permis de créer une dynamique instaurée entre l'université et ses environnements économique, social, à travers les formations supérieures, les projets de recherche et les capacités entrepreneuriales et leurs effets économiques. L'impact de l'université de Béjaïa sur l'économie locale, se décompose en ces quelques points qui donnent toute la mesure du champ concerné par la question de l'impact local d'une université :

- sa contribution au développement économique local;
- son importance dans l'emploi local;
- son activité de recherche;
- son ouverture à l'international par d'importants échanges et coopérations sur le plan de la recherche.

2.5.2. Les structures de soins

La santé est non seulement un droit universel fondamental, mais aussi une ressource majeure pour le développement social, économique et industriel. Compte tenu de ce principe, l'Algérie a consacré, dans sa constitution, le droit des citoyens à la protection de leur santé. A cet effet, en 1974, l'Algérie instaure la gratuité des soins pour tous les citoyens, dans toutes les structures publiques de santé. Les efforts considérables effectués expliquent la situation sanitaire de la population depuis l'indépendance. Des progrès ont été réalisés en termes d'infrastructures, de personnel médical et paramédical. Par conséquent, une amélioration remarquable en ce qui concerne le bien-être social.

Pour sa part, la wilaya de Béjaïa, et d'après l'analyse faite dans le chapitre précédent sur le secteur de la santé, montre une situation plus au moins confortable. Ce qui a répercuté positivement sur l'offre de soins médicaux dans la ville de Béjaïa, qui a bénéficié d'une part importante de ces infrastructures de soins. Et comme toutes les villes côtières, la ville de Béjaïa se caractérise par un climat très humide. Ce dernier figure parmi les causes des maladies respiratoires chroniques. En plus, la présence d'une zone industrielle au cœur de la

ville et les déchets qu'elle engendre, ainsi que la pollution causée par les déchets ménagers, a poussé les pouvoirs publics à mettre en place un système de santé renforcé, il se caractérise aujourd'hui par l'existence d'un potentiel infrastructurel important. Les données sur les infrastructures, notamment les hôpitaux, les établissements de soins de santé de base, les cliniques privées, les laboratoires privés d'analyse médicale, les cabinets privés de consultation médicale et les chirurgiens dentistes privés montrent une situation acceptable, devant ainsi faire face à la demande de soins qui, en principe, ne cesse d'augmenter du fait de l'augmentation continue du nombre de la population.

2.5.2.1. Les infrastructures sanitaires

Au niveau de la ville, on trouve deux types d'infrastructures sanitaires, qui sont :

- **Infrastructures sanitaires publiques**

Le secteur sanitaire de la wilaya dispose de plusieurs infrastructures. Le tableau (5.5), nous renseigne sur l'évolution des infrastructures publiques, de la population de la ville de Béjaïa et l'évolution de la couverture médicale en matière d'infrastructures entre 2003 et 2006.

Tableau 5.5 : Evolution de la couverture médicale en termes d'infrastructures sanitaires publiques dans la ville de Béjaïa

	Population	Hôpitaux			Polycliniques		Centres de santé		Salles de soins	
		N^{bre}	N^{bre} lits	Couverture 1 lit/habts	N^{bre}	Couverture : 1 poly/habts	Nbre	Couverture 1 c s/habts	N^{bre}	Couverture 1 s s/habts
2003	160.284	02	360	445,3	02	80.142	04	40.071	11	14.572
2004	161.974	02	417	388,5	02	80.987	03	53.992	08	20.247
2005	163.707	02	334	490,2	02	81.854	03	54.569	08	20.464
2006	165.720	02	334	496,2	02	82.860	03	55.240	08	20.715

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de l'annuaire statistique de la DPAT le long de la période comprise entre 2003 et fin 2006.

A partir du tableau (5.5), nous remarquons que :

La population a augmenté pendant la période étudiée de 03,40 % passant de 160.284 habitants en 2003 à 165.720 habitants en 2006, par contre le nombre d'hôpitaux et le nombre de lits[6] n'a pas changé depuis 2003, ce qui a engendré une augmentation importante des ratios nombre d'habitants/lit et nombre d'habitants/hôpital. Ils sont passés de :

- 1 hôpital pour 80142 habitants en 2003 à 1 hôpital pour 82860 habitants en 2006.
- 1 lit pour 445,3 habitants en 2003 à 1 lit pour 496,2 habitants en 2006.

[6] La capacité litière hospitalière se présente en capacité existante et capacité fonctionnelle

Rapport-Gratuit.com

En matière de couverture, nous assistons à la même situation, en particulier, les salles de soins réalisant de ce fait une augmentation de 14.572 habitants/ salle de soins en 2003 à 20.464 habitants/ salle de soins en 2005 pour augmenter à 20.715habitants/ salle de soins en 2006. Quant aux centres de santé, le ratio le plus faible est enregistré en 2003, soit 40.071 habitants/ centre de santé pour atteindre 55.240 habitants/ centre de santé en 2006.

Ces évolutions nous permettent de tirer les deux points suivants :

- L'augmentation de la population est plus que proportionnelle par rapport à l'augmentation du nombre des infrastructures sanitaires publiques;
- La comparaison des ratios moyens enregistrés au niveau de la ville de Béjaïa et ceux enregistrés au niveau national, la wilaya de Béjaïa présente de bonnes performances en matière de couverture médicale par les infrastructures sanitaires publiques. Ils sont de 61.131 habitants/ polyclinique, 24.298 habitants/ centre de santé en 2006 au niveau national contre respectivement 82.860 et 55.240 pour la même année dans la ville de Béjaïa.
- **Infrastructures sanitaires privées** :

L'ouverture du secteur privé date de 1988 avec la promulgation du décret N° 88-204 du 18 octobre 1988, régissant les conditions de réalisation, d'ouverture et de fonctionnement des cliniques privées. L'état des infrastructures privées dans la ville de Béjaïa au 31/12/2006 est présenté dans le tableau suivant :

Tableau 5.6 : Cliniques médicochirurgicales et infrastructures sanitaires privées au niveau de la ville de Béjaïa

Dénomination	Activités autorisées	Localisation
Clinique privé (en construction)	Chirurgie générale, chirurgie infantile, orthopédie et urologie	Route des Aurès
Clinique « Les LILAS »	Chirurgie générale Gynéco obstétrique Neurologie, orthopédie et urologie	Cité Remla
Clinique « YAHOU »	Clinique ambulatoire d'ophtalmologie	Ihaddaden
Clinique « MOHEDEB »	Clinique d'hémodialyse, Chirurgie générale	Cité Remla
Clinique privé (en construction)	Chirurgie générale et de Gynéco-Obstrique	Route de l'hôpital Aâmriw
02 Entreprises sanitaires : Mondial Assistance et Sommam assistance »	Transfert et transport des malades	Route de l'hôpital Aâmriw

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de l'annuaire statistique de la DPAT 2006.

La ville de Béjaïa recense, après plus d'une décennie, cinq cliniques privées médico-chirurgicales. Les spécialités les plus répandues sont : la chirurgie générale, la gynécologie obstétrique, l'orthopédie et l'urologie.

Nous notons que les secteurs sanitaires privées sont venus pour renforcer les structures de soins publics existants mais la question qui reste posée concerne l'accessibilité des patients à ces structures privées, c'est-à-dire la possibilité de financer les soins médicaux offerts par ces dernières du fait que la prestation payée est relativement chère par rapport au secteur public.

Quant aux personnels de la santé au niveau de la ville de Béjaïa, il est représenté par le corps médical et le corps paramédical, et a connu une hausse continue en nombre durant les années 2004- 2005, pour connaître une chute en 2006 à 473 contre 481 en 2004. Il semble que cette chute est due à la préférence du secteur privé par le personnel médical et paramédical du secteur public.

2.5.2.2. Répartition des infrastructures de soins

La ville de Béjaïa, donne lieu par sa croissance spatiale rapide et peu contrôlée à un mode original de production de l'espace s'accompagnant du développement de vastes zones d'habitat spontané. Dans ce contexte d'étalement spatial, les autorités sanitaires ont tenté de répondre à la demande de soins par la mise en place de politiques planificatrices ayant des impacts sur l'agencement du territoire.

Les infrastructures publiques doivent êtres réparties dans la ville d'une façon étudiée pour assurer à l'ensemble de la population une forme d'équité dans l'accès physique aux soins. La répartition spatiale des établissements de soins, sont caractérisées par leurs implantations dans les grandes artères, ces recompositions de l'espace sanitaire de la ville ne sont pas sans conséquences et se traduisent par un accroissement des inégalités d'accès aux soins, notamment pour les populations des quartiers périphériques, plus particulièrement des quartiers non lotis et dans les plus grands regroupements populaires. C'est à travers une meilleure répartition que se développe la stratégie de la couverture de la population par les services de santé de base.

En dépit des efforts considérables déployés au profit de ce secteur, parfois des insuffisances sont enregistrées pour assurer une réelle prise en charge de la population. Et pour pallier ces insuffisances de la couverture sanitaire, atteindre une meilleure couverture sanitaire et assurer un rayonnement judicieux des infrastructures existantes, les recommandations suivantes s'avèrent nécessaires, il s'agit de :

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

- Entretenir les centres de santés existantes et de les équiper en matériel médical nécessaire pour assurer les soins aux malades, notamment ceux habitant dans les quartiers peuplés;
- Encourager l'ouverture des cabinets médicaux dans les zones enclavées démunies pour rompre l'isolement de la population et dans le but réduire la pression exercée sur les infrastructures sanitaire de la ville;
- Améliorer la gestion des hôpitaux afin de rentabiliser les importants concours budgétaires qui leur sont affectés chaque année au bénéfice des citoyens.
- Aligner la qualité de soin dans les établissements de santé aux nouvelles normes hospitalières;
- Augmenter les capacités d'accueil en lit d'hôpital.

2.5.3. Les équipements de transport

La ville de Béjaïa dispose de toutes les infrastructures de transport : port, aéroport, réseaux routier et ferroviaire, constituant de ce fait, les éléments indispensables pour la dynamique de la ville.

2.5.3.1. Transport urbain

Le transport urbain joue un rôle essentiel dans la mobilité des personnes en ville, est un outil pour un processus d'urbanisation équilibré : il contribue entre autre à réduire la congestion routière, à diminuer le trafic, constitue la voie la plus économique pour se déplacer, à faciliter la mobilité de la main-d'œuvre, à accroître la productivité individuelle, à créer des emplois, tout cela en engendrant des bienfaits pour la santé publique et la sécurité. Enfin, on peut dire que c'est un outil indispensable du développement urbain.

L'amplification du phénomène d'urbanisation a entraîné la croissance des besoins de transports, tandis que l'offre de ce dernier connaissait une crise, qui n'a cependant pas réussi à faire face à des besoins de déplacement. La croissance urbaine soumet les systèmes de transport urbain à une forte pression quel que soit le niveau de développement du pays et la taille de la ville**.** Ce décalage permanent entre la demande croissante et l'offre contrainte constitue un des principaux goulots d'étranglement pour l'accroissement de l'efficacité et la durabilité des villes.

La ville de Béjaïa, connaît depuis plusieurs années une croissance de sa population urbaine. Sous l'effet de ce développement, la mobilité des personnes croît annuellement

conduisant à une forte augmentation de la demande sur le transport urbain, dépassant des capacités existantes en infrastructures de transport, qui a été jusqu'à ce jour insuffisamment organisé. Malgré un développement soutenu du secteur des transports urbains à la fin des années 90, si l'on compare les choses avec ce qui existait avant la libéralisation de ce secteur en 90, le bilan est mieux, mais le problème se pose aujourd'hui beaucoup plus en termes qualitatifs. Cependant, dans la ville de Béjaïa, il a été constaté plusieurs faiblesses et insuffisances du système en place :

- Le niveau de service du transport urbain est peu performant : l'offre en transport public est relativement faible par rapport à la demande : surcharge aux heures de pointe, manque d'hygiène, des attentes dans les arrêts, etc.
- Insuffisances au niveau de l'organisation du secteur : limitation du rôle des collectivités publiques locales dans ce domaine, insuffisances du cadre juridique régissant l'organisation de ce type de transport (les syndicats existants ignorent leurs rôles et s'adonnent à des conflits interpersonnels);
- L'absence d'articulation entre réseau de transport en commun et structure urbaine où l'extension du réseau se fait par renforcement des lignes existantes que par la création de nouvelles lignes pour les espaces interstitiels non desservis par les transports en commun, exemple : nombre d'opérateurs pour la ligne porte Sarrasine- Sidi Ouali ne dépasse pas 06 opérateurs alors que celle reliant porte Sarrasine- Taghzouit le nombre est de 24 opérateurs;
- Le manque de gestion de projet efficace et de planification urbaine adéquate. La plupart des grandes artères de la ville desservie par un réseau de transport urbain, mais rencontrent cependant d'importants problèmes de saturation. A ce propos, il convient de souligner que le parc de transport urbain au niveau de la ville de Béjaïa, bien qu'il soit conséquent, (disposant d'un parc neuf où la quasi-totalité des bus mis en exploitation ont un âge inférieurs à 5 ans, dont certains se trouvent dans un état neuf), n'arrive toujours pas à répondre aux besoins des populations en raison du manque d'organisation dans les rotations des bus et du non-respect des durées d'attentes dans les arrêts. Par ailleurs, la quasi-totalité des bus mis en exploitation traverse le même trajet en arrivant au centre ville. C'est le cas du boulevard Krim Belkacem, rue de la liberté, rue des Aurès, cette situation a causé l'engorgement du centre-ville (El kods, Daouadji, Aâmriw) le long de la journée et surtout aux heures de pointe.

Il convient dans ce qui suit de présenter dans le tableau (5.7), les principales données du réseau de transport urbain de la ville de Béjaïa :

Tableau 5.7 : Les principales caractéristiques du réseau de transport urbain de la ville de Béjaïa en 2006

Nombre de véhicules			Nombre de lignes	Nombre de places offertes	Nombre d'opérateurs
Micro Bus(-24 places)	Mini Bus (+24Places)	Minicar (+35 places)			
65	236	8	29	10323	285
309			**29**	**10323**	**285**

Source : Direction des transports de la wilaya de Béjaïa.

Le transport urbain dans la ville de Béjaïa connaît une augmentation en nombre de véhicules et en nombre de places offertes, par contre le nombre de lignes est resté presque inchangé. Ce qui a engendré une saturation de quelques lignes. Le nombre de véhicules est passé de 277 véhicules en 2003[7] à 309 véhicules en 2006, soit une augmentation de 32 véhicules, et le nombre de lignes est passé de 28 à 29 lignes.

La demande de mobilité, tirée par la forte croissance démographique de la ville, ainsi que l'augmentation du parc automobile et la congestion du système routier, avec les embouteillages qui en découlent, ont abouti à une prise de conscience par les pouvoirs locaux de l'importance de développer les transports urbains, à partir de là, les actions recommandées ou envisagées peuvent être présentés dans les points suivants :

- Doter l'autorité organisatrice des moyens pour assurer une régulation efficace;
- Maîtriser les coûts de transport public;
- Améliorer l'attractivité des services de transport collectif pour inciter les citoyens à les utiliser;
- Développer l'offre et améliorer la qualité de service;
- La gestion des transports urbains doit être guidée par un processus de planification globale, en bonne coordination avec le processus de planification urbaine.

2.5.3.2. La ville de Béjaïa et l'impact de l'activité portuaire

Le port et la ville ont pendant longtemps formé un système basé sur l'imbrication et la complémentarité de leurs différentes fonctions pour constituer des places d'échanges, de valorisation et de production tournées vers le commerce maritime. La ville littorale dispose donc d'un avantage concurrentiel incomparable sur les autres villes en lui permettant, par voie maritime, d'avoir un potentiel d'échange avec le reste du monde beaucoup large et facile. Une

[7] Mokhtar KHELADI, Projet de recherche : « La ville algérienne : un facteur de répulsion des IDE », P5 2004.

ville qui possède un port, peut bénéficier de doubles avantages, d'un côté, l'existence d'un port perçu comme un moteur possible pour la relance de l'économie. Les villes connaissent de profondes mutations : diversification des secteurs économiques, multiplication des fonctions tertiaires, insertion dans une économie régionale et internationale, dilatation du territoire urbain. De l'autre, le port, tourné vers le marché et la compétition économique, joue un rôle déterminant dans la création de richesses et d'emplois. Dans un tel contexte, la dépendance de la ville vis-à-vis du secteur maritime est importante. A l'échelle mondiale, la fonction portuaire est à l'origine de l'essor de nombreuses métropoles tant dans les pays développés (New York, San Francisco, Londres, etc.) que dans les pays du Tiers Monde (Afrique de L'ouest, Rio, etc.), pour dire l'importance de l'existence d'un port dans une ville.

Comme c'est déjà cité dans le chapitre précèdent, Béjaïa dispose d'un port situé dans la partie nord- est de la ville, était toujours en activité intense depuis sa création à nos jours. Tant sur le plan historique que géographique, le port était porteur d'une véritable dynamique de changement, l'amélioration et la promotion des services et l'adoption d'une stratégie rationnelle et attractive a boosté le trafic du port. Il suffit juste de savoir qu'il occupe aujourd'hui une position très honorable dans la hiérarchie des ports algériens. En effet, c'est le deuxième port en matière du volume total du trafic au niveau national.

Le dynamisme de l'activité maritime au niveau du port de Béjaïa, a influencé positivement sur le développement et la dynamique de la ville, cela apparaît clairement à travers les différentes relations entretenues entre le port et les différents partenaires de la région et ceux des wilayas limitrophes, comme on peut le constater dans le tableau (5.8) :

Tableau 5.8 : Nombre de Clients et Chiffre d'affaires engendré par wilaya (2006)

Wilaya	Montant_ht	Montant_ttc	Nombre de Clients
Batna	32 211,20	37 687,11	2
Béjaïa	2 120 567 014,69	2 283 687 821,38	669
Biskra	878 061,92	1 027 332,44	3
Blida	3 893 607,75	4 555 521,07	6
Bouira	5 113 324,23	5 981 824,33	7
Tizi Ouzou	484 363,40	566 705,18	4
Alger	244 674 458,87	273 034 646,51	82
Jijel	39 058 422,82	41 678 497,31	13
Sétif	32 461 854,61	37 978 840,07	31
Skikda	184 152,20	211 123,08	4
Annaba	5 035 738,67	5 891 814,26	4
Constantine	8 596 947,04	10 058 428,06	5
Msila	765 035,86	895 091,96	5
B.B.A	7 560 649,51	8 845 959,94	6
Mila	16 380 392,60	19 165 059,36	11

Source : Direction de l'EPB, 2006.

On peut remarquer, que les plus importants intervenants en nombre et en chiffre d'affaire sont localisés dans la wilaya de Béjaïa, avec 669 clients en 2006, et avec un taux de 80% du chiffre d'affaire du port. Toute cette évolution est expliquée par la forte articulation entre les fonctions portuaires proprement dites et la dynamique des opérateurs économiques locaux, ainsi que le rôle des zones industrielles qui y sont installées dans toute la région. Le port est relié à un tissu industriel disséminé à travers le territoire de la wilaya, dont on retient principalement la zone industrielle de la ville de Béjaïa et celle d'Akbou. Il est considéré presque comme la première ressource des matières importées par les opérateurs économiques de la région, soit d'approvisionnement en matières premières importées, soit en produit de consommation ou même les équipements industriels. Les opérateurs qui entretiennent des relations avec le port, estiment que l'augmentation de l'activité portuaire et l'amélioration des conditions de la réception de leurs marchandises a contribué considérablement à la survie de plusieurs entreprises locales. Le port est aussi un maillon à part entière à chaque extrémité de la chaîne du transport. C'est aussi une interface entre un monde maritime et un monde terrestre.

Le deuxième facteur expliquant l'influence du port sur la croissance et la dynamique urbaine, réside dans le rôle du port dans la création de l'emploi et de la création de la valeur ajoutée. La diversification des activités portuaires devrait bien entendu, accentuer le développement des créations d'emploi, en particulier ceux liés à ce domaine portuaire, ce qui mène à l'amélioration de la situation sociale (voir annexe 14). En 2006, le port lui seul génère un peu plus de 700 emplois dépendent directement de l'activité portuaire, ajouté à cela le nombre d'emplois indirects qui sont crées à travers les relations du port avec les différents partenaires et opérateurs économiques, notamment, à travers les fonctions rattachées directement à l'activité maritime, à titre indicatif, les différents intervenants dans la chaîne maritime, génèrent près de 2,5 milliard de dinars, comme on peut le constater dans le tableau (5.9). Autres avantages de la présence du port dans la ville de Béjaïa, s'explique aussi par la coopération avec les compagnies étrangères, c'est le cas de l'investissement effectué par le groupe Portek international de Singapour au port de Béjaïa, cela a créé 200 emplois. En outre, la présence du port constitue une source de renflouement de la caisse communale à travers les montants générés par la fiscalité.

Tableau 5.9 : Les Clients du port de Béjaïa (2006)

Type Client	Montant_ht	Montant_ttc	Nombre de Clients
Consignataires	421 277 827,98	440 586 888,47	52
Transitaires	58 707 991,22	68 493 491,03	48
Douanes	163 787 818,21	164 168 890,21	4
Importateurs	844 194 478,04	954 633 364,48	417
Pécheurs	23 698 968,74	23 708 446,04	11
Autres	974 019 151,18	1 042 025 271,83	320

Source : Direction de l'EPB, 2006.

Enfin, on peut noter que l'existence du port dans la ville ne s'explique pas seulement par les avantages qu'il occasionne, il engendre en plus des effets avantageux évoqués précédemment des inconvénients. L'essor des activités a induit une urbanisation massive, suite à la concentration de la population aux alentour de la ville, en font donc des lieux convoité. En plus, le port est à l'origine de la pollution, l'un des défis majeurs du monde au XXIième siècle.

2.5.3.3. L'infrastructure de transport aérien : un moteur du développement

L'importance accrue des temps de transport pour les échanges internationaux et interrégionaux oblige les responsables à réagir à cette évolution, à l'anticiper et à la soutenir. Face à cette situation, la dotation d'une région par un aéroport semble une priorité grandissante. L'aéroport est aujourd'hui un moyen de pénétration de l'économie mondiale dans l'économie régionale voire nationale, est un véritable moteur de croissance, essentiel dans une économie, c'est ainsi que l'aéroport pourra devenir un grand pôle économique.

La ville de Béjaïa qui dispose d'un pôle économique en constante mutation, est dotée d'un aéroport depuis 1983, il est classé international en 1993, dessert plusieurs destinations nationales et internationales, son rôle reste indispensable pour l'épanouissement de toute la région de Béjaïa et plus particulièrement de la ville. Dans le cadre de notre étude, nous essayerons d'analyser les impacts de l'aéroport sur la ville de Béjaïa. Les différents impacts résultent de la consolidation de deux types: direct, indirect et qui peuvent être présentés dans les points suivants :

- L'aéroport de Béjaïa est caractérisé par une affluence en progression continue, affiche une santé florissante qui rejaillit sur son environnement économique, qui facilite l'intégration de la ville dans son espace régional. Il a permis l'entrée et la

sortie de plus de 203 455 passagers en 2005, contre 144 000 passagers en 2000, avec l'entrée de 1450 avions vers l'international et 1018 vers le national. L'évolution continue du nombre de passagers entre 2000 et 2006, présenté dans le tableau (5.10) confirme cette tendance.

- L'offre aérienne joue un rôle économique indispensable, notamment pour un accès rapide vers les grands centres européens. C'est pour garantir cette ouverture, indispensable à la communication et aux échanges entre les hommes, que des lignes vers des destinations diverses sont ouvertes, notamment vers l'Europe. Aujourd'hui 14 vols hebdomadaires internationaux et 11 vols internes sont programmés par la compagnie nationale Air Algérie et la compagnie française Aigle Azur vers les différentes villes française, (Lyon, Marseille et Paris).
- L'aéroport peut générer encore des impacts puissants sur l'économie touristique. La densité du réseau de lignes de l'aéroport, notamment en période estivale, ne cesse de conforter le rôle de Béjaïa en tant que ville d'accueil de nombreux immigrés. Une situation qui place l'aéroport de Béjaïa au 4ième rang au niveau national et 2ème rang derrière celui d'Alger en termes de trafic international, vu que Béjaïa est une région réputée par son nombre important des émigrés.
- L'implantation d'entreprises, d'une université, et de quelques instituts de formation privée en coopération avec des instituts internationaux (INSIM, KADI SCHOOL…), répond à une analyse multicritères dans laquelle la présence d'un aéroport international constitue un véritable impératif, cet effet catalyseur de l'aéroport a contribué au développement des échanges dans les différents domaines.
  - Au niveau social, il représente le nombre d'emplois directs créés par cette infrastructure, environ 500 personnes y travaillent chaque jour, sans compter les emplois saisonniers. S'ajoute l'impact indirect généré par des activités implantées hors site aéroportuaire, l'impact se répercute positivement sur les activités exercées par les acteurs économiques et sur l'ensemble des infrastructures implantées dans la ville: (hôtels, restaurants, transports, etc.), les flux générés par le système aéroportuaire deviennent une source de revenus pour ces acteurs.
  - Au niveau économique**,** l'avantage tiré de l'existence d'un aéroport correspond aux flux monétaires liés aux dépenses effectuées par les passagers, et injectés dans l'économie local à travers la fiscalité.

Tableau 5.10 : Evolution du trafic aérien (en nombre de passagers)

	2002	2003	2004	2005	2006
International	122081	132146	144555	151020	126612
National	85641	88458	53927	52435	35437
Total	207722	220604	198482	203455	164047

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de la DPAT de la wilaya de Béjaïa; période comprise entres 2002-2006.

La lecture des données du tableau (5.10), permet de constater une évolution du nombre des passagers vers l'international tout le long de l'année 2002-2005, qui démontre l'intérêt régional de cette infrastructure. Par contre, le nombre de passagers est revu à la baisse en 2006, cette situation est expliquée par l'influence de l'aéroport de Sétif qui a vu son entrées sur le marché, et qui a capté l'ensemble des passagers potentiel de cette région utilisant auparavant l'aéroport de Béjaïa. Plus de 60 000 voyageurs ont transité par cet aéroport durant la saison estivale 2006[8].

2.5.3.4. Situation du réseau ferré et impact sur la ville de Béjaïa

Des réseaux intra-régions ou inter-régions des villes qui sont bien connectées, peut représenter un élément clé de croissance, ce qui est une priorité grandissante. De ce fait, de réelles potentialités de développement existent pour le réseau de chemin de fer. La stratégie globale, développée par l'ensemble des pays dans le domaine des déplacements, outre de nécessaires adaptations du réseau routier, repose donc, sur le développement de l'offre ferroviaire.

Cependant, la région de Béjaïa qui dispose d'un réseau ferroviaire assurant la liaison entre la ville de Béjaïa et Beni Mensour sur une longueur totalisant 90 km, peut être considéré comme un atout, il a une importance stratégique aux plans économique et social pour la ville, mais aujourd'hui reste peu utilisé, et cela malgré les impacts que peut générer ce mode de transport. Tout d'abord, en ce qui concerne l'apparition de phénomènes de saturation qui se généralisent sur les principaux axes d'entrées à la ville, qui connaissent une augmentation exceptionnelle causée notamment par les camions, les bus, fourgons et autres véhicules, dont les effets sont ressentis au quotidien (embouteillage, temps de transport anormalement longs, pollution, etc.) avec les conséquences inéluctables sur l'environnement, la santé et l'équilibre

[8] Quotidien info Sétif du 25/03/2006 N° 215.

Rapport-Gratuit.com

de vie. Dans ce cas, le développement du transport ferroviaire peut être considéré comme une alternative au transport terrestre, d'autant plus que le territoire bénéficié d'infrastructures ferrées. Les autres impacts que peut générer ce mode de transport sur la dynamique de la ville sont présentés dans les points suivants :

- Le soulagement et le désengorgement du trafic routier sur les routes nationales n° 26 et n° 09;
- Le développement du réseau ferroviaire permet une meilleure compétitivité de la ville ainsi que toute la région, et d'une plus grande valorisation du territoire;
- Le potentiel de développement économique qui sera généré par ce mode de transport suscitait l'intérêt des investisseurs et provoque le développement de ce réseau aujourd'hui peu utilisé;
- Il peut s'articuler autour de pôles d'échanges qui sont des points de connexions avec les autres modes de transport, notamment avec le port, dont une ligne existe déjà dans l'enceinte portuaire;
- Dans un contexte de concentration de l'industrie, le dynamisme du secteur ferroviaire dans la ville de Béjaïa doit encourager ces opérateurs à s'intéresser à ce potentiel substantiel en termes de débouchés et d'accroissement de leurs investissements;
- L'amélioration des conditions de déplacements quotidiens inter urbains de la population, et la fluidité du transport qui sera reposée donc sur le développement de l'offre ferroviaire, permet de réduire le nombre de personnes qui préfèrent s'installer dans la ville près de leur lieu de travail.

Enfin, on peut noter qu'aujourd'hui le trafic de voyageurs reste très modeste en comparaison avec celui généré par le transport routier, chose due à la médiocrité des services et des infrastructures mal entretenues. Il y'a une forte obligation de renforcer le réseau existant ainsi que son extension. Cette extension est d'une importance stratégique sur le plan économique même social. Des travaux de réfection et de développement des équipements et des infrastructures existantes sont en cours de finalisation, afin de permettre à ce type de transport de jouir pleinement son rôle qui est d'être un moteur de développement socio-économique et de mise en valeur territoriale et cela en complémentarité d'usage avec les autres modes de transport.

2.5.3.5. Défis et perspectives de développement des équipements de transport

En matière de transport, les défis de la ville de Béjaïa, résident dans la stratégie qu'il faut adopter pour trouver comment elle peut arriver à concentrer une part importante si ce n'est la totalité des investissements sur le développement de l'infrastructure des transports. Dans le cadre des programmes de la relance économique (2005-2009), le budget alloué pour ce secteur dans toute la wilaya, représente 46,4 % du total des montants consacrés pour l'ensemble des autres projets (voir annexe 11), pour dire l'importance de ce secteur dans le développement. Bien évidemment, les perspectives de développement dans ce secteur sont prometteuses, cependant il faut agir sur les quatre axes suivants :

Le premier porte sur le secteur du transport urbain, constitue un enjeu décisif pour le développement de la ville. Les congestions et les bouchons, causées par un trafic automobile intense et des transports urbains non organisés en l'absence de plans de circulation et de transport performants, nécessite des réflexions pour imaginer un projet de solution intégrée et dynamique. Donc, dans le but de désengorger la ville et satisfaire les besoins de déplacements, plusieurs projets peuvent être projetés :

- Réalisations des trémies sur les carrefours sensibles (Aâmriw, Daouaji,) et des échangeurs - notamment au Quatre chemins, l'entrées principale de la ville;
- La disposition de la ville des grands couloirs de circulation (rue de la Liberté, Krim Belkacem, Rue des Aurés) permet l'implantation d'un tramway. Ce dernier est un mode de transport performant, un moteur de développement urbain, qui a fait preuve de son efficacité dans les villes qui s'en sont dotées;
- Réorganisation du réseau existant, cela passe par l'élaboration d'un nouveau schéma de circulation de transport urbain, de manière à désengorger les principales artères de la ville. Opter aussi pour des lignes qui répondent non seulement aux attentes des populations, mais qui offre aussi un haut potentiel de développement urbain;
- Dallage et couvertures des oueds et des canaux, exemple le long des deux oueds Séghir et Sérir, pour en faire de nouveau boulevard pour la circulation.

Le second concerne le développement et la modernisation du transport ferroviaire. Aujourd'hui, il est nécessaire d'encourager le développement de ce mode de transport, il n'existe pas, de choix exclusif entre modernisation, entretien et développement du réseau existant, car cela permet de régler les grands problèmes de circulation, accroître l'activité et l'acheminement des marchandises, de nombreuses entreprises leurs activités sont étroitement liés à celui du fret ferroviaire qui, le plus souvent, les emprunte pour parvenir aux lieux de

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

chargement et de déchargement à l'intérieur du port, cela permis à offrir un moyen d'acheminement sûr et moins coûteux. De réelles potentialités de développement existent pour ce réseau, la programmation et la réalisation d'une ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse et la réalisation d'une double voie ferrée permet de tirer de meilleurs avantages.

Le troisième axe est important concerne le port, moteur de développement de toute la région. En effet, le renouvellement des moyens de manutention et de navigation, les nouvelles installations et l'amélioration des tirants d'eau ont eu un impact positif sur le niveau de trafic et de parts de marché du port. Mais, il est, important aujourd'hui de poursuivre la mise en œuvre ces priorités stratégiques d'investissements.

Les prévisions de croissance du commerce mondial, en plus la signature d'un accord d'association avec l'Union Européenne et la perspective d'adhésion à l'OMC, constituent des facteurs qui peuvent doper la structure et le volume du commerce et de l'échange. Dans ces conditions, il est important de disposer d'une structure portuaire capable de faire face à ces changements. Les actions qui peuvent être prise pour garantir une meilleure exploitation de cette infrastructure stratégique, se résument dans les points suivants :

- Prévoir une extension et un agrandissement de la structure portuaire et création de nouveaux espaces portuaires modernes. Sur ce point exactement, les autorités portuaires ont prévu un projet d'extension du port, qui devrait s'achever en 2015, il prévoit 1480 mètres linéaires de quais supplémentaires, entourés de 26 hectares de surfaces dédiées aux conteneurs, ce qui portera la capacité actuelle à 1 million d'EVP[9].
- Raccorder la ville de Béjaïa à l'autoroute Est-Ouest. Il faut savoir en effet, que la wilaya de Béjaïa n'a aucun contact avec cet axe stratégique. La programmation de la pénétrante avec cet axe permettra d'établir une bonne liaison avec le port, sachant qu'un nombre important de véhicules utilitaires quittent journellement le port, et se desservent sur des axes de plus en plus saturés;
- Poursuivre la politique visant à conforter et à améliorer le système de gestion et de management, à l'image de l'adoption d'un système de gestion informatisé des données EDI (Echanges des données informatisées). Cette démarche vise particulièrement à mettre en cohérence et à accroître l'efficacité de l'organisation, et à capitaliser les expériences professionnelles pour consolider et améliorer les performances opérationnelles et fonctionnelles;

[9] EPB, rapport annuaire et statistique, 2006.

- Mettre en place des projets de coopération avec d'autres partenaires étrangers, exemple le projet MEDA financé par l'Union européenne, qui est un programme d'appui à la mise à niveau du système de formation professionnelle. Ou bien celui du partenariat entre l'EPB et PORTEK, une entreprise singapourienne spécialisée dans la conteneurisation, première du genre en Algérie, cette expérience a permis d'enrichir considérablement la position de l'E. P. B. qui a consolidé ses moyens, avec l'acquisition d'un nouveau terminal à conteneurs. Il est très important de noter qu'en raison de la tendance forte à la conteneurisation dans le monde et en Algérie, aujourd'hui la stratégie de développement est naturellement centrée sur le secteur de conteneurs.

Enfin, le dernier défi est celui de la modernisation et l'agrandissement de l'aéroport, le défi actuel de l'aéroport est de répondre à court terme à la croissance du trafic aérien, pour ce faire des travaux de réaménagement ont été déjà programmés et concernent la réfection de la piste d'atterrissage, qui s'étend sur 2.400 m de longueur et 45 m de largeur, comportant l'élargissement des deux bretelles de 23 m de large, mais aussi de la voie de circulation et de l'aérogare et ce, jusqu'à l'extension de la piste d'atterrissage de 600 m supplémentaires.

L'aéroport pourra devenir un grand pôle économique et répondre ainsi à un enjeu économique national et international. Même si aujourd'hui il y'a la volonté de le classer en catégorie A, il demeure que l'importance économique d'une telle infrastructure ne se mesure pas uniquement par rapport à sa catégorie de classement mais plutôt au trafic qu'elle génère. De ce fait, il est important de réfléchir sur la manière d'accroître la rentabilité de l'aéroport, quand on sait que l'activité ne tourne pas à plein régime, en raison de l'absence de liaisons internes vers les différentes régions, comme le Sud et les grandes villes comme Oran et Constantine. Une telle orientation va consolider sa compétitivité compte tenu de la concurrence qui s'impose de la part des autres infrastructures aéroportuaires (Sétif, Alger). Enfin, il pourrait propulser l'activité touristique à travers les cours séjours.

3. Economie et vocation de la ville

La ville dispose d'un potentiel économique qui lui assurera son développement. Béjaïa offre un gisement d'opportunités au développement de l'industrie, du tourisme, des services et des activités diverses autant pour les grandes enseignes que pour les commerces et les équipements.

3.1. Secteur de l'industrie et des services : une ville aux nombreux atouts

La ville de Béjaïa, considérée comme une ville moyenne importante, possède un potentiel d'investissement notable; elle garde toujours le premier rang par rapport à toute la wilaya tant au niveau de l'emploi, du volume des investissements, que de la variété de son tissu industriel. L'économie de la ville était pour l'essentiel le fruit du capital privé à majorité locale, s'affirme comme un pôle économique majeur, riche d'une forte tradition dans le secteur industriel agro-alimentaire, elle comprend un tissu dense de PME-PMI de création récente, sachant que toute la wilaya s'accapare d'une part importantes de PME au niveau national, occupe la 4ème position au niveau national avec 10.167 PME, soit un taux de 4,14%[10], s'ajoute les investissements publics reçus pendant la décennie 1970, caractérisée par une présence massive du capital étatique sous différentes formes. Plusieurs groupes industriels à dimension régionale puis nationale se sont formés vers la fin des années 90; et initié s par des opérateurs locaux, tel les groupes agroalimentaires : Cevital, Tchin- Lait, etc. Cette dynamique a produit ses effets, les effectifs industriels étant passés de 6227 en 1983[11] à 8555 en 2006, avec environ 37 entreprises de plus de 10 emplois (voir annexe 18). A cet effet, la présence d'une zone d'activité et d'une zone industrielle a permis d'assurer le développement et le dynamisme de toute à l'activité économique au niveau de la ville.

Par ailleurs, la ville se voit ainsi dotée d'une zone industrielle créée par arrêté interministériel N° 7241 DPU/77 du 17/04/1977, l'espace globale qui a été réservé à cette zone a été de l'ordre de 126,416 m^2 (voir tableau 5.11), occupe un espace qui va du port jusqu'à Targua Ouzemour, et subdivisé en trois parties : la zone de stockage, la zone interne I et II, présenté comme suit :

- Une première partie (la zone de stockage), délimitée par le boulevard Krim Belkacem et s'étend jusqu'à Tazeboujt au nord-est de la ville, avec une superficie de l'ordre de 28 ha, sur laquelle se sont implantées quelques entreprises publiques de distributions, ainsi qu'une filiale de SONATRACH (NAFTAL).
- Une deuxième partie située au nord-est de la ville entre le boulevard Krim Belkacem et la route des Aurès, avec une superficie approximative de 44 ha, on y trouve les entreprises : SNMETAL, ex-Jute, société céramique Soummam, etc. Cette zone a été mal exploitée, aujourd'hui quelques projets ont été annulés et remplacés par des chantiers de construction, pour la réalisation des projets de logements.

[10] Bulletin d'information, n°7, Ministère de la petite et moyenne entreprise et de l'artisanat, 2005.
[11] Mokhtar KHELADI : « Urbanisme et système sociaux. La planification urbaine en Algérie », OPU 1993. P148.

- Une dernière partie située entre la route des Aurès et la route nationale N°12 d'une superficie égale à 38 ha, dont laquelle sont implantés quelques entreprises, on y trouve par exemple : CCB, EPLA, EX ENCG, SPAWB, etc.

Tableau 5.11 : Zone industrielle de la commune de Béjaïa

Zone industrielle	Nombre de lots	Superficie en HA	Taille moyenne m^2	Situation physique travaux réalisé
	83	122	13000	100%

Source : Etablit par l'auteur par l'auteur à partir des données de l'annuaire statistique de la DPAT, 2006.

Cependant, la dynamique du secteur industriel qui a rendu possible l'intégration de la ville dans l'économie nationale, n'en reste pas moins fragile. Aujourd'hui, la menace de fermeture de quelques entreprises est imminente à cause de la concurrence de l'informel et des produits importés des pays d'Asie, Turquie, Égypte, etc. Ce phénomène est particulièrement perceptible dans les industries de biens de consommation (habillement, chaussure, matériels électroniques), c'est le cas du l'ex complexe JUTE, complexe industrie Cotonnière ICOTAL, AUVISAT montage téléviseurs, etc. A tout cela s'ajoute, les problèmes néfastes sur les différents plans : spatiaux, économiques, sociaux et environnementaux. L'étude de l'impact de la zone industrielle sur la ville, a montré ses limites suite à l'évolution et l'extension urbaine qu'a connue la ville au cours des dernières années, le mauvais choix de localisation de la zone industrielle, était inadéquat du point de vue emplacement, puisque elle se trouve au centre du périmètre urbain. Aujourd'hui un projet de sa délocalisation vers la commune de Oued Ghir est évoqué par les pouvoirs publics, cela permettra une restructuration urbaine de la ville à travers la récupération d'assiettes de terrains, l'aménagement d'espaces, la construction de voies de circulation pour devenir de grands boulevards qui permettront, entre autres, de désengorger la ville.

Autres effets négatifs du secteur industriel sur la ville se résume dans les points suivants :

- La ville est confrontée aux problèmes de dégradation de l'environnement, la production industrielle conduit à des rejets et des déchets qui polluent la nature, l'atmosphère et l'eau, tout cela affecte la santé et la qualité de vie de la population. Les questions environnementales ne peuvent être traitées en vase clos, elles doivent être gérées de façon systématique et entièrement intégrées à toutes les facettes de la prise de décision.

- Sur le plan social, l'existence de la zone industrielle et d'activité, bien qu'elles ont contribué à la création d'emploi elle ont également contribué fortement à l'exode rural. La ville concentre à elle seule 53% de la population totale urbaine de la wilaya, cela a crée une disparité entre les différents couloirs géoéconomiques de la wilaya;
- Les entreprises publiques implantées majoritairement dans la zone industrielle, occupent des lots d'une très grande surface et dont la superficie utilisée reste moindre par rapport à la surface totale.

Á côté du secteur industriel qui provoque une dynamique économique importante de la ville, c'est encore le secteur tertiaire qui domine, et qui déclenche ce processus de transformation et de développement. D'ailleurs, dans beaucoup de villes dans le monde, c'est le secteur tertiaire qui englobe la majeure partie des emplois, plus de 50 % de la population active travaille dans le tertiaire[12]. Dans la ville de Béjaïa, ce secteur est actuellement en pleine croissance, la vaste gamme des activités tertiaires, qui englobent les services publics, les services liés à la production, les services personnels, les secteurs des loisirs et d'autres encore. Il n'y a guère de domaines de la vie qui ne soient en relation avec des services du secteur tertiaire, la ville de Béjaïa continue de regrouper une part importante des fonctions et des activités. En effet, comparativement à toute la wilaya, la ville abrite la majeure partie du tertiaire de commandement (siège de banques, assurances, administration..), et plus de 55 % des établissements industriels et de services. Pour ce qui est des activités commerciales, la répartition des différents commerces, dépend de plusieurs facteurs, mais surtout de la densité démographique, englobent les différents types de commerce semblable (Café, restaurant, magasins de ventes, superettes…). Paradoxalement, cette répartition est quasi équitable, le paradoxe ne réside pas dans la répartition en elle-même mais plutôt dans sa nature strictement spontanées. Elle est le fruit du seul choix de la population, et ne résulte d'aucun programme de développement ou encore d'aucune volonté de maîtriser cette activité.

3.2. Perspectives de développement de l'industrie et les défis à relever

L'appareil productif industriel joue un rôle important dans le développement socio économique de la ville, et peut aussi avoir des effets positifs sur la dynamique de celle-ci. Aujourd'hui le monde change, bousculé par les innovations technologiques, la transformation des habitudes de consommation et l'influence de la mondialisation. Ainsi, il nous semble que

[12] Manuel Marciaux, Jeanne Lubek, Jean-Pierre Epiter : « L'emploi dans le secteur tertiaire », MEFI. Direction de la Prévision, Paris 2000, P 7.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

plusieurs défis attendent l'industrie dans la ville : un défi de fonctionnement interne, un défi de positionnement dans le territoire, un défi de protection de l'environnement.

Le premier défi concentre le fonctionnement interne, les entreprises sont appelées aujourd'hui à adopter de nouvelles stratégies susceptibles de basculer d'un système peu performant et dépassé par le temps vers un autre qui utilise la haute technicité et des nouvelles technologies, cela pour être plus concurrentielle sur le marché. Á l'exemple de développement des nouvelles technologies, qui peuvent précisément permettre de renforcer la compétitivité et le développement des activités en la rendant plus efficace de façon globale. S'ajoute d'autres mesures qui peuvent agir sur le fonctionnement des entreprises tels que la formation des employés qui est un élément qui demeure souvent déficient, et pourtant essentiel, l'implication du privé et l'encouragement de la création des PME-PMI, qui occupent une place centrale au coeur du tissu économique.

Le deuxième grand défi relève de positionnement dans le territoire. En effet, nous avons montré précédemment qu'un certain nombre de tendances aux effets négatifs pourraient fort bien aggraver la situation et entraîner de grands problèmes. La concentration actuelle de quelques grandes entreprises industrielles dans la ville, demeure toutefois une menace sérieuse sur l'espace urbain. Géographiquement, il faut associer la dynamique de l'activité industrielle avec les tendances d'extension de la ville.

En revanche, certaines activités doivent sans aucun doute être délocalisées, notamment celles situées dans la zone industrielle, ce qui exige la collaboration et la coopération de tous les acteurs par la préparation du terrain propice, pour leur développement dans les nouvelles zones d'implantation, cela par la mise en œuvre de toutes les structures de fonctionnement et de communication (transport, services, Approvisionnement en eau, etc.).

Le dernier défis a une importance extrême pour la ville et ses habitants et concerne la dimension environnementale, les entreprises industrielles génèrent souvent un impact environnemental majeur, elles jettent quotidiennement des quantités importantes de déchets industriels dangereux pour la santé et l'environnement. Dans ce souci elle doit revêtir la priorité et s'intégrer à l'action globale de développement et de maîtrise des incidences des activités sur la promotion et l'équilibre de la région. De plus, l'environnement apparaît, dans un contexte socio- économique en mutation, comme un élément de compétitivité, de concurrence qui influe sur la gestion d'ensemble des entreprises.

La ville est confrontée au défi d'améliorer la santé publique des citoyens dans un contexte de dégradation de l'environnement, une meilleure gestion des déchets et des pollutions atmosphériques ainsi qu'une combinaison équilibrée d'actions préventives et curatives sont de nature à induire des résultats intéressants. A cet effet, dans le souci de la

protection du littoral et de la baie de Béjaïa, une station d'épuration d'une capacité de 80 000 équivalents habitants à l'horizon 2030 est prévue au Nord-Est de la ville de Béjaïa en direction des zones touristiques de Tichy et d'Aokas, desservant toutes ces zones d'habitations et d'extensions à court terme. Une étude macroscopique concernant la réalisation de la première tranche est déjà lancée pour traiter la pollution équivalente à la population attendue en 2010, soit 25000 équivalents habitants[13].

3.3. Le secteur touristique : un outil de développement économique

Le tourisme est une activité stratégique pour le développement économique. La dynamique qu'a connue ce secteur dans le monde confirme son poids de plus en plus important dans l'économie mondiale. Selon l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT), ce secteur a connu, au cours des dernières années, une progression significative, dépassant les taux de croissance économique. Cependant, en Algérie le développement du tourisme reste dans son état embryonnaire, selon un rapport toujours présenté par cette organisation (OMT), le quota de l'Algérie du tourisme mondial ne dépasse pas les 0,1 %, et elle occupe la 138ième position au niveau mondial. Cette position, confirme la mauvaise situation de ce secteur dans chaque parcelle de son territoire.

Á Béjaïa, c'est la même situation qui est constatée, cette activité est loin d'occuper la place économique qui devrait lui revenir, portant elle dispose de toutes les potentialités pour développer ce secteur, et plus particulièrement dans la ville de Béjaïa. L'analyse de l'offre touristique présentée dans le chapitre précédent concernant toute la wilaya, a permis de constater que la ville possède déjà tous les ingrédients nécessaires à un tourisme de qualité : sites historiques merveilleux, des spécificités naturelles et culturelles, c'est une ville riche de culture de traditions et de coutumes, elle bénéficie d'un accès facile, etc. qui peuvent faire de la ville l'un des plus importants pôles touristiques de l'Algérie. Cependant ses richesses ne sont pas mises en valeur et exploitées. Il existe de nombreuses lacunes dans l'offre et dans la chaîne de services, qu'il est impératif de combler pour avoir une offre de qualité et atteindre les objectifs soulignés.

Etant donné que la ville de Béjaïa possède peu de données statistiques dans ce domaine, il est difficile de trouver des chiffres précis. Cependant, certaines données qu'on a pu recueillir, ont permis de faire ressortir quelques éléments importants.

[13] Direction de l'hydraulique de la wilaya de Béjaïa. Étude et réalisation d'une station d'épuration des eaux usées Sidi Ali Lebhar / Abouadaou / ville de Béjaïa.

L'activité touristique dans la ville de Béjaïa s'assoit principalement sur l'offre hôtelière. Elle possède aujourd'hui 19 hôtels, et par conséquent possède une capacité hôtelière d'environ 549 chambres et avec 971 lits. La capacité et la liste des hôtels urbains que compte la ville, sont présentées dans le tableau suivant :

Tableau 5.12 : La liste des hôtels urbains de la ville de Béjaïa

Noms des hôtels	Capacités chambres	Capacités lits	Noms des hôtels	Capacités chambres	Capacités lits
El Salem	24	41	**Terminus II**	26	56
Etoile	35	53	**Touring**	13	29
Royal	59	75	**Alger**	12	20
Madala	40	62	**Plaine**	35	45
Soummam	72	122	**Gare**	16	34
Bon accueil	13	19	**Bougiote**	09	18
Résidence Chrea	46	120	**Ifri**	10	15
Aït Ali	28	72	**Le Cristal**	17	64
Terminus I	26	45	**Zephyr**	40	45
Thiziri	28	36	/	/	/
Total	**317**	**645**	**Total**	**232**	**326**
Total Capacités chambres 549			**Total capacités lits 971**		

Source : établi par l'auteur à par tir des données de la Direction du Tourisme et de l'artisanat de Béjaïa 2007.

Comparativement à toute la wilaya, la ville de Béjaïa, concentre la part la plus importante des infrastructures, le nombre d'hôtels au niveau de toute la région s'élève à 68 hôtels (voir annexe 10), la part de la ville représente un taux de 27,94 %, et avec 30,53 % en capacité d'accueil, ainsi qu'un taux estimé à 63,42 % de capacités lits, considéré comme les taux le plus élevés.

Au niveau national, les performances de la ville reste minimes et se présentes comme suit :

En 2006, le parc hôtelier national est constitué de 1004 établissements avec la prédominance de l'hôtellerie urbaine non classée (804 établissements totalisant 50.634 lits)[14], la part de la ville de Béjaïa est négligeable, correspondant à 2,36 % du total national pour le nombre d'hôtels et 1,91 % pour la capacité lits. Les chiffres démontrent clairement que les performances touristiques de Béjaïa sont moindres par rapport aux potentialités existantes. Il est important de déterminer quelles en sont les raisons et trouver des solutions pour développer ce secteur.

[14] Rapport Ministère du Tourisme : « Politique de développement du secteur du tourisme, horizon 2015 », Mars 2006.P13.

Rapport-Gratuit.com

De par les nombreux atouts dont elle dispose la ville de Béjaïa, les actions envisagées pour le développement de ce secteur, peuvent être résumés comme suit :

- Améliorer l'offre touristique et créer de nouvelles activités et des évènements afin de la rendre plus attractive;
- L'absolue nécessité d'éliminer toutes les contraintes qui enlaidit le visage de la ville, afin de réunir les conditions de relance du secteur touristique,
- Développer et enrichir le parc hôtelier, qui doit s'opérer au bénéfice de la qualité des équipements mais encore aux dépens de sa capacité globale; et qui doit répondre de manière adéquate à la demande
- Mettre en valeur l'immense richesse du patrimoine historique, culturel et naturel de la ville;
- Promouvoir le tourisme culturel et de loisirs à travers les richesses patrimoniales et environnementales, en s'appuyant notamment sur le patrimoine bâti (monument historique, fouilles archéologiques), les manifestations culturelles, théâtrales… .

La ville recèle des potentialités susceptibles d'être judicieusement exploitées dans un cadre touristique. Les impacts positifs de développement de cette activité sont nombreux, il faut se donner de nouveaux objectifs et élaborer de nouvelles stratégies. L'élaboration de ces dernières devraient permettre de donner à la ville une vocation touristique recherché depuis fort longtemps et de conduire la ville de se faire une place importante dans l'offre globale de toute l'Algérie. Elle donne également la possibilité de dévoiler les richesses de la ville et d'exploiter de manière optimale le potentiel touristique et de vivre la réalité de la ville et de la région.

3.4. Défis et perspectives de développement de l'activité touristique

Le développement du tourisme au niveau de la ville de Béjaïa peut être envisagé comme une nécessité pour lui assurer un avenir prospère, est appelée à devenir un pôle économique et touristique dans les prochaines années. Le défi concerne à présent la définition, pour cette zone de perspectives de développement d'un tourisme diversifié et de qualité, mettant en valeur la richesse du patrimoine archéologique, socioculturel et naturel de la ville. Donc, le développement de la ville et sa réorientation vers l'activité touristique et à celle des services doit être une priorité de premier ordre. Mais cette priorité passe avant tout par la mise en place d'une démarche planifiée reposant sur des objectifs clairs et des actions concrètes de développement de ce secteur, aussi bien pour la ville que pour les autres régions qui possède

des potentialités très variées, pour créer une complémentarité entre la ville de Béjaïa et son espace limitrophe afin d'avoir des effets d'entraînement sur le reste des activités économiques car il y'a une gamme très variée d'activités qui ne demande qu'a être exploitées. Dans cette optique, les actions à projeter en matière de développement touristique passent par :

- La promotion des zones d'activités touristiques en relation avec les infrastructures de ces zones qui devront être développées de façon cohérente et complémentaire. Le meilleur exemple dans ce sens est le parc national de Gouraya qui est une réserve naturelle d'une grande valeur, considéré comme un lieu de villégiature pour les habitants locaux. Le parc est l'un des sites les plus propices à un développement éco-touristique, tant par sa situation géographique, ses aspects naturels, ses falaises que par ses sites historiques et archéologiques. Il est sollicité par les touristes le long de l'année.
- L'implication des acteurs locaux (collectivités, habitants) concernant la conservation des ressources naturelles et patrimoine architectural, cela est essentiel pour lancer la dynamique et la valorisation de certains sites archéologiques à des fins touristiques dans la ville, tout en préservant leur aspect architectural (Bab el Fouka, Bourdj Moussa…), la valorisation touristique de ces ressources devrait permettre de les renouveler et de les transmettre aux générations futures.
- Le développement d'un réseau d'hébergement touristique organisé et diversifié, hébergement hôtelier notamment, avec la professionnalisation des acteurs et une meilleure communication;
- La promotion d'un tourisme vert qui allie tourisme et développement durable. Le patrimoine naturel est marquée par des influences urbaines (pressions foncières, dégradation, déchets, etc.) de plus en plus forte, ceci et très visible au niveau des espaces verts situés à : Sidi Ahmed, Dar Nacer, parc d'attraction Gouraya, etc. Il est important de bien gérer ces espaces verts, qui constituent un atout pour le tourisme et l'environnement à la ville, il existe une complémentarité nécessaire entre d'une part, le développement touristique et d'autre part, la nécessité d'offrir un cadre environnemental attractif;
- L'aménagement urbain lié au tourisme, par une meilleure gestion des espaces (habitats, zones économiques, zones touristiques, espaces verts) pour éviter et stopper cet étalement anarchique et tentaculaire de la ville, cela se passe par une étude et une projection d'un plan futur d'extension; prenant en compte certains points essentiels liés, notamment, au plan de mobilité pour rendre la ville facilement accessible;

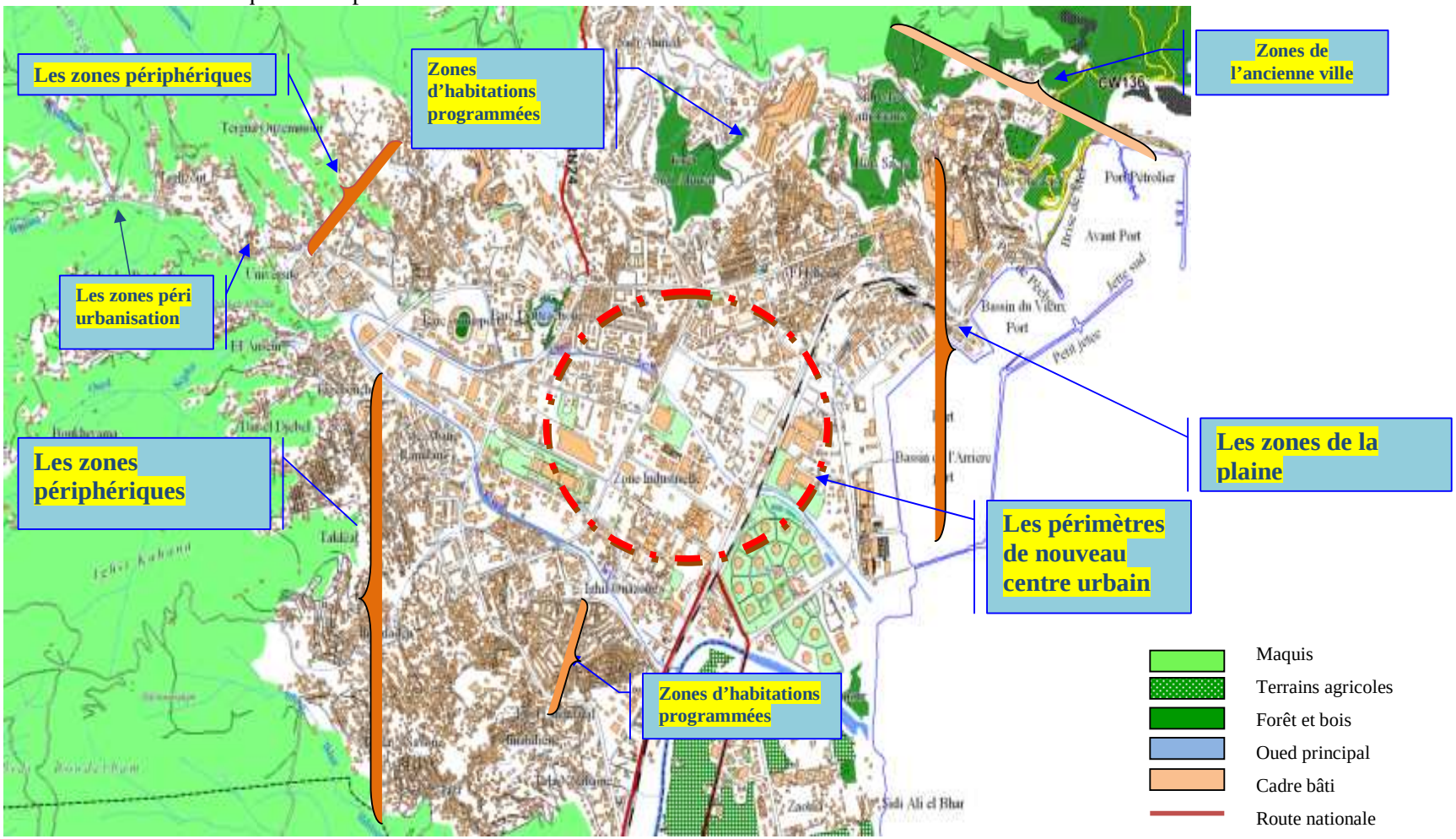
Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

- La recherche de l'intégration du tourisme dans les différentes branches majeures des activités, entre autres de la pêche, de l'oléiculture, de l'artisanat ainsi que l'introduction des activités susceptibles d'être judicieusement exploitées dans un cadre touristique avec les services de la ville (cinéma, théâtre, festivals nationaux et internationaux, etc.);
- Inclure le caractère international et interculturel de Béjaïa dans des projets phares, se basant sur des échanges d'expériences dans le cadre des partenariats.

4. Urbanisation et étalement urbain

La ville de Béjaïa occupe actuellement le 13^{éme} rang dans la hiérarchie des villes algériennes avec une population de 161 914 habitants en 2006. Parallèlement à cette croissance démographique, la ville a connu à travers les différentes périodes, une extension urbaine importante de son espace, mais pas toujours maîtrisée. Cette extension de la ville s'est faite principalement suivant deux urbanisations bien différentes, la première est formelle, est le fait de la planification urbaine avec des zones d'habitats organisés, par exemple, les lotissements ainsi que les constructions relevant du domaine publics (infrastructures étatiques), par contre la deuxième est informelle, d'ailleurs, c'est le mode d'urbanisation qui domine. La cause de cette dernière, est le décalage entre une croissance démographique marquée par un accroissement naturel et un solde migratoire nettement positif face à la très faible production du logement qui a accentué la prolifération de l'habitat spontanés et des constructions informelles surtout dans les périphéries, les quartiers qui se sont formés suite à cette expansion se caractérisent par : la qualité de leur tissu urbain (constructions horizontales), la trame routière parfois plus dense ou moins dense, la concentration de la population avec des densités plus élevées, ce qui a influé sur la consommation de l'espace d'une manière incontrôlée et difficilement d'être maîtrisable. Cette urbanisation a connu une marginalisation puisque construite par les habitants eux même donc sans logique d'organisation.

Carte 5.2 : Caractéristique de l'espace urbain de la ville



Source : Réalisée par l'auteur à partir de la carte de SCPA - AXXAM

4.1. Caractéristique de l'espace urbain de la ville

L'espace urbain est fortement étalé mais pas maîtrisé, dans les limites de son périmètre et à travers l'analyse de la carte (5.2), nous avons pu voire que la ville renferme beaucoup d'espace étalé. Dans ce sens et sur le plan spatial, plusieurs types de zones peuvent être notées :

- **Les zones de l'ancienne ville (quartiers hauts de la ville) :** comprend l'espace historique hérité du système coloniale, qui ont une densité d'habitations très élevée. Comprend aussi l'espace occupé par le port et l'arrière port ainsi que tous les quartiers nord ouest de la ville.

- **Les zone de la plaine :** c'est la zone qui comprend la majeur partie des équipements administratif de la ville (Siège wilaya, Daïra, APC…). La fin des années 80 a marqué un tournant dans la formation du territoire urbain, le transfert de la charge démographique du vieux centre et des quartiers nord ouest (Lacifa, Taâssast) vers les zones de la plaine a fait repousser encore plus loin les limites du territoire urbain. De même la zone de la plaine est caractérisée aussi par l'implantation depuis longtemps par une activité industrielle, il semble qu'aujourd'hui les extensions urbaines ont tendances à rejoindre ce secteur et les lotissements résidentiels se multiplient le long de ces espaces.

- **Les zones périphériques :** Ce sont des zones qui ceinturent la ville, sont en effet, toutes sans exception, affectées par des constructions illicites qui empiètent sur les terres urbanisables et introduisent un irrémédiable désordre dans ces espaces. Dans les zones périphériques (zones Sud Est et Sud Ouest), le bâti a évolué de façon relativement anarchique, par des habitats spontanés et des constructions illégales à savoir : Tizi, Ihaddaden Oufella, Ihaddaden Ouada. Takliet, Smina…).

- **Les nouveaux centres urbains** : ces espaces sont également hôtes des activités tertiaires et bancaires et administratives qui se trouvent dans cette zone. Les nouveaux centres urbains sont propices à la mise en place de futurs projets d'aménagement, car de nombreux terrains demeurent vacants. C'est le cas des périmètres situé entre Daoudji, Aâmriw, Oued Sghir et ses versants, L'EDIMCO.

- **Les zones de la périurbanisation :** La périurbanisation se définit par une extension non programmée des zones urbaines. Ce phénomène est complexe et il est le résultat de causes multiples qui ne sont pas le simple fait de la croissance démographique. De manière générale, la périurbanisation évolue en discontinuité avec le tissu urbain de la ville. L'habitat y est de bonne facture mais les infrastructures déficientes. On y trouve la zone de Boukhiama, Taghzouit, Amtik N'tafat. Ensuite, l'extension a été transférée vers les petits centres en-dehors des périmètres urbains (Mellala, Ibourassene) et sur la sortie de la ville vers l'Est (Ireyahene). En générale, se sont les habitants incapables d'accéder à la propriété dans le centre qui occupent ces espaces, c'est un phénomène de redistribution spatiale de la population rural qui migre vers la ville.

- **Les zones d'habitations programmées** : La fin des années 80, s'est matérialisée par l'application des programmes de construction des habitats collectifs, cette période est caractérisée par un urbanisme planifié, dominé par l'implantation des zones d'habitations urbaines nouvelles (ZHUN) à savoir : la zone de Sidi Ahmed dans le début des années 80 avec le projet d'implantation de 5040 logements, zone d'Ihaddaden avec 1900 logements. Ce sont des zones d'habitations urbaines, qui ont pris la forme de cités-dortoirs. Cette même période est caractérisée aussi par le lancement de lotissements privés (cité Zerrara).

4.2. Un espace urbain étalé mais pas maîtrisé

L'espace urbain de la ville de Béjaïa a connu une expansion rapide à partir des années 70. La ville est devant un ensemble de contraintes qui peuvent être résumées dans les points suivants :

- Un fort développement de l'habitat non réglementé. La plus grande habitation construite à Béjaïa ville, ne sont pas réglementaires. Cette situation, avait entraînerait de graves dysfonctionnements. En effet, les conséquences déjà visibles entraîneraient la disparition des voies projetées, ainsi que les emprises d'équipements programmés et provoqueraient une lente asphyxie du tissu urbain dans la ville.
- Des tendances centrifuges d'urbanisation, la ville a connu une extension dans les quartiers informels. L'éclatement s'est opéré durant la période 1980/1990, la recherche de l'emploi, la scolarisation et les services ont drainé un flux migratoire très

important. Tous les nouveaux quartiers formés durant cette période ont connu une urbanisation spectaculaire et similaire, c'est ce qui explique les tendances centrifuges d'urbanisation, qui génèrent sur la densification et progression accrue de l'habitat informel, et qui occupe la part la plus importante dans l'espace urbain.

- Le développement spatial de la ville est à harmoniser, la ville s'est développée au rythme d'opérations de lotissements juxtaposées les unes aux autres sans aucun souci d'homogénéité architecturale et urbanistique. L'élan de l'accroissement de la ville s'est concentré sur les zones de la plaine, ces zones se trouvent aujourd'hui saturés, pour les autres espaces vacant non occupés, sont devenus l'épine dorsale du développement du nouveau tissu urbain aussi bien dans son extension verticale qu'horizontale et cela à cause de la nature juridique de possession des ces terres (propriété privé).
- L'émiettement de la propriété foncière et la dominance du statut privé conjugué à l'absence de réserves foncières domaniales et municipale, constituent un réel défi à l'orientation du développement de la ville conformément aux dispositions des documents d'urbanisme; La dédensification du centre et l'organisation du transport et de la circulation dans la ville, et notamment, dans toutes les directions est devenue une nécessité;
- L'aspect environnemental, la ville de Béjaïa dispose d'un tissu industriel situé dans une zone urbaine, cette zone connaît actuellement une intensification des activités socio-économiques et une urbanisation galopante qui engendreront plusieurs aspects de dégradation et problèmes de l'environnement :
- Une forte croissance urbaine : La ville représente l'espace où le taux de croissance urbaine est le plus élevé. En effet, ce taux a été évalué à 8,25 % entre 2000 et 2006, illustrant le rôle joué par la ville de Béjaïa comme zone d'accueil des populations provenant de l'extérieur de la ville. Cette pression exercée sur la ville posera des problèmes délicats, dans la mesure où elle renforcera la disparité entre besoins et équipements. Elle rendra, en outre, la maîtrise de l'urbanisation de plus en plus difficile.

4.3. Les obstacles à l'urbanisation de la ville

La ville et l'aménagement urbain constituent un thème important et crucial, et sous l'effet des bouleversements, économiques et sociaux, les espaces urbains connaissent une

extension vertigineuse et pas maîtrisée. Aujourd'hui, la ville de Béjaïa ne possède presque plus d'assiette foncière est confrontée dans son extension à trois obstacles :

1 - L'habitat non réglementé : L'espace de la ville est constitué en majorité par l'habitat non réglementé. Les conséquences directes de la présence de ces quartiers sont multiples, et la conséquence la plus apparente et qui caractérise toutes les villes algériennes est la consommation abusive et désordonnée d'espaces périphériques. Les villes se sont considérablement gonflées; elles ont largement débordé de leurs vieilles limites et ont lancé des prolongements tentaculaires dans ces zones, cela pose problème pour le réaménagement de ces espaces déjà occupés

2 - La nature juridique du foncier : La propriété privée s'accapare d'une part importante du total de l'assiette foncière que compte la ville, constitue à cet effet, un obstacle pour l'élaboration et l'application plus harmonieuse des politiques urbaines, sa récupération pourrait constituer une réserve foncière de poids.

3- La zone industrielle et la zone d'activité : D'une superficie de 122 ha, ces zones sont incluses dans le périmètre urbain. Il n'existe aucune zone de sécurité entre elle et le tissu urbain. Généralement, l'existence des zones industrielles dans des villes pose une série de questions essentielles pour comprendre les mécanismes d'interdépendances entre les ressorts de la croissance urbaine et les logiques de la croissance économique. En effet, un certain nombre de tendances aux effets négatifs pourraient fort bien aggraver la situation et entraîner de grands problèmes, puisque l'industrie exerce sur l'espace urbain une emprise multiforme : présence d'infrastructures qui, orientent la croissance urbaine elle-même, vastes unités occupant parfois des surfaces considérables, la pollution, etc. Il conviendrait de systématiser cette appréhension de l'industrie sur la ville et son devenir.

4.4. Option et orientation de développement de la ville

La ville de Béjaïa dispose de nombreux atouts pour affirmer sa position de ville d'accueil et comme ville dynamique, accueillante, attractive, à la fois accessible, préservée et en devenir. Elle joue aujourd'hui un rôle important dans l'armature urbaine régionale et nationale. Cette place devra être consolidée, notamment, par des orientations de développement de la ville, cela pour asseoir son rôle central en relation avec les autres régions, elle doit poursuivre la dynamique économique, sociale et commerciale, cependant,

ces orientations doivent être accompagnées par des actions et recommandations nécessaires tels que:

- Moderniser le parc de logements, pour mieux répondre à la demande qualitative et quantitative de logements, les pouvoirs publics doivent généraliser leurs efforts pour encourager la rénovation du parc de logements, lutter contre le bâti dégradé et éradiquer l'habitat non réglementé.
- Rendre plus fonctionnel le réseau de transport en commun, des réflexions doivent être menées sur la réorganisation du réseau de transport en commun existants, afin d'améliorer la qualité de service. De plus, l'organisation de la circulation permettra de désengorger les grands artères et donc de faciliter la circulation des bus;
- Dynamiser l'emploi local, soutenir le développement de l'activité locale en s'appuyant plus spécifiquement sur le secteur tertiaire au travers des emplois générés par les services, les commerces…;
- Favoriser une dynamique commerciale, parce que la dynamique commerciale est un facteur essentiel pour l'attractivité et la renommée d'une ville;
- Renforcer sa vocation de ville touristique, par le développement de nouvelles activités porteuses et diversifiées;
- Edicter un nouveau schéma pour le réseau de transport, de manière à rendre la circulation plus fluide, afin de résoudre les difficultés de circulation en ville;
- Intégrer les grands projets d'infrastructures de communication de la ville, pour faciliter le trafic, un projet de réhabilitation concernent la rue des Aurès est programmé, constituant ainsi, un nouvel axe structurant à l'est du centre de la ville, cela permet de désengorger les deux principaux boulevards à savoir : Boulevard Krim Belkacem et la Rue de la liberté;
- Donner une importance à l'aspect architectural de la ville. Dans ce sens, en 2003, le coût d'amélioration urbaine s'élève à 104 450 234,61 DA[14], pour dire l'importance accordée pour cet aspect. Et surtout veiller à l'application des lois concernant l'urbanisme pour éviter les erreurs du passé. Après l'indépendance, les options volontaristes développées dans les différents documents d'urbanisme ne seront pas concrétisées et vont céder la place, à un mode urbain dominé par le spontané et le suivi du développement urbain naturel;

[14] Données fournies par les services de la DPAT 2007.

- Renforcer et moderniser les équipements existants, les projets de développement basés sur la création et la modernisation de certains équipements publics (gare routière, équipement administratifs publics…), renforceront l'attractivité et offriront ainsi à la ville de nouveaux pôles de développement urbain qui s'ajouteront à ceux déjà réalisés.

4.5. La nouvelle ville : une solution providentielle pour la ville de Béjaïa

Le développement de la ville a suscité plusieurs scénarios qui se sont avérés non appropriés vu la complexité du problème. L'option de l'extension par prolongement du tissu existant, ainsi que la délocalisation de la zone industrielle se sont avérées inévitables. Le recours à la réalisation d'une ville nouvelle s'est imposé aussi comme une opportunité réelle. La création de la nouvelle ville, par exemple à Sidi Ali L'Bhar ou l'extension vers Mellala, peut être considéré comme propositions formulées, pour faire face à cet étranglement de la ville, cela permet de repousser encore plus loin les limites du territoire urbain.

Aujourd'hui, les études techniques ont été déjà achevées pour une extension de la ville à Sidi Ali L'Bhar. En effet, il a été prévu de la doter par toutes les commodités, ainsi que de sièges d'institutions publiques, sa grande capacité, a permis de programmer un ambitieux programme de logements (2455 logements dont 223 achevés). Vu le besoin et la demande accrue sur le logement, il a été programmée aussi la réalisation de 1 232 logements sociaux participatifs, dont 1 031 en cours de réalisation et 250 en phase de lancement. Concernant les autres infrastructures, la nouvelle ville sera dotée d'un lycée de 1 000 places. L'activité commerciale a été également prévue avec la réalisation de pas moins de 576 locaux.

Cette nouvelle ville, en plus de sa position, procurent à ce site d'indéniables atouts, répond aux mieux aux besoins d'extensions de l'agglomération de Béjaïa qui se trouve déjà face à une extension urbaine effrénée et non maîtrisée.

Ce chapitre nous a donc permis, de faire une analyse multidimensionnelle de la ville de Béjaïa. Cette étude aux multiples aspects, a permis de faire une analyse sur la situation et les tendances démographiques et socio-économiques, mais surtout urbanistiques. On a essayé donc, d'axer notre réflexion sur les tendances liées à l'urbanisation ainsi que sur les défis à relever, étant donné que notre thème de recherche ayant pour objet central, l'analyse de la dynamique urbaine de la ville de Béjaïa.

Nous avons constater tout d'abord, que la ville de par sa position stratégique, ses infrastructures, son dynamique économique et social, favorisant son essor tout au long des

Rapport-Gratuit.com

années et lui a permis de demeurer une ville moyenne d'une grande importance à l'échelle nationale. La ville occupe actuellement le 13ième rang dans la hiérarchie des villes algériennes, abrite aujourd'hui plus du tiers de la population globale de la wilaya, ce phénomène résulte surtout d'un exode rural lié, notamment, à la recherche de conditions de vie et d'emploi en ville, elle s'accapare une part importante du total de la population urbaine, estimée à quelque 161914 habitants, soit un taux de 52,99 %. Cette situation a fait de la ville de Béjaïa la première zone au niveau de la wilaya en terme d'armature urbaine. Elle concentre le gros des investissements privés et publics, cette polarisation du développement a permet de dynamiser le marché du travail local ce qui a incité les populations rurales à déguerpir les villages et les zones défavorisées pour fuir un quotidien difficile à la recherche d'une vie meilleure espérée au niveau de la ville. La ville de Béjaïa constitue un pôle économique important de stature nationale, son dynamisme a des incidences positives sur toute la région voir même sur l'ensemble des wilayas limitrophes.

Cependant, le processus de développement multidimensionnel et la réalisation de grandes structures socio-économiques, qui constitue le gros de l'armature urbaine de cet espace, ne sont toutefois pas faits sans incohérences et dysfonctionnements. L'analyse de la croissance urbaine de la ville de Béjaïa montre que cette dernière a connu un essor considérable, et des impacts négatifs sur le territoire et la population furent perçus, mais pas au point de freiner ce rythme de croissance et encore moins de le remettre en cause. Les problèmes engendrés par cette croissance sont nombreux : l'émergence d'une série de noyaux habités planifiés et non planifiés, un entassement des constructions de toute nature et à une duplication sans fin de bâtisses non intégrées avec leur espace d'implantation, espaces urbains déstructurés, l'étalement démesuré et progressif de l'espace, le déséquilibre entre centre et périphérie, localisation des activités et des industries au cœur du périmètre urbain, la prolifération de l'habitat anarchique particulièrement dans la ceinture périphérique, la densification du bâti, etc.

Conclusion

Á travers ce chapitre, on peut constater que la croissance de la ville est un processus qui doit évoluer en concomitance avec le développement des infrastructures économiques et sociales. Et pour atténuer les effets pervers de l'urbanisation sur la ville de Béjaïa, les actions projetées en terme de planification et d'aménagement s'avère nécessaires, constituent en fait des atouts certains pour le déploiement d'actions plus concrètes dans les domaines spécifiques

de l'habitat, de la santé, de l'éducation, de la promotion économique et sociale, etc. A cet effet, on a essayé dans notre analyse de montrer que pour faire face aux problèmes précités, le projet de délocalisations de la zone industrielle et la création de la ville nouvelle de Sidi Ali l'Bhar, situé à 4 Km de la ville, peut constituer des solutions ou du moins des remèdes pour atténuer les effets négatifs sur la ville. La nouvelle ville programmée permet d'atteindre des objectifs bien précis : désengorger la ville de Béjaïa, aménager ces espaces par des action volontaristes avant qu'il subissent le même sort que les zones d'expansion périphériques, créer une activité économique et imbriquer plusieurs types d'habitat et d'équipements permettant de créer une ville complète et harmonieuse.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

Conclusion de la deuxième partie

La deuxième partie de ce travail nous a permis d'apporter des éclaircissements à notre problématique de base, à savoir une étude multidimensionnelle de la ville de Béjaïa et analyse de son armature urbaine.

Nous avons commencé tout d'abord, par une analyse globale de toute la wilaya. Notre constat a révélé que cette dernière a connu une expansion spectaculaire dans les différents domaines, grâce à sa position stratégique, elle est pratiquement équidistante de toutes les villes côtières qui longent le pourtour de la Méditerranée, grâce aussi à l'expansion économique, et aux infrastructures existantes, etc. En termes de développement économique et social, la wilaya affiche de bonnes performances. Cependant, des insuffisances ou des lacunes subsistent toujours. Pour le système urbain, nous avons constaté qu'il existe un déséquilibre énorme dans la répartition de la population urbaine additionnée à une forte concentration des agglomérations. Le chef-lieu de la wilaya renferme à lui seule 39.27 % du total de la population agglomérée, suivi par les zones de la plaine et en particulier celles de la vallée de la Sommam. L'implantation dans ces zones d'importants projets de développement, notamment étatique dans les années 70, la dynamisation vécue ces dernières années par le secteur privé, ainsi que l'existence d'un ancien réseau de transport ont grandement favorisé cette croissance urbaine.

Ensuite, notre analyse s'est basée sur la ville de Béjaïa, qui s'accapare des parts importantes des activités économiques, des infrastructures de base et des équipements structurants implantés au niveau de la wilaya. Les résultats auxquels nous avons abouti, mettent en évidences les principaux points suivants :

Sur le plan social, et en matière de logement, on a constaté que la ville de Béjaïa possède un parc conséquent elle s'accapare plus de 17,67 % du parc logements de la wilaya, son patrimoine est estimé en 2006 à 33.671 logements. Mais la pression démographique exercée sur la ville de Béjaïa, a généré un manque flagrant, dont les conséquences sont néfastes sur l'ensemble du territoire : un étalement urbain déstructuré, une périurbanisation anarchique et démesurée, et qui reste dominée par l'auto-construction, une perte de l'identité historique et culturelle de la ville de Béjaïa.

Pour le transport urbain, depuis les dernières années, les discussions sur le sujet se multiplient, puisque le transport urbain constitue un outil majeur pour instaurer un processus

d'urbanisation équilibré. Notre analyse sur le sujet, montre que la ville de Béjaïa, qui connaît depuis plusieurs années une croissance rapide de sa population urbaine, souffre d'un manque d'organisation dans ce domaine. Aujourd'hui les solutions pratiques aux problèmes liés au trafic auquel fait face la ville et les défis vise un seul objectif : augmenter d'une façon notable la fluidité au niveau des différents réseaux de transport.

La concentration des activités économiques est un processus qui date des années 70 avec l'implantation des grands projets étatiques, qui se renforcent encore aujourd'hui par l'investissement privé, notamment dans le secteur agro-alimentaire, qui englobe aujourd'hui plus de 37 entreprises ayant un effectif dépassant les 10 employés. L'implantation des zones d'activité et zones industrielles renforce d'avantage la dynamique économique de la ville. De plus, l'intérêt accordé au secteur du tourisme se manifeste réellement sur le terrain. La ville de Béjaïa constitue, de par sa situation, ses potentialités et ses infrastructures un enjeu de développement de tourisme important. Elle possède aujourd'hui 19 hôtels, d'une capacité hôtelière de 971 lits, mais cette activité est loin d'occuper la place économique qui devrait lui revenir, de nombreuses analyses s'accordent pour dire qu'un tourisme idéal devrait mieux encore valoriser les atouts de la région qu'ils soient naturels, bâtis ou patrimoniaux, c'est le même avis partagé dans notre analyse, d'où la nécessité d'amplifier les efforts dans ce secteur puisque il constitue la clé de développement.

L'urbanisation dans la wilaya de Béjaïa échappe à toute politique de planification urbaine. L'étalement urbain de la ville de Béjaïa s'est fait non seulement par l'extension et la densification de la trame urbaine, mais par l'occupation spontanée de l'espace, ce qui a engendré la constitution de zones d'habitats non réglementés dans les périphéries et les transformations urbaines ont touché particulièrement le bâti avec des extensions horizontales. Aujourd'hui, la ville de Béjaïa a subi et continue de subir les retombées d'une urbanisation galopante. Ce constat mérite d'être pris en compte dans l'aménagement actuel et futur de la ville. En effet, notre analyse fait ressortir que si la délocalisation de la zone industrielle, et la planification d'une nouvelle ville en dehors des périmètres urbains actuel, ne sont pas à l'ordre du jour des politiques prospectives, cela va accentuer la crise urbaine et continue de véhiculer une image dépréciée de la ville et une appropriation spontanée de l'espace.

Enfin, on peut souligner qu'après un travail d'investigation, il s'est avéré que porter une réflexion sur la ville, analyser sa dynamique sur tous les plans, et surtout redéfinir ses contours et son positionnement au sein d'une armature urbaine cohérente, relèvent d'une

importance capitale. Des mesures correctives doivent être menées simultanément et en continuité sur des différents horizons. Cela ne revient pas uniquement à clarifier les actions mais surtout à s'engager dans des politiques prospectives capables de rendre la ville plus dynamique.

Conclusion générale

Conclusion générale

Au cours de ce modeste travail, on a abouti à quelques résultats qu'il nous semblent intéressant d'exposer car ils constituent des éléments de réponses qui demeurent exhaustifs aux questions soulevées et à notre préoccupation principale qui n'est autre que l'analyse de la dynamique urbaine de la ville de Béjaïa.

En premier lieu, nous avons pu constater que l'espace avait peu d'importance dans les annales économiques et cela bien qu'il intègre fortement toute activité humaine dans toutes ses dimensions (sociale, économique, culturelle etc.). Progressivement mais sûrement, la notion d'espace commence à avoir une place plus que méritoire dans le jargon des sciences économiques. Jadis, on assiste à un regain d'intérêt des économistes pour les variables spatiales, longtemps négligés. Dans ce contexte, tout le monde s'accorde à considérer Von Thünen comme le père de la prise en compte de la dimension spatiale en économie, qui propose un modèle de répartition de la production dans l'espace fondé sur l'analyse détaillée de la production agricole et de la position dans l'espace. Ce modèle est utilisé de nos jours, dans l'analyse urbaine car la hiérarchisation des villes expose des similitudes très proches de la hiérarchisation agricole. Alfred Weber de son coté, a pu modéliser l'analyse spatiale mais en abordant un autre aspect qui est la localisation industrielle. Au début du XX° siècle, de nombreux auteurs se sont intéressés à la problématique de l'espace, on assistera même à l'apparition des premières préoccupations d'analyse urbaine avec Walter Christaller et le système de réseaux et sa théorie des lieux centraux, William Reilly et ses recherches sur le ressort d'influence des villes, l'œuvre d'Auguste Lösch, théorie de l'équilibre économique spatial et une féconde d'analyse des aires de marché. Enfin vient la recherche contemporaine en économie spatiale en évoquant les éléments essentiels autour des notions de : espace économique et la polarisation de François Perroux, l'économie régionale, équilibre économique spatiale et méthodes d'analyse spatiale de W. Isard, la nouvelle économie géographique de P. Krugman.

Dans tout processus de développement ou de mise en valeur d'un territoire donné, l'espace géographique est au cœur même de toute action anthropique. L'homme procède volontairement ou sans se rendre compte à la modification de son espace de vie pour améliorer son bien-être ou pour satisfaire des besoins bien spécifiques. A travers ces multiples

processus d'action et de rétroactions, l'espace est valorisé et met au service de l'homme et du développement dans sa dimension plurielle.

En deuxième lieu, on a expliqué que le processus de formation des villes et des centres urbains a été et demeure toujours un sujet d'étude qui aiguise la patience des chercheurs en générale et des urbanistes en particulier. Comprendre l'organisation et la formation des villes ouvre de nouvelles perspectives et permet de mieux aborder les problèmes vécus par les agglomérations urbaines comme c'est le cas par exemple de l'étalement urbain anarchique, la congestion urbaine, la déstructuration des réseaux de transport, la pollution et les multiples nuisances, le banditisme et la délinquance, etc.

Les villes s'étalent de plus en plus au détriment des zones rurales et des espaces défavorisés, et les centres urbains s'interconnectent pour former des systèmes urbains structurés et fortement intégrés. Cette métamorphose impose une gestion intégrée des agglomérations urbaines. Le but recherché par cette approche est de rationaliser l'espace urbanisable et de faire de la ville un espace favorable à l'épanouissement de l'homme. En d'autre terme, l'objectif principal escompté par cette nouvelle vision est de trouver les mécanismes qui permettent de valoriser la ville et de faire d'elle un espace créatif de richesse et d'emploi. En effet, la ville de nos jours est gérée comme une firme qu'il faut rentabiliser et optimiser. Dans ce contexte, la ville reste dans l'obligation de gagner des défis majeurs comme celui de contrôler et de mieux orienter son étalement urbain, de rationaliser l'espace urbanisable et d'optimiser l'occupation spatiale, de réduire la pollution et les multiples nuisances, d'assurer un bien-être généralisé, de rendre plus fluide les réseaux de transport, etc. Pour récapituler, on pourra dire que la ville dans le monde actuelle (un monde caractérisé par une concurrence spatiale de plus en plus acharnée) doit être perçue comme un système complexe où toutes les actions des uns et des autres s'interconnectent et s'interposent d'où l'intérêt d'instaurer une approche basée sur la pluridisciplinarité en optant pour la concentration entre les différents acteurs et la coordination des efforts engagés.

En troisième lieu, on a tenté d'expliquer que dans un monde en mutation perpétuelle, que l'urbanisation est un phénomène qui ne cesse de s'intensifier de jour en jour. Le phénomène d'urbanisation qui a caractérisé le monde contemporain s'est développé et a connu un essor considérable, et ce après la deuxième guerre mondiale, selon les projections des Nations-Unies, une ère nouvelle est en cours de s'imposer dans l'histoire du peuplement de la terre est ouverte avec le XXIième. La planète compte aujourd'hui 3,3 milliards de citadins, soit quatre fois et demie plus qu'en 1950. Le taux d'urbanisation franchit aujourd'hui la barre de 50 %, c'est-à-dire plus de la moitié de la population vit désormais dans des villes.

Ce même taux d'urbanisation de la planète dépassera les 60 % en 2030. Dans les PVD, l'urbanisation est un phénomène inéluctable qui pose un certain nombre de problèmes complexes, puisque ces pays connaissent aujourd'hui la plus forte croissance urbaine. Selon un rapport de la Banque Mondiale, la population urbaine des pays moins développés passera de 1,9 milliard en 2000 à 3,9 milliards en 2030.

Le phénomène urbain constitue un enjeu majeur de développement, c'est pourquoi l'Etat en fait l'une de ses orientations prioritaires. La place et le rôle de la ville dans ce contexte ne cessent de se renforcer, la ville doit être optimisée et gérée intelligemment pour qu'elle puisse être un espace générateur de richesse et d'emplois et être en même temps capable de répondre efficacement à la concurrence spatiale. Le bon fonctionnement d'une ville dépend de la qualité des infrastructures et de leur organisation. Une réalité d'autant plus exigeante que de nouveaux besoins apparaissent en termes de services : eau et assainissement, lutte contre la pollution, déchets, réseaux de communication et de transports, etc.

Enfin, nous avons pu mettre en lumière la réalité urbaine en Algérie. À l'instar de tous les pays du monde, et tout particulièrement les PVD, l'Algérie à subit des effets néfastes d'une urbanisation galopante non maîtrisée. L'Algérie est un pays vaste mais qui expose de multiples contrastes géographiques et climatiques. Ces caractéristiques, additionnées à un déséquilibre spatial en termes de développement, ont engendré une répartition non homogène de la population en plus d'une anarchie urbaine risquant de devenir structurelle. Dans les années 50 et 60, la population algérienne était rurale, la part de la population urbaine était estimée en 1955 à 25 % pour passer à 31,4% en 1966. À partir des années 70, l'urbanisation du territoire algérien à doublé d'ampleur et cela peut être expliqué par un exode rural accéléré puisque dans les années 80 et 90 deux tiers de la population résidaient dans les zones urbaines, le taux d'urbanisation est passé de 58,8% en 1990 à 61,7% en 2000, il va atteindre 65% en 2010 et 70% en 2020. Les villes littorales et les principaux centres urbains échappent à toute forme d'organisation, l'anarchie est leur caractéristique principale. L'émergence de quartiers périurbains déstructurés et la prolifération des auto-constructions ont défiguré les villes algériennes et ont provoqué des distorsions spatiales graves et les désagréments risquent de peser lourd sur la sphère économique dans son ensemble. La ville algérienne n'a pas réussi le pari à devenir un espace d'épanouissement des connaissances, un espace créatif de richesses et d'emplois. Ce sont des villes- villages qui échappent à toute forme d'organisation. Pour mettre un terme à ce désordre urbain une nouvelle approche s'impose, c'est celle de la concentration et de coordination horizontale et verticale dans une vision imprimée de prospective.

En ce qui concerne l'objet de notre étude, on conclut que la ville de Béjaïa a connu des mutations socio-économiques et socio-spatiales importantes. Occupant une position géographique stratégique qui peut faire d'elle un espace rayonnant sur son territoire limitrophe et être en parallèle une vitrine de l'Algérie sur le reste du monde, mais devant cette situation, la ville est confrontée aujourd'hui à une réalité urbaine difficile qui est exprimée par des incidences sur la consommation de l'espace, avec notamment le développement et l'extension anarchique de ses périmètres urbains. Des considérations d'ordre économique et/ou sociale ont été, en effet à l'origine, surtout d'un important mouvement d'exode des populations. Cet état de fait, avait essentiellement induit une véritable explosion démographique au niveau de la commune de Béjaïa. Rien que pour la ville de Béjaïa, elle se retrouve aujourd'hui à plus de 165.720 habitants, soit une part égale à 16,73 % du totale de la population de la wilaya et à 52,99% du total de la population urbaine. Lorsqu'on a analysé le contexte urbanistique, on a constaté que la ville vit une véritable crise, caractérisée par un étalement urbain anarchique et tentaculaire dominé par les constructions illégales et non réglementées, ces constructions sont souvent spectaculaires par leur ampleur et leur foisonnement dans la ville, notamment dans les quartiers périphériques. Ces quartiers, non réglementés sont soumis à un processus d'horizontalité et de densification, ils sont également déficients en services publics, en réseaux d'adduction d'eau et d'assainissement. Cette situation entraîne non seulement un étalement démesuré de la ville, mais aussi un gaspillage d'espace, une détérioration des paysages et du cadre de vie urbain et surtout la perte de l'image de la ville.

Le deuxième point tiré de cette conclusion, concerne aussi les perspectives de développement de la ville de Béjaïa. La répartition des populations et des activités a longtemps été dictée par des logiques non étudiées. Cette situation, nous a permis de tirer quelques points liés essentiellement aux perspectives de développement, et qui nous renseignent sur le fait que pour solutionner les désagréments urbains de la ville, il faudrait projeter les actions à long terme tenant compte des différents aspects liés, notamment, au développement économique, social et spatial. La mise en œuvre d'actions dans les thématiques prioritaires, sera de nature à redynamiser économiquement et socialement la ville et à enrayer le processus de l'étalement anarchique de l'espace urbain pointé surtout dans les zones périphériques. A cet effet, les actions engagées dans une telle perspective doivent être dictée par les spécificités du contexte, car impulser une mutation positive c'est de parvenir à instaurer un changement en profondeur et à véhiculer plusieurs principes par rapport aux enjeux : économiques, sociaux, et spatiaux.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

Enrayer les dynamiques négatives de la ville cela correspond à l'élaboration des projets urbains conciliant de multiples enjeux liés aux dynamiques économiques, sociaux et spatiaux. L'ensemble étant guidé à travers une vision d'une ville de demain. Tout ceci devrait être minutieusement orienté par une politique globale basée sur une gestion intégré pour régler des problèmes spécifiques de la ville de Béjaïa. Donc, il est capital de sortir des approches purement sectorielles. Encore le développement des villes ne se comprend —de nos jours sans doute plus que jamais que par leur insertion dans de vastes systèmes d'échange qui dépassent souvent les enjeux régionaux, voire nationaux.

Enfin, on peut souligner que tout au long de ce travail, nous avons pu mettre en lumières quelques réponses concernant la dynamique urbaine de la ville de Béjaïa. Le thème abordé (ville et urbanisation) suscite à la fois des inquiétudes et optimismes car le sujet est trop complexe pour permettre une réponse tranchée. Nous avons essayé de préciser les lignes directrices sur lesquelles se focalise notre réflexion. Le sujet est complexe et en même temps important, ce qui pourrait ouvrir d'autres pistes de recherche ayant comme outil de travail la modélisation. Dans ce sens, de nombreux travaux de modélisation ont jalonné la recherche dans ce domaine et des approches mathématiques ont abordé cette question lancinante. Par conséquent, la prise en compte des approches modélisatrices est nécessaire pour aborder la complexité urbaine.

BIBLIOGRAPHIE

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

BIBLIOGRAPHIE

1. Ouvrages

1. **AYDALOT Philippe** : « L'entreprise dans l'espace urbain », Edition Economica, Paris, 1979.
2. **AYDALOT Philippe** : « Dynamique spatiale et développement inégal », Collection approfondissement de la connaissance économique, 2ème édition, Ed. Economica 1980.
3. **AYDALOT Philippe** : «Economie régionale et urbaine », Ed. Economica, Paris, 1985.
4. **BAILLY Antoine, CADENE Philipe** : « Les très grandes villes dans le monde », Edition CNED/SEDES/HER, 2000.
5. **BELATTAF Matouk** : « Economie de développement », Université A. Mira de Béjaïa, 2003.
6. **BERNARD Jauve & LEFEVRE Christion** : « Ville, métropoles. Les nouveaux territoires du politique », Edition Economica 1999.
7. **BERTRAND Renaud :** « Politique nationale d'urbanisation dans les pays en développement, Edition Economica, 1985.
8. **BOUINOT Jean & BERMILS Bernard :** «La gestion stratégique des villes. Entre compétition et coopération ». Edition Armand Colin, Paris, 1995.
9. **BOUKHERZAZA H :** « Décentralisation et aménagement du territoire » Edition OPU, Alger, 1991.
10. **BRUYELLE Pierre :** « Les très grandes concentrations urbaines, dossier des images économique du monde ». Edition SEDES 2000.
11. **CHOAY Françoise :** « L'urbanisme, utopie et réalité, une anthologie ». Edition seuil, 1965.
12. **DEMAZIERE Christophe :** «Entreprises, développement économique et espace urbain », collection villes, 1995.
13. **DOUANG MANI VANH Alain :** «Théorie de l'architecture ». Roots NOTEBOOK Architecture, ville et Territoire, 2004.
14. **FUJITA Masahisa & JACQUES François :** « Economie des villes et de la localisation » Edition Boeck Université Bruxelles, 2003.
15. **GAID Mouloud :** «Histoire de Béjaïa et de sa région depuis l'antiquité jusqu'à 1954», Edition MIMOUNI 1991.
16. **GERD De BRUYN :** «L'architecture contemporaine en Allemagne 1970-1996. 50 édifices. Publier par Internationale Bonn en collaboration avec le Deutsches Archtektur Musette Franckfort Sun-Le-Main, 1997.
17. **GOUTTEBEL Jean- Yves :** « Stratégie de développement territorial ». Economica 2ième édition. 2005.
18. **GUEND Abdelhani :** « La population de l'Algérie, évolution, passée et perspectives d'avenir », OPU 1994.
19. **HAMIDOU Rachid :** « Le logement : un défis ». Co-édition OPU, ENAL 1989.
20. **HURIOT Jeans Marie :** « Von Thünen, économie et espace », Edition Economica, Paris, 1994.
21. **JAY W. Forreser :** « Dynamique urbaine », Edition Economica 1979.

22. **KHELADI Mokhtar :** « Urbanisme et système sociaux. La planification urbaine en Algérie », OPU, 1993.
23. **KHIATI Mostefa :** « Démographie et population » OPU,1996.
24. **LABORDE Pierre :** « Les espaces urbain dans le monde », édition NATHAN, Paris 1994.
25. **LAJUGIE Joseph, DELFAUD Pierre, Claude LACOUR :** «Espace régionale et aménagement du territoire ». Edition Dalloz, Paris, 1979.
26. **MIGNOT Dominique :** « Eléments d'économie spatiale ». 1996-1997. ENTPE.
27. MONDADA LORENZO : « Décrire la ville : la constriction des services urbains dans l'interaction et le texte », Collection Villes. Edition Economica, 2000.
28. **MORICONI EBRARD François :** « L'urbanisation du mondes, depuis 1950 ». Collection villes, Edition Economica, 1993.
29. **PAUL Siblot :** «Regards croisés; la ville de l'autre », acte de la Vième session de l'université euro-arabe itinérante, Montpellier, Edition espaces, 1990.
30. **PELLETIER Jean & DELFANE Charles :** « Ville et urbanisation dans le monde », Armand Colin/ HER, Paris 2000.
31. **PHILIPE Hourzé :** « La vie s'invente en ville – quel commerce pour les villes ? », Edition Economica, 1998.
32. **PIERRE BRUYELLE :** «Les très grandes concentrations urbaines, dossier des images économique du monde ».Edition. SEDES 2000.
33. **POLESE Mario :** « Economie urbaine et régionale, logique spatiale des mutations économiques, Edition Economica, 1994.
34. **POLESE Mario & M. Wolfe Jeanne,** avec la collaboration de LEFEBVRE Sylvain : « L'urbanisation des pays en développement », Edition Economica 1995.
35. **POLESE Mario & RICHARD Shearmur :** « Economie urbaine et régional, introduction à la géographie économique » Edition Economica, 2005.
36. **PUMAIN Denise & GODARD Francis :** « Données Urbaines ». Edition Economica-Anthropos, 1996.
37. **RAHMANI Chérif :** « La croissance urbaine en Algérie, coût de l'urbanisation et politique foncière », OPU 1982.
38. **RASSAM. A & ZGHAL.A :** « Système urbain et développement au Maghreb, travaux du séminaire international de Hammamet organise par le 'Social Science Reseach Council' ». OPU, 1983.
39. **REMY Jean :** « La ville phénomène économique ». Ed Economica 2ième édition 2000.
40. **REYMOND Henri :** « L'espace géographique des villes pour une synergie multi strates », Collecte CAUVIN/ Richard KLEINSCHMAGER.
41. **TRIBILLON Jean François :** « L'urbanisme ». Nouvelle édition, Edition La Découverte, 2002.

2. Publications et communications

1. **AIMF** « Association Internationale des Maires et Responsables des Capitales et Métropoles Partiellement ou Entièrement Francophones », Colloque international «Ville et Nouvelles technologie de l'information et de la Communication ». Paris, 2004
2. **ANDRE. P :** « L'évolution des impacts sur l'environnement; processus, acteurs et pratique pour un développement durable ». Montréal : EPM 2003.
3. **ARHAB B :** « La décentralisation comme moyen de la mobilisation pour le développement», in séminaire international « Gouvernance locale et développement territorial : le cas des pays méditerranéen », Constantine (Algérie), 2003.

4. **BAHLOULI Abdelaziz :** « Situation de l'habitat en Algérie de l'indépendance à nos jours », in Journée d'études nationale sur l'urbanisme sous le thème « où vont les villes algériennes. Sétif, PUVIT, 2001.
5. **BECKOUCHE. P :** « Société est acteurs de l'espace local». Cours de géographie humaine, Université Paris 1 Panthéon- Sorbonne.
6. **BELATTAF Matouk & ARHAB Baya :** « Les dispositifs de lutte contre le chômage et d'insertion des jeunes et des femmes au marché du travail : état des lieux et perspectives à Béjaïa », 3ième rencontres en Europe et autour de la Méditerranée « Jeunes, générations : continuités/discontinuités/ruptures ? » Marseille, 2007.
7. **BUDA Rodolphe :** «Dynamique urbaine et développement économique local : Revue d'économie régionale et urbaine n°5 (1993), MPRA Paper No.3774, une revue de la littérature université de Paris X- Nanterre.
8. **BOUGUETAR. R :** « La problématique du développement. Le cas de l'Algérie », in revue El Tawassol, publication de l'université de Annaba, n°05, 1999.
9. **CATIN Maurice& VAN HUFFEL Christophe :** « Concentration urbaine et industrialisation », VARIA, Monde en développement vol 31 – n° 121 universités de TOULON et du VAR. P 21 2003.
10. **COURLET. C :** « Territoire et développement », in revue d'économie régionale et urbaine n°03, 1999.
11. **DERYCKE Pierre Henry :** « Nouveau regard sur la croissance et la dynamique des villes ». Edition de l'aube, in Revue Région & Développement, n°11-2000.
12. **DJENANE Abdelmadjid :** « Agglomération des populations et développement local » in colloque international, articulation espace local- espace mondiale. Enjeux problèmes et perspectives. Béjaïa, 2006.
13. **FREDERIC Gilli :** « Les modèles urbaines en économie et géographie approche comparée ». INSEE, université Lille I et CERAS (ENPC), l'espace géographique, 2001, n°2.
14. **KATEB Kamel :** « Population et organisation de l'espace en algerie ». Institut national d'études démographiques, CAIRN. France 2003.
15. **KHELADI Mokhtar & AIT SIDHOUM Houria** : « De la non ville à l'anti-ville, quelles perspectives pour le développement ? », in journée d'étude nationale sur l'urbanisme, Sétif, 2001.
16. **KHELADI Mokhtar :** « La ville algérienne : un facteur de répulsion des IDE », Projet de recherche, l'université A. MIRA, Béjaïa, 2004.
17. **KRUGMAN Paul :** « The Role of Geography in Development »**,** Paper prepared for the Annual World Bank Conference on Development Economics, Washington, page 5, 1998,
18. **KRUGMAN Paul:** "Increasing returns and Economic Geography", in Journal of Political Economy, Vol 99-3, 1991.
19. **LAZRI Youcef :** «Ville : entre politiques urbaines et enjeux territoriaux. Un état de questionnement sur les villes » in journée d'étude nationale sur l'urbanisme. Sétif, 2001.
20. **MARTIN. F :** « Développement urbain et analyse économique ». Compte rendu du colloque international tenu à Québec, du 8 au 11 Sept 1968; in Dominique MIGNOT : « Eléments d'économie spatiale ».1996-1997. ENTPE.
21. **NICOLAS Lebrun :** «Centralité urbaines et concentrations de commerce ». Publication Observatoire statistique transfrontalier CRFG. Agglomération et aires urbaines dans l'espace transfrontalier AinHaute-Savoie- Genève. Livre 1, 2003.
22. **NUSSBAUMER Jacques :** « Le rôle méthodologique dans la construction de l'économie spatiale »in Séminaire du Matisse, 2005.

23. **PLASARD François :** « Economie spatiale. Les mécaniques de l'espace», chapitre 1. Université de Lyon 2. 1999- 2000.
24. **ROUSSEAUX Vanessa :** « Application d'une variante de la loi de Reilly », 5ième rencontre de Théo Quant, université de Grenoble II, UMR / CNRS. Février 2001.
25. **TABUTIN Dominique :** «La ville et l'urbanisation dans les théories du changement démographique». Université de Louvain Institut de Démographie, Paris, 2000.
26. **THISSE Jacques François :** « La croissance de la population est-elle favorable aux villes ? ». Chapitre commandité par l'Institut des villes pour publication dans l'ouvrage, Villes & économie. Paris, 2003.
27. **VERON Jacques :** «L'urbanisation du monde ». Paris, La Découverte, 2006 in Publication de INED, population & Société n°435, juin 2007.
28. **VICENTE Jérôme :** « Economie régionale et urbaine » cours de l'institut d'études politiques de Toulouse.

3. Thèses et mémoires

1. **PIET Laurent :** « Spatialisation d'un modèle d'équilibre général calculable pour l'étude de la localisation des activités agricoles à une échelle infra-nationale ». Thèse de doctorat soutenu à l'Ecole Nationale du Génie Rural, des Eaux et Forêts. Paris, 2002.
2. **BEDJGUELEL Fatsah :** « Essai d'analyse des déterminants de la localisation des entreprises dans la wilaya de Béjaïa » Mémoire de Magister en science économique, université de Béjaïa, 2006.
3. **BELLACHE Youghourta : «** Essai d'évaluation des effets de l'Ajustement Structurel sur le développement local : cas des communes du versant nord du massif des Babor- Biban ». Mémoire de Magister, en science économique, université de Béjaïa, 2002.
4. **MERZOUG Slimane :** « La place du transport maritime de marchandises dans le développement économique de la wilaya de Béjaïa », Mémoire de Magister, en science économique, université de Béjaïa, 2005.

4. Rapports et Document officiels

1. Agence Nationale d'Aménagement du Territoire : « Plan d'Aménagement de la wilaya de Béjaïa ». Rapport de commencement. DRJ n° 01/1989.
2. Agence Nationale d'Aménagement du Territoire : « Plan d'Aménagement de la wilaya de Béjaïa ». Rapport d'orientation. DRJ n° 02/1990.
3. Agence Nationale d'Aménagement du Territoire : « Plan d'Aménagement de la wilaya de Béjaïa ». Rapport final. DRJ n° 03/1990.
4. Bulletin de la commune de Béjaïa, Edition bimestrielle, n°04. 2002.
5. Conseil National Economique et Social : « Contribution au projet de Stratégie Nationale sur l'habitat » Rapport n° 2, Octobre 1997.
6. Conseil National Economique et Social : « L'urbanisation et les risques naturels et industriels en Algérie : inquiétudes actuelles et futures ». Commission de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement. avril 2003.
7. Conseil National Economique et Social : « Rapport sur la ville ou le devenir urbain du pays ».Bulletin Officiel, douzième session N°6, 1998.
8. Conseil National Economique et Social : « L'Urbanisation et Politique de la Ville » Avis sur le Dossier : « Demain l'Algérie ». Quatrième Session du CNES, 1995.

9. Conseil National Economique et Social. Analyse du Dossier « Villes Nouvelles », IV*ième* Session Plénière, 1995.
10. Conseil National Economique et Social, Projet de rapport sur la conjoncture économique et sociale du premier semestre, 21ème session plénière, 2002.
11. Conseil National Economique et Social : « L'urbanisation et les risques naturels et industriels en Algérie : inquiétudes actuelles et futures », janvier 2003.
12. Direction des statistiques économiques et sociales de la wilaya : Béjaïa en quelques chiffres. Edition 1983.
13. Direction de la planification et de l'Aménagement du Territoire. Annuaire statistique de la wilaya de Béjaïa. Différents Editions pour la période, 2000-fin 2006.
14. Entreprise portuaire de Béjaïa, rapport annuaire et statistique, 2006.
15. Fond monétaire international (FMI), Revue, Finances et développement : « L'urbanisation en marche », publication trimestrielle du FMI, Septembre 2007, Volume 4, numéro3.
16. Laboratoire PUVIT (Projet urbain ville et territoire) : « Ville et territoire, mutations et enjeux actuels », université Ferhat Abbas, Sétif, 2005.
17. Ministère de la Santé et de la Population : « Politique de la population, de l'environnement et de la prévention », ANDS, Mai 1997.
18. Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, « Le schéma régional d'aménagement et de développement du territoire de la région Nord Centre ».Février 2005.
19. Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement : « Aménager l'Algérie de 2020 », 2005.
20. Office national des Statistiques : Collection statistique n° 97 : Armature Urbaine, 4ème RGPH, 1998.
21. ONU, Département des affaires économique et sociale, Division de la population Perspectives de la population mondiale : la révision de 2006 (2007).
22. ONU : « Urbanisation : des faits et des chiffres », étude consacrée à l'examen et à l'évaluation d'ensemble de l'application du programme pour l'habitat, Juin 2001.
23. Rapport de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme et de la construction. ANAT (agence national pour l'aménagement du territoire, plan d'aménagement de la wilaya de Béjaïa), 1987.
24. Rapport Ministère du Tourisme : « Politique de développement du secteur du tourisme, horizon 2015 », Mars 2006.
25. Revue du Laboratoire d'aménagement du territoire université de Constantine : « Gouvernance local et développement territorial - le cas des pays Méditerranéens- », Université Mentouri Constantine en collaboration avec université Pierre Mendés-France Grenoble Avril N°4- 2005/2.

5. Articles de lois

1. Loi n° 87-03 du 27-01-1987 une loi sur l'aménagement du territoire.
2. La loi 90-25 du 18/1/1990 portant l'orientation foncière, privatisation des terrains et la fin de monopolisation.
3. La loi 90-29 du 1/12/1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme par le placement de nouveaux outils.
4. La loi n° 90-08 du 7 avril 1990 relative à la commune.
5. La loi n° 90-09 du 7 avril 1990 relative à la wilaya.
6. Le décret législatif 93.03. Du 1/3/1993 relatif à l'activité immobilière.

7. La loi 90.29 du 1 décembre 1990, qui a été mise en application par des décrets exécutifs qui sont :
8. Décret 91/177 du 28/05/91 définissant le PDAU (Plan Directeur d'Aménagement Urbain) et sa procédure d'élaboration et d'approbation.
9. Décret 91/178 du 28/05/91 relatif au P.O.S (Plan d'Occupation des Sols) et la procédure d'élaboration et d'approbation.
10. Décret 91/175 du 28/05/91 relatif aux règles générales d'urbanisme
11. Décret 91/176 du 28/05/91 définissant les actes d'urbanisme (permis de construire, permis de lotir, certificat de morcellement, permis de démolir, certificat de conformité).

6. Divers sites Internet

Site du ministère de la Pêche et des ressources halieutiques : http://www.mpeche.gov.dz
http://www.ports-de-peche-algerie.com/lien.php/
Site Internet de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa : www.portdeBéjaïa.dz
Site Internet de l'Office National des Statistiques : www.ons.dz
Site Internet : le centre de documentation et d'information de villes en développement
http://www.isted.com/periodiques/villes-developpement/bulletin.htm
Site Internet : world perspective monde -Banque mondiale :
http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/tend/DZA/fr/SP.URB.TOTL.IN.ZS.html.
Site MATE : www.mate-dz.org
Site Internet de l'ONU : http://www.un.org/french/
Site Internet de la Banque Mondiale : www.worldbank.org

Sigles et acronymes

. **ANAT**	Agence Nationale pour L'aménagement du Territoire
. **ANAT**	Agence Nationale d'Aménagement du Territoire
. **BTP**	Bâtiment et Travaux Publiques
. **CNES**	Conseil National 2conomique et Social
. **DPAT**	Direction de la Planification et d'Aménagement du Territoire
. **EPB**	Entreprise Portuaire de Béjaïa
. **FMI**	Fond Monétaire International
. **ISO**	International Standardisation Organisation
. **Habs**	Habitants
. **Ha**	Hectare
. **MATE**	Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement
. **NTIC**	Nouvelles Technologies d'Information et de la Communication
. **ONU**	Organisation des Nations Unis
. **O.HP.Sud**	Option Haut Plateau Sud
. **ONS**	Office National des Statistiques
. **OCDE**	Organisation de coopération et de développement économique
. **PAU**	Plan d'Aménagement Urbain
. **PDAU**	Plan Directeur d'Aménagement Urbain
. **PNB**	Produit National Brut
. **PVD**	Pays en Voie de Développement
. **PED**	Pays En Développement
. **PMA**	Pays Moins Avancés
. **POS**	Plan d'Occupation des Sols
. **PUD**	Plan d'Urbanisme Directeur
. **PVP**	Plan d'Urbanisme Provisoire
. **PAW**	Plans d'Aménagement de Wilaya
. **PME**	Petites et Moyennes Entreprises
. **PMI**	Petites Moyennes Industries
. **PNDA**	Programmes National pour le Développement Agricole
. **RGPH**	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
. **SNAT**	Schéma national d'aménagement du territoire
. **SRAT**	Schémas Régionaux d'Aménagement du Territoire
. **SAU**	Surface Agricole Utile
. **SIG**	Système d'Information Géographique
. **TOL**	Taux D'occupation de Logement
. **TOP**	Taux D'occupation de Logement
. **ZHUN**	Zones d'Habitation Urbaine Nouvelles
. **ZA**	Zones aménagée
. **ZI**	Zones Industrielles
. **ZAC**	Zone d'Activité Commerciale
. **ZET**	Zone d'Expansion Touristique

Annexes

Rapport-Gratuit.com

Annexe I :

Tableaux Statistiques

Annexe 01 : Les projections de la population algérienne

		Population			
Période	**Taux de Croissance %**	**Années**	**Total 10^6**	**Urbaine 10^6**	**Rurale 10^6**
> 2000	2,22	2000	31,5	19,3	12,2
2000 - 2001	1,96	2005	34,7	22,6	12,1
2005 - 2010	1,76	2010	37,9	26,2	11,7
2010 - 2015	1,600	2015	41,0	30,0	11,0
2015 - 2020	1,46	2020	44,1	34,0	10,1

Source : élaboré par l'auteur à partir des données des données de l'O NS.

Annexe 02 : La répartition de la population de la wilaya de Béjaïa par zone d'expansion économique

Zones	Communes	Population
Béjaïa	Chef lieu	**173 693**
Le Littorale Est	Tichy, Boukhlifa, Aokas, Souk el Tenine, Melbou.	**68 178**
Le Littorale Ouest	Toudja, Beni Ksila.	**18 940**
Les Massif des Babors Est	Tizi N'Berber, Darguina, Aît Smail, Taskriout, Tamridjet, Kherata, Drâa el-Gaîd.	**134 329**
Le Massifs des Babors Ouest et de Bibans	Barbacha, Kendira, Beni Djellil, Feraoun, Beni Maouche, Amalou, Bouhamza, Mcisna, Tamokra, Ighil Ali, Aît Rezine.	**151 475**
La Haute Soummam	Sedouk, Tazmalt, Boudjellil, Akbou, Ouzellaguen.	**137 679**
La Basse Soummam	Timezrit, El- Kseur, Ilmaten, Amizour, Semaoun, Tala Hamza, Oued Ghir, Sidi Aich, Leflaye, Sidi Ayad.	**180 820**
Le Masifs du Djurdjura et d'Akfadou	Adekar Taourirt Ighil Chemini Souk Oufela Tibane Akfadou, Ighram Chellata Beni Mlikeche Tinebdar Tifra.	**125 839**
	Total wilaya	**990 951**

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de la DPAT de la wilaya de Béjaïa ; Résultat 2006 Edition 2007.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

Annexe 03 : Quelques données sur l'évolution du parc logement dans la wilaya de Béjaïa

	RGPH 1977	1981	1982	1983
Parc logement*	79.715	83.924	85.768	86.711
Personne/ logement	6,6	7,42	7,52	7,57
Ménages/ logement	1,0	1,12	1,14	1,15

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de RGPH 1977 et les données publiée par la direction des statistiques économiques et sociales de la wilaya de Béjaïa, édition 1983.
* L'évolution 1981-1983 prend en compte uniquement les programmes de logements planifiés et achevés.

Annexe 04 : Programme logement (tous programmes confondus) de la wilaya de Béjaïa

Années Programmes	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Urbain	23919	25941	19860	21847	14433	21324	21219
Rural	8625	10718	10292	11518	13518	23518	21918
Total	**32544**	**63659**	**22449**	**33365**	**27951**	**44842**	**43137**

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de l'annuaire statistique de la DPAT pour la période comprise entre 2000 et 2006.

Annexe 05 : Emploi dans la wilaya de Béjaïa

Années Désignation	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Population active	232000	238766	236990	240000	338900	342000	346833
Taux d'activité	25%	25,45%	25%	25%	35%	35%	35 %
Total occupé	165000	167411	182000	185000	282200	287300	297625
Dont : Population occupée dans les secteurs économiques et l'administration	158271	162361	163879	163879	-	-	-
Population occupée dans le cadre du dispositif d'emploi des jeunes	6729	5050	10618	11975	14.402	6 979	3.216
Taux d'inoccupation théorique	31%	30%	25%	23%	17%	16%	14,2

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de l'annuaire statistique de la DPAT pour la période comprise entre 2000 et 2006.

Annexe 06 : Habitat urbain dans la wilaya de Béjaïa

	Répartition des livraisons de logements	Répartition des logements inscrits (inscriptions cumulées) et des livraisons (achèvements cumulés) - Tous programmes confondus -	
		Inscrits	Achevés
1999	2 359	22.124	16.328
2000	2849	24.776	18.210
2001	2 230	22.402	15.770
2002	4 049	23.706	17.711
2003	1 978	22.299	15.169
2004	1 920	18 336	12 847
2005	2 857	27 739	14 787
2006	2 767	-	-

Source : Ministère de l'habitat et de l'urbanisme 2006.

Annexe 07 : Evolution de la densité médicale dans la wilaya de Béjaïa.

	Population	1 médecin généraliste/habitants	1 médecin spécialiste/habitants	1 chirurgien dentiste/habitants	1 pharmacien/ habitants
1995	859 187	5 083,95	8 678,65	8 949,86	1 067,51
1996	874 685	5 055,98	8 024,63	8 835,20	9 827,92
1997	887 703	5 015,27	6 725,02	7 855,78	9 754,98
1998	906 590	5 461,38	6 429,71	6 295,76	9 346,28
1999	916 742	5 424,50	5 729,63	7 514,28	8 900,40
2000	927 089	5 297,65	5 618,72	7 131,45	8 277,58
2002	949 281	5 788,30	5 455,63	6 245,26	7 533,97

Source : Tableau réalisé à partir des données de la DSP et de la DPAT de Béjaïa.

Annexe 08 : Encadrement personnel médical et paramédical dans la ville de Béjaïa

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Médecin Spécialiste	148	138	139	131	144	145	134
Médecin général	92	93	85	94	105	107	90
Chirurgien dentiste	47	49	52	53	55	69	52
Para médical	477	483	472	479	481	479	473
Pharmacie	68	70	74	78	71	52	92

Source : Etablit par l'auteur par l'auteur à partir des données de l'annuaire statistique de la DPAT (2000-2006).

Annexe 09 : Evolution des infrastructures des PTT dans la ville de Béjaïa

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Bureau en plein exercice	03	03	03		03	03	03
Recette distribution	-	-	-	-	03	03	03
Agence postales	02	02	02	02	-	-	-
Guichet annexes	03	03	04	04	04	04	04
Total	08	08	09	09	10	10	10
Nombre habitants /un établissement	20055	20294	18467	18913	16977	16977	16977

Source : Etablit par l'auteur par l'auteur à partir des données de l'annuaire statistique de la DPAT (2000-2005).

Annexe 10 : Infrastructures hôtelières de la wilaya de Béjaïa

Noms des hôtels	Capacités chambres	Capacités lits	Localisation	Noms des hôtels	Capacités chambres	Capacités lits	Localisation
Listes des hôtels urbains							
El Salem	24	41	Béjaïa ville	Zephyr	40	45	Béjaïa ville
Etoile	35	53	"	Cristal	17	64	Béjaïa ville
Royal	59	75	"	Tabet	51	76	Talla hamza
Madala	40	62	"	Sophotel	74	137	Talla Hamza
Soummam	72	122	"	Palace	25	42	Akbou
Bon accueil	13	19	"	Majestic	24	46	Akbou
R. Chrea	46	120	"	Belle vue	21	42	Akbou
Bougiote	09	18	"	Bain de Santé	07	14	El Kseur
Gare	16	34	"	Touati	08	16	El Kseur
Ifri	10	15	"	Rabah Syphax	14	20	Tazmalt
Aït Ali	28	72	"	Univers	08	16	Tazmalt
Terminus I	26	45	"	Numidia	10	20	Tazmalt
Terminus II	26	56	"	Gare	15	30	S/Aïch
Touring	13	29	"	Paix	08	16	S/Aïch
Alger	12	20	"	Cap	10	15	Aokas
Plaine	35	45	"	Mimoza	12	16	Ouzellaguene
Thiziri	40	45	"	Safsaf	18	36	S.E.T
Total capacités chambres 863				**Total capacités lits 1531**			
Listes des hôtels Balnéaires							
Syphax	57	120	Tichy	Golf	19	40	Tichy
Club Alloui	86	202	"	Hippocamp	14	28	Béjaïa
Hammadites	142	267	"	G. Rocher	05	10	Béjaïa
SYM	26	69	"	Delphine	22	48	Béjaïa
G. Bleu	13	23	"	Méditérran-éen	16	31	Melbou
G. terrasses	44	88	"	Djorf Dahabi	80	313	Melbou
Villa d'Est	24	40	"	A. Ougurioune	18	30	Melbou
Rocher	26	64	"	Sahel	45	100	Aokas
Beau Rivage	22	59	"	Sables d'Or	17	34	Aokas
Safir Bleu	48	76	"	Thaïs	24	48	Toudja
Total capacités chambres 747				**Total capacités lits 1666**			
Listes des Hôtels Thermaux							
Soummam	20	40	Adekar	Es Saâda	08	13	
Baraka	14	28	"	Ouramtane	28	54	"
Du bain	14	28	"	Du Centre	15	28	"
H. Salhine	18	36	"	Printanier	20	27	"
Mon Rocher	14	28	"	El Kiria	07	14	"
Total Capacités chambres 158				**Total capacités lits 296**			
Listes des Hôtels Sud- Urbain							
Les gorges	06	12	Tassekriout	Lac	14	26	Kherrata
Auberge	10	20	Ilmathen				
Total Capacités chambres 30				**Total capacités lits 58**			
Total général Capacités chambres 1798				**Total général capacités lits 3551**			

Source : établi par l'auteur à par tir des données de la Direction du Tourisme et de l'artisanat de Béjaïa, 2007.

Annexe 11 : Programme de soutien à la croissance économique dans la wilaya de Béjaïa (synthèse des programmes 2005-2006 et 2007)

				2005		2006		2007	
Secteurs	**Nombre actions**	**Total (en milliers DA)**	**Poids P/Secteurs**	**Nombre Opération**	**Actions Programmées**	**Nombre Opération**	**Actions Programmées**	**Nombre Opération**	**Actions Programmées**
Grande hydraulique	22	4 607 000		3	381 000	18	3 226 000	1	1 000 000
Petites et Moyenne Hydraul	3	51 000		0	0	3	51 000	0	0
Forets	5	483600		2	153 100	2	324 000	1	6 500
Environnement	2	54 000		0	0	2	54 000	0	0
Total du secteur Agro-hyd	**32**	**5 195 600**	**11,5 %**	**5**	**534 100**	**25**	**3 655 000**	**2**	**1 006 500**
Infrastructure Routières	29	13 077 900		14	3 459 900	15	9 548 000	0	70 000
Port	2	4 570 000		1	1 300 000	1	3 200 000	0	70 000
Aéroport	2	610 000		1	10 000	1	600 000	0	0
Infra. Administration	30	2 793 500		5	1 147 500	24	1 556 000	1	90 000
Total du infra, écono-adm	**63**	**21 051 400**	**46,4 %**	**21**	**5 917 400**	**41**	**14 904 000**	**1**	**230 000**
Education	58	4 207 186		11	515 021	39	2 915 796	8	776 369
Formation	10	280 000		3	70 000	5	144 000	2	66 000
Enseignement. supérieur	7	3 995 000		4	2 015 000	2	1 910 000	1	70 000
Total sect. Educa- forma	**75**	**8 482 186**	**18,7 %**	**18**	**2 600 021**	**46**	**4 969 796**	**11**	**912 369**
Culte	1	42 000		0	0	1	42 000	0	0
Santé	23	1 040 000		6	105 000	16	885 000	1	50 000
Jeunesse	20	741 200		4	100 000	11	562 000	5	79 200
Culture	9	330 080		1	20 000	5	222 080	3	88 000
Prote. Sociale	4	115 000		1	15 000	2	90 000	1	10 000
Total du sect, S/Culturel	**57**	**2 268 280**	**5,0 %**	**12**	**240 000**	**35**	**1 801 080**	**10**	**227 200**
Urbanisme- Aménagement	13	4 911 000		1	165 000	11	1 746 000	1	3 00 000
Logements	1	40 000		0	0	1	40 000	0	0
Locaux professionnels	2	3 420 000		1	700 000	1	2 720 000	0	0
Total du secteur Habitat	**16**	**8 371 000**	**18,5 %**	**2**	**865 000**	**13**	**4 506 000**	**1**	**3 000 000**
Total Sectoriel	**243**	**45 368 466**	**100 %**	**58**	**10 156 521**	**160**	**29 835 876**	**25**	**5 376 069**
Total Générale	**2283**	**51 636 466**	**/**	**405**	**11 103 521**	**990**	**32 741 876**	**888**	**7 791 069**

Source : Réalise par l'auteur à partir données fourni par les services de la DPAT de Béjaïa

Annexe 12 : Tableau récapitulatif de la ville de Béjaia (Population, logements).

CATEGORIES DE POPULATION	NOMBRE TOTAL DE :											
	Construction	LOGEMENTS				MENAGES	POPULATION			OCCUPES		
		Occupées	Inoccupés	Usage pro	Total		Masculin	Féminin	Total	Agriculture	Autres	Total
Population Agglomérée Chef lieu	14165	22697	5240	1177	29114	23505	71900	69914	141814	521	25959	26479
Population Agglomérée Secondaire	831	379	379	45	802	419	1301	1316	2617	000	421	421
Population Eparse	937	471	400	33	904	492	1619	1609	3228	15	524	539
Population nomade	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Population Comptée à part	/	/	/	/	/	/	/	/	319	/	/	/
TOTAL	**15933**	**23547**	**6018**	**1255**	**30820**	**24416**	**74820**	**72839**	**147978**	**536**	**26903**	**27439**

Source : élaboré par l'auteur à partir des annuaires statistiques de la wilaya, DPAT 1998.

Annexe 13 : Evolution et répartition de logements dans la ville de Béjaïa

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Répartition des logements de la ville de Béjaïa						
Total des logements	30425	31012	31332	30675	32675	30425
Etat des logements réceptionné (tous programme confondus)						
Social	259	18	12	36	/	66
Evolutif	158	20	10	90	/	230
Fonal	04	03	/	04	/	02
Promo	37	71	306	715	/	506
Autres	20	/	2	/	/	112
Total	**478**	**109**	**320**	**845**	**/**	**916**

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de l'annuaire statistique de la DPAT pour la période comprise entre 2000 et 2006.

Annexe 14 : Evolution du nombre d'emploi à l'entreprise portuaire de Béjaïa (EPB) 2004-2006 :

Année	2004	2005	2006
Cadre	102	100	123
Maîtrise	245	227	195
exécution	457	428	428
Total	804	755	746

Source : Direction de l'EPB 2006.

Annexe 15 : Evolution du trafic à l'aéroport de Béjaïa (en nombre d'appareils arrivés)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
International	400	405	410	415	430	450	500
National	320	360	380	400	410	415	420
Total	720	765	790	815	840	865	920

Source : Direction de l'aéroport, résultats 2006.

Annexe 16 : Evolution du trafic passager à l'aéroport de Béjaïa (arrivées)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
International	36000	48600	50400	41500	38700	58500	62500
National	26240	46080	33440	38000	39200	45000	60200
Total	62240	94680	83840	79500	77900	103500	122700

Source : Direction de l'aéroport, résultats 2006.

Annexe 17 : Encadrement personnel médical et paramédical (la ville de Béjaïa)

	2003	2004	2005	2006
Médecin Spécialiste	131	144	145	134
Médecin généraliste	94	105	107	90
Chirurgien dentiste	78	71	69	92
Pharmacie	53	55	52	52
Para médical	479	481	479	473

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de l'annuaire statistique de la DPAT (2000-2005).

Annexe 18 : Les entreprises industrielles localisées dans la ville de Béjaïa

Entreprise	Statut Juridique	Branche	Produits, Services	Effectif
COG Belle	Public	Agro-alimentaire	Corps Gras	491
UP. 08	Public	Agroalimentaire	Corps Gras	305
COG Belle	Public	Agro-alimentaire	Corps Gras	52
Eurl Le Meunier	privé	Agro-alimentaire	Farine	11
CEVITAL	Privé	Agroalimentaire	Corps Gras	886
SARL TCHIN LAIT	Privé	Agroalimentaire		250
SARL Gadouche	Privé	Agroalimentaire	Boisson	29
ENOF Béjaïa	Public	Matériaux Constr.	Agrégats	90
SOMACOB	Public	Matériaux Constr.	Matériaux de construction	502
EPRE/ Mézaïa	Public	Matériaux Constr.	Brique rouge	98
SCS	Privé	Matériaux Constr.	Carreaux Céramique	304
E.N.M.T.P	Public	Mécanique	Grues	164
E.T.I.A.G.B	Public	Papeterie	Impression papier	24
SONATRACH D.R.B	Public	Pétrochimie	Pétrole Brut	464
NAFTAL – GPL	Public	Pétrochimie	Gaz butane et Propane	289
NAFTAL – CL	Public	Pétrochimie	Carburant et Lubrifiant	527
ALCOST	Public	Textile	Confection	552
BÉJAÏA Emba	Public	Textile	Filature jute	440
ICOTAL	Public	Textile	Filature Bonneterie	420
SERAL	Privé	Métallurgie	Menuiserie aluminium	48

Rapport-Gratuit.com

SNTP	**Public**	**BTPH**	**/**	**260**
ETDE	Public	BTPH	/	235
EPE/UPA/ETR	Public	BTPH	/	205
SOMACOB	Public	BTPH	/	06
BATIGEC	Public	BTPH	/	123
EPBTP	Public	BTPH	/	932
STS	Privé	Industrie	/	143
Imprimerie Mili	Privé	Industrie	/	15
Eurl EPRE	Privé	Industrie	/	87
Transbois	Public	Bois	Tranchage Bois	566
G.M.S	Public	Bois	Menuiserie générale	158
E.T.D.E	Public	Electricité	Travaux Electriques	235
SIMB	Public	Mécanique	Mécanique Auto et Charpente	154
SICAM	Privé	Métallurgie	Boutons Métalliques	20
SIBEA	Privé	Métallurgie	Tréfilage	158
SIMEA	Privé	Métallurgie	Vis à Bois	30

Source : élaboré par l'auteur à partir des données de l'annuaire statistique de la DPAT 2006.

Annexe II :

Documents, Textes et lois

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

Annexe 19 : Loi du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme.

Loi n °. 04-05 du 27 Joumada Ethania 1425 correspondant au 14 août 2004 modifiant et complétant la loi n°. 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme.

Le Président de la République,
Vu la Constitution, notamment ses articles 122 et 126 ;
Vu la loi n°90-29 du 1er décembre 1990 relative à **l'aménagement et l'urbanisme** ;
Vu le décret législatif n°. 94-07 du 7 Dhou El Hidja 1414 correspondant au 18 mai 1994 relatif aux conditions de la production architecturale et à l'exercice de la profession d'architecte ;
Après son adoption par le Parlement ;
Promulgue la loi dont la teneur suit :
Article1er. — La présente loi a pour objet de modifier et de compléter les dispositions de la loi n° 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme.
Art. 2. — Les dispositions de *l'article 4* de la loi n°. 90-29 du 1er décembre 1990, susvisée, sont complétées et rédigées comme suit :
"Art. 4. — Seules sont constructibles, les parcelles :

- qui respectent l'économie urbaine lorsqu'elles sont situées à l'intérieur des parties urbanisées de la commune,
- dans les limites compatibles avec la viabilité des exploitations agricoles lorsqu'elles sont situées sur des terres agricoles,
- dans les limites compatibles avec les objectifs de sauvegarde des équilibres écologiques lorsqu'elles sont situées sur des sites naturels,
- dans les limites compatibles avec la nécessité de sauvegarde des sites archéologiques et culturels,
- qui ne sont pas exposées directement aux risques naturels et technologiques.

Les modalités d'application du présent article seront fixées par voie réglementaire".
Art. 3. — Les dispositions de *l'article 7* de la loi n°90-29 du 1er décembre 1990, susvisée, sont modifiées
et rédigées comme suit :
"Art. 7. — Toute construction à usage d'habitation doit justifier d'un point d'alimentation en eau potable. Elle doit, en outre, être équipée d'un système d'assainissement évitant le rejet direct des effluents en surface".
Art. 4. — Les dispositions de *l'article 11* de la loi n°90-29 du 1er décembre 1990, susvisée, sont modifiées, complétées et rédigées comme suit :
"Art. 11. — Les instruments d'aménagement et d'urbanisme fixent les orientations fondamentales d'aménagement des territoires intéressés et déterminent les prévisions et les règles d'urbanisme. Ils définissent, plus particulièrement, les conditions permettant d'une part, de rationaliser l'utilisation de l'espace, de préserver les activités agricoles, de protéger les périmètres sensibles, les sites, les paysages, d'autre part, de prévoir des terrains réservés aux activités économiques et d'intérêt général et aux constructions pour la satisfaction des besoins présents et futurs en matière d'équipements collectifs, de services, d'activités et de logements. Ils définissent également les conditions d'aménagement et de construction en prévention des risques naturels et technologiques.
Dans ce cadre, les terrains exposés aux risques résultant de catastrophes naturelles ou aux glissements de terrains sont identifiés au moment de l'élaboration des instruments d'aménagement et d'urbanisme et font l'objet de mesures de limitation ou d'interdiction de construire qui sont définies par voie réglementaire.
Les zones sismiques sont identifiées et classées selon leur degré de vulnérabilité au risque sismique. Les normes de construction dans ces zones seront fixées par voie réglementaire
Les zones exposées aux risques technologiques sont identifiées par les instruments d'aménagement et d'urbanisme qui leur déterminent des périmètres de protection en conformité avec les prescriptions de la législation et de la réglementation en vigueur".

Art. 5. — Les dispositions de *l'article 55* de la loi n°90-29 du 1er décembre 1990, susvisée, sont modifiées et rédigées comme suit :
"Art. 55. — Les projets de construction soumis à permis de construire doivent être élaborés conjointement par un architecte et un ingénieur agréés, dans le cadre d'un contrat de gestion de projet.
Le projet architectural comprend des plans et des documents renseignant sur l'implantation des ouvrages, leur organisation, leur volumétrie, l'expression des façades ainsi que le choix des matériaux et des couleurs qui mettent en relief les spécificités locales et civilisationnelles de la société algérienne.
Les études techniques comprennent notamment le génie civil des structures ainsi que les lots d'état secondaires.
Les modalités de mise en oeuvre des dispositions du présent article seront fixées par voie réglementaire".
Art. 6. — Les dispositions de *l'article 73* de la loi n°90-29 du 1er décembre 1990, susvisée, sont modifiées et rédigées comme suit :
"Art. 73. — Le président de l'Assemblée populaire communale ainsi que les agents dûment habilités doivent visiter les constructions en cours, procéder aux vérifications qu'ils jugent utiles et se faire communiquer, à tout moment, les documents techniques se rapportant à la construction".
Art. 7. — Il est inséré dans les dispositions de la loi n°90-29 du 1er décembre 1990, susvisée, un article 76 nouveau rédigé comme suit :
"Art. 76. — Il est interdit d'entreprendre des travaux de construction sans permis de construire ou de les réaliser au mépris des plans graphiques ayant servi à l'obtention du permis de construire".
Art. 8. — Il est inséré dans les dispositions de la loi n°90-29 du 1er décembre 1990, susvisée, un article *76 bis* rédigé comme suit :
"Art. 76 bis. — Outre les officiers et les agents de la police judiciaire prévus par la législation en vigueur, sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions de la présente loi :
— les inspecteurs de l'urbanisme ;
— les agents communaux chargés de l'urbanisme ;
— les fonctionnaires de l'administration de l'urbanisme et de l'architecture.
Les fonctionnaires habilités prêtent le serment ci-après, devant le président du tribunal compétent :
« ..omissis ..»
Les conditions et modalités de désignation des agents légalement habilités ainsi que les procédures de contrôle seront définies par voie réglementaire.”
Art. 9. — Il est inséré dans les dispositions de la loi n°90-29 du 1er décembre 1990, susvisée, un article *76 ter* rédigé comme suit :
"Art. 76 ter. — En cas d'entrave à l'exercice de leur mission les agents mentionnés à *l'article 76 bis* ci-dessus, sont habilités à requérir la force publique".
Art. 10. — Il est inséré dans les dispositions de la loi n°90-29 du 1er décembre1990, susvisée, un article *76 quater* rédigé comme suit : *"Art. 76 quater.* — La constatation d'une infraction donne lieu à un procès-verbal dans lequel l'agent verbalisateur légalement habilité relate avec précision les faits dont il a constaté l'existence et les déclarations qu'il a recueillies de la part du contrevenant.
Le procès-verbal est signé par l'agent habilité et par l'auteur de l'infraction. En cas de refus de signature par le contrevenant, mention en est portée.
Dans tous les cas, le procès-verbal fait foi jusqu'à preuve du contraire".
Art. 11. — Il est inséré dans les dispositions de la loi n°90-29 du 1er décembre1990, susvisée, un article *76 quinquiès* rédigé comme suit :
"Art. 76 quinquiès. — L'infraction donne lieu, selon le cas, soit à la mise en conformité de la construction érigée soit à sa démolition".
Art. 12. — Il est inséré dans les dispositions de la loi n°90-29 du 1er décembre1990, susvisée, un article *76 sixtiès* rédigé comme suit :
"Art. 76 sixtiès. — Lorsque la construction est érigée sans la délivrance d'un permis de construire, l'agent légalement ou dûment habilité est tenu de dresser un procès-verbal de constatation de

l'infraction et de le transmettre au président de l'Assemblée populaire communale et au wali, compétents, dans un délai n'excédant pas soixante douze (72) heures.
Dans ce cas, nonobstant les poursuites pénales, le président de l'Assemblée populaire communale compétent prend un arrêté de démolition dans un délai de huit (8) jours à compter de la date de remise du procès-verbal de constatation de l'infraction.
Passé ce délai et en cas de défaillance du président de l'Assemblée populaire communale concerné, le wali décide la démolition de la construction dans un délai n'excédant pas trente (30) jours.
Les travaux de démolition sont exécutés par les services de la commune ou, à défaut, par les moyens réquisitionnés par le wali.
Les frais de démolition sont mis à la charge du contrevenant et recouvrés par le président de l'Assemblée populaire communale par tout moyen de droit.
Le refus par le contrevenant de la décision de démolition décidée par l'autorité communale, auprès de la juridiction compétente, n'est pas suspensive de la mesure de démolition prise par ladite autorité administrative".
Art. 13. — Il est inséré dans les dispositions de la loi n°90-29 du 1er décembre1990, susvisée, un article *76septiès* rédigé comme suit :
"Art. 76 septiès. — Lorsqu'il est constaté la non-conformité d'une construction aux prescriptions du permis de construire délivré, l'agent légalement ou dûment habilité dresse un procès-verbal de constatation de l'infraction, qu'il transmet à la juridiction compétente ; une copie en est également adressée au président de l'Assemblée populaire communale et au wali, compétents, dans un délai n'excédant pas soixante douze (72) heures.
Dans ce cas, la juridiction saisie pour statuer dans l'action publique, prononce soit la mise en conformité de la construction, soit sa démolition partielle ou totale dans un délai qu'elle aura fixé.
Si le contrevenant n'a pas obtempéré à la décision de justice dans les délais prescrits, le président de l'Assemblée populaire communale ou le wali, compétents, procède d'office aux frais du contrevenant, à l'exécution desdits travaux".
Art. 14. — Les *articles 79, 80 et 81* de la loi n°90-29 du 1er décembre1990, susvisée, sont dénumérotés en articles 78, 79 et 80 dans la présente loi.
Art. 15. — La présente loi sera publiée au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.
Fait à Alger, le 27 Joumada Ethania 1425 correspondant au 14 août 2004
Abdelaziz BOUTEFLIKA.

Annexe 20 : Loi 02-08 du 8 mai 2002 relative aux conditions de création des villes nouvelles et de leur aménagement.

Loi 02-08 du 8 mai 2002 relative aux conditions de création des villes nouvelles et de leur aménagement.
Le Président de la République,
Vu la Constitution, notamment ses articles 119 (alinéas 1 et 3), 122-19 et 126 ;
Vu l'ordonnance n° 75-58 du 26 septembre 1975, modifiée et complétée, portant code civil ;
Vu la loi n° 83-03 du 5 février 1983 relative à la protection de l'environnement ;
Vu la loi n° 88-02 du 12 janvier 1988 relative à la planification ;
Vu la loi n° 90-08 du 7 avril 1990 relative à la commune ;
Vu la loi n° 90-09 du 7 avril 1990 relative à la wilaya ;
Vu la loi n° 90-21 du 15 août1990, modifiée et complétée, relative à la comptabilité publique ;
Vu la loi n° 90-25 du 18 novembre 1990 modifiée et complétée, portant orientation foncière ;
Vu la loi n° 90-29 du 1er décembre 1990 relative à l'aménagement et à l'urbanisme ;
Vu la loi n° 90-30 du 1er décembre 1990 portant loi domaniale;
Vu la loi n° 91-11 du 27 avril 1991 fixant les règles relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu la loi n° 01-20 du 27 Ramadhan 1422 correspondant au 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire ;
Vu la loi n° 02-02 du 22 Dhou El Kaada 1422 correspondant au 5 février 2002 relative à la protection et la valorisation du littoral ;
Après adoption par le Parlement, Promulgue la loi dont la teneur suit :
Article 1er. — La présente loi a pour objet de fixer les conditions de création des villes nouvelles et celles de leur aménagement.

TITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Art. 2. — Sont considérées comme villes nouvelles toutes créations d'établissements humains à caractère urbain en sites vierges, ou s'appuyant sur un ou plusieurs noyaux d'habitat existants. Les villes nouvelles constituent des centres d'équilibre social, économique et humain, grâce aux possibilités d'emploi, de logement et d'équipement.
Art. 3. — La création de villes nouvelles s'inscrit dans la politique nationale d'aménagement et de développement durable du territoire, en vue des rééquilibrages de l'armature urbaine que visent les instruments d'aménagement du territoire, conformément à la législation en vigueur. Le schéma national d'aménagement du territoire prévoit l'opportunité de création de ville nouvelle et en détermine les fonctions et la localisation. Toute ville nouvelle est créée en relation avec l'organisation et le développement des grandes infra-structures et services publics d'intérêt national, arrêtés par les schémas sectoriels issus du schéma national d'aménagement du territoire.
Art. 4. — La création de villes nouvelles ne peut intervenir que dans les régions des Hauts-Plateaux et du Sud. Néanmoins, à titre exceptionnel, et en vue de réduire la pression sur les grandes villes d'Oran, Alger, Constantine et Annaba, la création de villes nouvelles peut intervenir dans les régions Nord du pays.
Art. 5. — Toute création de ville nouvelle est un projet d'intérêt national, au sens de la législation en vigueur.

TITRE II

DES VILLES NOUVELLES ET DE LEUR-SINSTRUMENTS D'AMENAGEMENT

Art. 6. — La création d'une ville nouvelle est décidée par décret exécutif sur la base des instruments d'aménagement du territoire approuvés et après avis des collectivités territoriales concernées.
Le texte de création détermine notamment :

- la désignation ou l'énumération de la ou des communes concernées ;
- la délimitation du périmètre d'aménagement de la ville nouvelle qui s'étend sur tout ou partie du territoire de la ou des communes concernées ;
- la délimitation du périmètre de protection de la ville ;
- le programme général ainsi que les fonctions de base de la ville nouvelle.

Art. 7. — Pour toute ville nouvelle, il est institué, en vertu d'un décret exécutif, un organisme dénommé organisme de ville nouvelle.
Il est chargé, notamment :
— d'initier et de diriger les actions d'étude et de réalisation de cette ville nouvelle, en relation avec les collectivités territoriales concernées,
— de réaliser, pour le compte de l'Etat, les opérations d'infrastructures et d'équipements nécessaires à la ville nouvelle, en qualité de maître d'ouvrage délégué,
— de réaliser les actions foncières et toutes les opérations de coordination, de gestion et de promotion commerciale nécessaires à la réalisation de la ville nouvelle.
Les missions, l'organisation et les modalités de fonctionnement de l'organisme de ville nouvelle sont fixées par voie réglementaire.
Art. 8. — Il est institué pour chaque ville nouvelle un plan dénommé "plan d'aménagement de la ville nouvelle".
Ce plan couvre le périmètre d'aménagement fixé pour cette ville nouvelle ainsi que son périmètre de protection, et intègre les spécificités socio-culturelles de la région.

La création de villes nouvelles ne peut intervenir, en tout ou partie, sur des terres agricoles.
Art. 9. — Les conditions et modalités d'initiation, d'élaboration et d'adoption du plan d'aménagement de ville nouvelle, ainsi que les procédures de consultation et d'arbitrage liées à ce plan sont fixées par voie réglementaire.
Art. 10. — Lors de la création de toute ville nouvelle, les modalités d'établissement des actes d'urbanisme sont fixées par voie réglementaire.

TITRE III

DISPOSITIONS LIEES AU FONCIER

Art. 11. — Le portefeuille foncier servant d'assiette à l'implantation de chaque ville nouvelle est constitué, en tout ou partie, par l'Etat sur fonds publics qui le rétrocède à l'organisme de ville nouvelle prévu par l'article 7 ci-dessus.
L'organisme de ville nouvelle procède à l'aménagement et à la réalisation des infrastructures et équipements pour le compte de l'Etat et à leur rétrocession pour les autres usagers, conformément à la législation en vigueur.
Art. 12. — Les terrains acquis dans le cadre des dispositions de l'article 11 ci-dessus, ne peuvent être rétrocédés par l'organisme de ville nouvelle, qu'après achèvement de l'aménagement et/ou des réalisations, selon des modalités fixées par voie réglementaire.
Art. 13. — Les propriétaires de biens immobiliers situés à l'intérieur du périmètre d'aménagement de la ville nouvelle peuvent participer à l'effort d'aménagement et de promotion de la ville nouvelle par des projets privés, identifiés dans le cadre du plan d'aménagement de la ville nouvelle dans le respect des fonctions et règlements relatifs aux zones concernées.
Art. 14. — Le plan d'aménagement de la ville nouvelle prévu à l'article 8 ci-dessus fixe le programme d'actions foncières à court, moyen et long termes.
Art. 15. — A l'intérieur du périmètre d'aménagement de la ville nouvelle, il est institué sur la cession des terres à urbaniser, un droit de préemption au profit de l'organisme de ville nouvelle.

TITRE IV

DE LA REALISATION DES VILLES NOUVELLES

Art. 16. — Pour la réalisation des villes nouvelles l'Etat prévoit toutes mesures d'incitation, de soutien et d'aide nécessaires.
Art. 17. — Le plan d'aménagement de la ville nouvelle, prévu à l'article 8 ci-dessus, fixe le programme d'action pluriannuel des équipements et ouvrages publics par secteur. Sur cette base, il est défini un plan de financement annuel qui inclut toutes les dotations et aides destinées au logement et prévues par la législation et la réglementation en vigueur.
Art. 18. — Les infrastructures et équipements réalisés au titre de la ville nouvelle sont transférés aux administrations et institutions concernées après achèvement et réception des ouvrages et avant leur mise en utilisation effective.
Les modalités d'application de cet article sont précisées par voie réglementaire.
Art. 19. — La présente loi sera publiée au Journal officiel de la République algérienne démocratique et populaire.
Fait à Alger, le 25 Safar 1423 correspondant au 8 mai 2002.
Abdelaziz BOUTEFLIKA.

Annexe 21 : Petit lexique de l'urbain (inspiré de www.crdp-lyon.cndp.fr)

- **Agglomération**

-Au sens statistique (définition statistique) : territoire défini par la contiguïté du bâti, telle qu'aucun bâtiment n'est éloigné du voisin par plus de 200 mètres. Une agglomération de plus de 2.000 habitants est, en France, une unité urbaine.
-Au sens de la LOADT (définition institutionnelle, « Agglomération » avec un A majuscule) : ensemble de plus de 50.000 habitants d'un seul tenant et sans enclave autour d'un ou plusieurs communes centres d'au moins 15.000 habitants. En dessous de ces seuils, on parle de Pays.

- **Aire d'influence urbaine (définition fonctionnelle)**

Espace sur lequel une ville exerce son influence, repérable par les flux que la ville attire et émet. L'aire d'influence peut dépasser l'aire urbaine. L'intégration de certaines aires urbaines dans l'aire d'influence d'une autre traduit le phénomène de polarisation.

- **Aire urbaine (définition statistique Insee)**

Selon le zonage en Aires Urbaines défini par l'INSEE, une aire urbaine est un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave constitué par un pôle urbain et par les communes rurales ou unités urbaines qui luis ont rattachées par les migrations pendulaires (couronne périurbaine, telle que 40% des actifs résidents aient un emploi dans le pôle urbain). En 1999, la France métropolitaine comptait 354 aires urbaines regroupant 77 % de la population du pays; le nombre des aires urbaines diminue du fait d'une polarisation croissante, leur population totale augmente.

- **Etalement urbain**

Traduction de l'urban sprawl américain. Développement dispersé à l'extérieur des centres urbains, le long des routes et en milieu rural. On dit également urbanisation diffuse. Le terme a généralement un sens péjoratif. Pour certains, l'étalement suburbain est en effet un aménagement irresponsable, mal planifié, qui détruit les espaces verts, augmente la circulation automobile donc la pollution de l'air. D'un autre côté, la diminution des densités donne aux ménages plus d'espace en termes de mètres carrés, que ce soit à l'intérieur du logement ou à l'extérieur. L'étalement au delà de la desserte des services et des lieux d'emploi, sépare les endroits où les gens vivent des endroits où ils font leurs achats, travaillent, se divertissent ou font leurs études.

- **Fonctions urbaines**

Rôle d'une ville défini selon les activités économiques (fonctions commerciales, industrielles, de service...) et selon le pouvoir de commandement à différentes échelles (capitale régionale, nationale...). Les fonctions de commandement (sièges sociaux d'entreprise, équipements publics de niveau national ou international comme un opéra ou un aéroport, activités financières, etc.) sont en général concentrées dans les grandes villes – on parle alors de fonctions métropolitaines.

- **Hiérarchie urbaine**

Classement des villes selon les critères de taille (nombre d'habitants) et de fonction (quantité, rareté, variété, des biens et des services offerts).

- **Métropoles**

Grande ville concentrant population, activités et richesses. Les métropoles sont les têtes de réseaux urbains à différentes échelles : régionale, nationale, mondiale. Elles étendent leur aire d'influence sur des territoires étendus. Sorte de portes d'entrée de la mondialisation, elles sont au point d'articulation entre le globe et les territoires locaux. Le renforcement de la place relative des métropoles depuis une vingtaine d'années dans le monde est traduit par le terme de métropolisation.

- **Périurbanisation**

Urbanisation autour de la ville, plus ou moins synonyme de grande banlieue. Les limites avec l'espace rural sont souvent difficiles à tracer. La périurbanisation se traduit généralement par un étalement urbain autour de l'agglomération. Le terme de rurbanisation, très proche, met davantage l'accent sur l'intégration d'un espace rural dans un ensemble urbain.

- **Pôle urbain (définition statistique Insee)**

Unité urbaine offrant au moins 5000 emplois et organisant un espace urbain alentour, l'aire urbaine.

- **Politique de la ville**

Ensemble des actions visant à lutter contre l'exclusion sociale des populations urbaines défavorisées. Instituée au début des années 1980, cette politique met sur pied des actions correctives. NB : la dénomination est un peu trompeuse puisqu'elle ne vise que les quartiers en difficulté.

- **Région urbaine**

Définition large de l'aire d'influence d'une ville importante, au-delà de l'aire urbaine. Elle peut regrouper plusieurs agglomérations ou aires urbaines dans une relative proximité. Sa définition est approximative car elle ne répond à aucun critère absolu ou administratif.

- **Réseau urbain**

Ensemble de villes hiérarchisées en relation d'échanges et de commandement. Parmi les nombreux types de réseaux urbains, on distingue les réseaux monocentriques (dominés par une métropole) et les réseaux multipolaires. La notion de système urbain, assez proche, met l'accent sur les relations des villes entre elles.

- **Site urbain**

Emplacement sur lequel se développe la ville. C'est le cadre topographique de la ville à l'échelle locale (par opposition à la situation qui s'analyse à l'échelle régionale)

- **Technopole**

Ville accordant une place importante aux cadres, aux chercheurs, aux services et productions de haute technologie. A l'échelle plus locale d'une opération d'aménagement comme celle d'un parc technologique, on parle de technopôle (accent circonflexe, masculin).

- **Unité urbaine (définition statistique Insee)**

Agglomération comprenant plus de 2000 habitants. En général, l'unité urbaine comprend plusieurs communes : une commune centre et des communes de banlieue.

- **Urbanisation**

Le mot traduit deux réalités liées mais qui dont l'échelle varie. Il signifie la tendance multiséculaire, dans les pays industrialisés puis dans les pays en développement, au regroupement des hommes et des activités dans des zones denses, qui constituent de vastes marchés de l'emploi, concentrent les équipements et les services publics, génèrent des économies d'agglomération liées à l'avantage de la densité. Deuxièmement, il signifie la transformation d'un espace local rural en vue de son intégration dans un ensemble urbain plus vaste ; il désigne alors les opérations d'installation de voieries et de réseaux qui le rendent propres à la construction ; il suppose bien entendu également l'inscription, dans le PLU, de cet espace comme ouvert à l'urbanisation.

- **Ville**

Le mot ne signifie rien de précis. Il est même employé d'une manière remarquablement approximative, tantôt dans le sens de commune, tantôt d'agglomération, tantôt d'aire urbaine, de ville nouvelle, etc.

- **Ville nouvelle (définition institutionnelle)**

Ville créée de toutes pièces à proximité d'une grande agglomération dans le but d'organiser la périurbanisation et d'éviter l'étalement urbain.

- **Zone Franche Urbaine (définition institutionnelle)**

La politique de la ville accorde à certains quartiers ou communes des avantages économiques pour attirer les PME et développer l'emploi : avantages fiscaux, allègements de charges sociales, aides à la création d'entreprises. L'Etat s'y engage à améliorer le cadre de vie et le fonctionnement des services publics.

Annexe 22 : Présentation de la direction d'urbanisme et de la construction

La Direction d'urbanisme et de la construction a été crée en 1974, sous la dénomination de la direction d'Infrastructures et d'Equipements "D.I.E « et en 1980, on réorganisa cette
Dernière en deux (2) directions qui sont : la "D.I.B" Direction d'Infrastructure de Base et la "D.U.C.H" Direction d'Urbanisme et de la Construction et d'Habitat, cette dernière à son tour, à été réunies en 1987 en division (Transport, Hydraulique, D.U.C.H, D.I.B)

Ce n'est qu'en 1991 que ces quatre (4) derniers se repartissent en quatre (4) organismes :"D.I.B ", " D.U.C.H ", "D. Transport" et "D. Hydraulique" autonomes et s'occuper chacune d'un secteur bien défini.

En 1998, la « D.U.C.H » est scindée en deux (2) directions, la Direction d'Urbanisme et de la Construction actuel et la Direction de Logement et d'Equipement Public, par le décret exécutif n°98-97 correspondant au 18 Mars 1998 modifiant et complétant le décret n°90-328 du 27 Octobre 1990 fixant l'organisation et de fonctionnement des services de l'équipement de la wilaya.
La direction d'urbanisme et de la construction DUC a pour missions :

- De mettre en œuvre, au niveau local, la politique en matière d'urbanisme et de la construction.
- De veiller en relation avec les services des collectivités locales, à l'existence et à la mise en oeuvre des instruments d'urbanisme.
- De veiller dans le cadre de la législation et la réglementation en vigueur, à la mise en oeuvre, des mesures de police d'urbanisme, au respect de la qualité architecturale de la construction. et à la protection des sites historiques, culturels et naturels marqués.
- D'entreprendre .toutes actions en vue de l'amélioration du cadre bâti et du développement d'un habitat conforme aux exigences socio-géoclimatiques et d'aménagement foncier.
- De suivre l'évolution des moyens d'études et de réalisation au niveau local.
- D'assurer la collecte de l'exploitation de l'ensemble des données relatives aux études, à la maîtrise des technologies et des coûts de construction, en rapport avec le .contexte local.
- De donner des. avis, techniques pour l'établissement des divers, actes d'urbanisme et d'en assurer le contrôle.
- De soutien et de suivi des opérations de rénovation urbaine et d'aménagement foncier.
- De procéder à l'inventaire des éléments constitutifs marquant des architectures locales en vue de leur préservation et de leur intégration.
- De promouvoir des actions d'intégration des tissus spontanés et des grands ensembles en matière d'urbanisme et d'architecture.

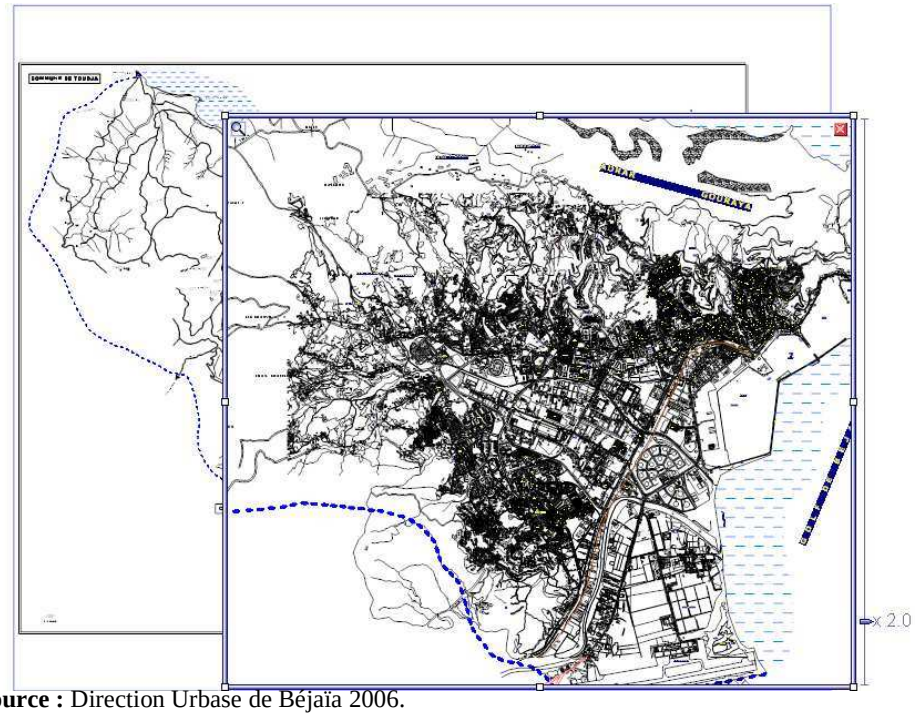
LE SERVICE DE L'URBANISME : chargé

- veiller en relation avec les services des collectivités locales, à l'existence et à la mise en œuvre des instruments d'urbanisme.
- De donner des avis technique pour l'établissement des divers actes d'urbanisme.
- D'assurer le contrôle de la conformité des actions d'urbanisme.
- De veiller dans le cadre de la législation et de la réglementation en vigueur, à la misé en œuvre des mesures de police d'urbanisme, au respect de la qualité architecturale de la construction et à la protection des sites historique, culturels et naturels marqués.
- D'entreprendre toutes actions en vue de l'amélioration du cadre bâti et du développement d'un habitat conforme aux exigences socio-géoclimatiques et d'aménagement foncier.

Rapport-Gratuit.com

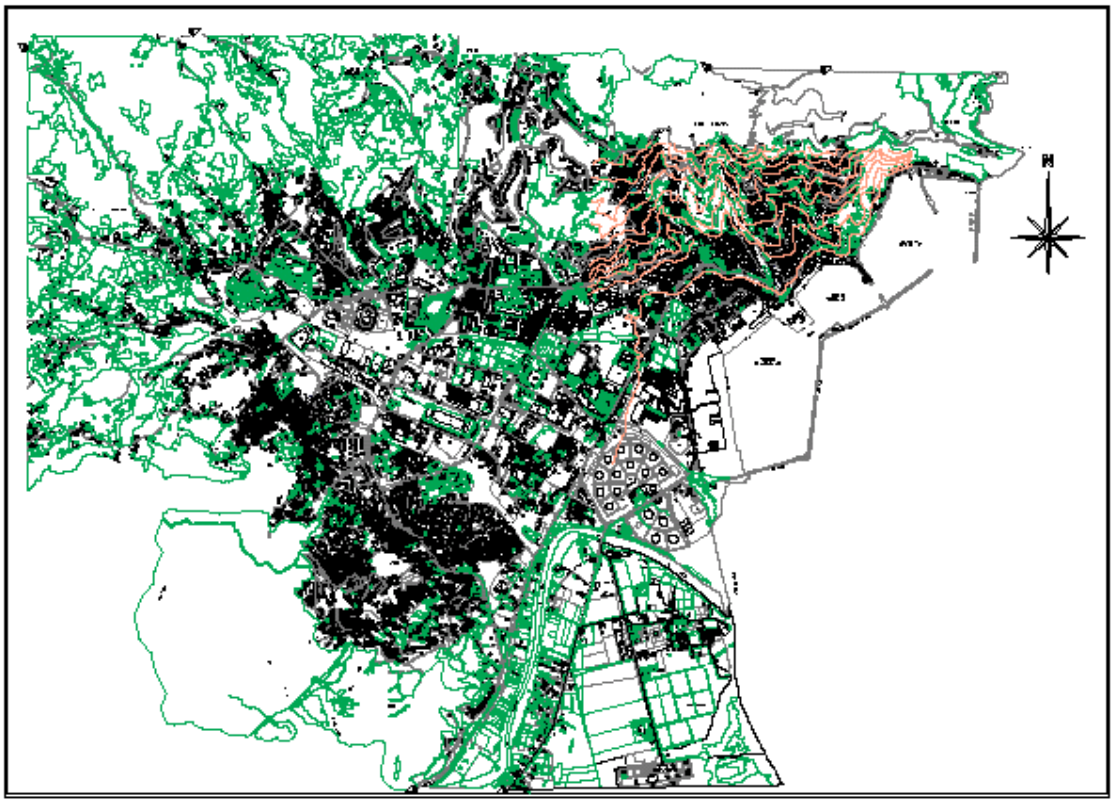
Annexe III : Quelques Cartes et photos Google Earth de la ville de Béjaïa

Annexes 23 : Tendance actuelle de l'urbanisation dans la ville de Béjaïa



Source : Direction Urbase de Béjaïa 2006.

Annexes 24 : Ville de Béjaïa. Extension urbaine



Source : Direction Urbase de Béjaïa 2006.

Rapport-gratuit.com
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

Annexes 24 : Quelques photos Google Earth

Annexe 26 : Port de Béjaïa – vue d'ensemble-

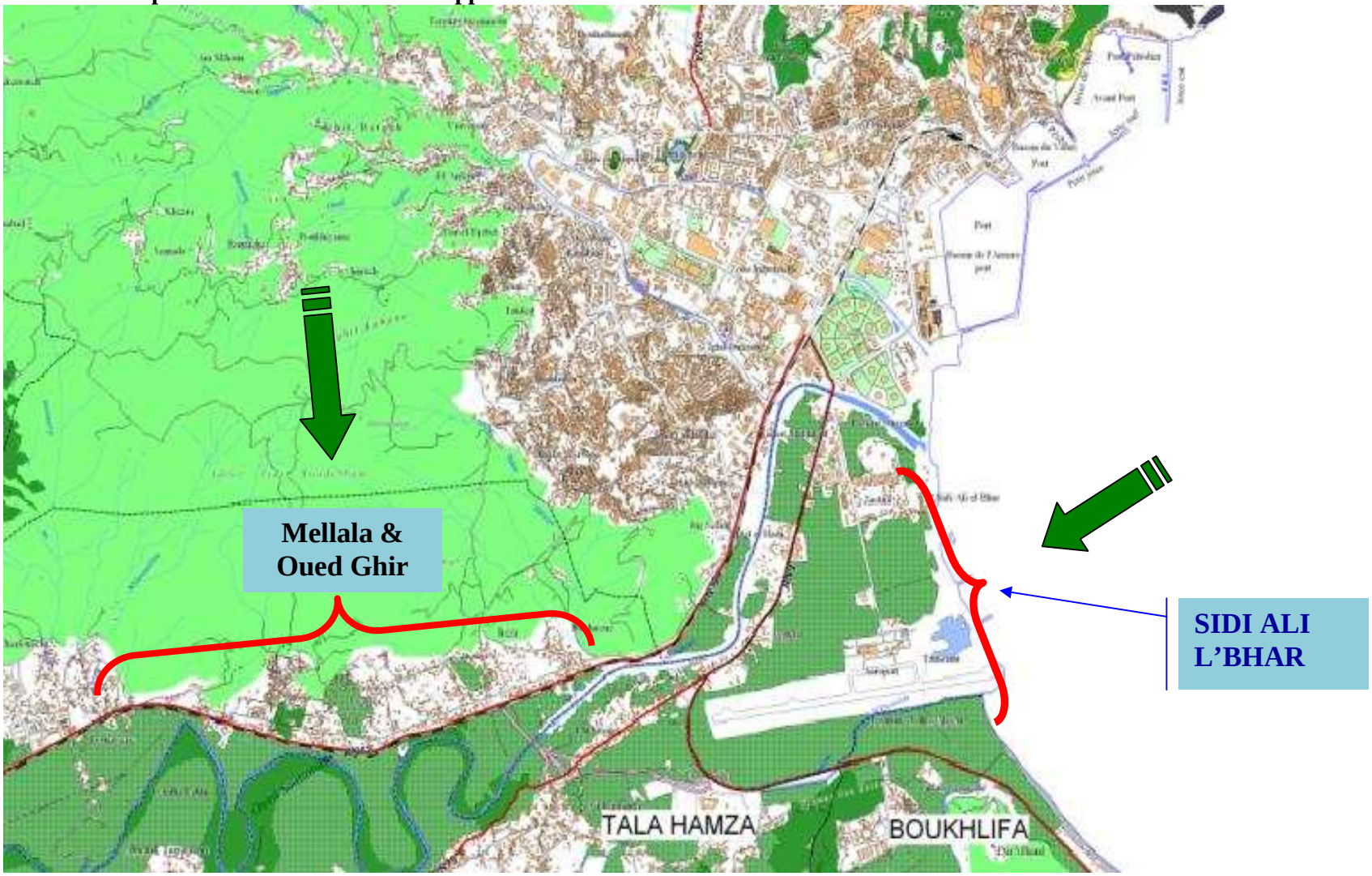
Annexe 25 : Aéroport « Abane Ramdhane » de Béjaïa

Annexe 27 : La ville de Béjaïa - Vue Panoramique-

Annexe 28 : L'ancienne ville de Béjaïa

Source : Google Earth

Annexe 25 : Option et orientation de développement de la ville



Source : Réalisée par l'auteur à partir de la carte de SCPA - AXXAM

Liste des tableaux, figures, graphes et cartes géographiques

Liste des tableaux, figures, graphes, et cartes géographiques

1- Liste des tableaux

N° TABLEAU	TITRE	PAGE
Tableau 2.1	Evolution de la pauvreté……	59
Tableau 2.2	Population totale et taux d'urbanisation dans les différents continents du monde ……...	64
Tableau 2.3	Proportion de la population vivant en ville en 2007……..	65
Tableau 2.4	Agglomérations urbaines de plus de 10 millions d'habitants en 1975 et en 2005 et projections pour l'année 2015……...	67
Tableau 2.5	Proportion des agglomérations de 1950 à 2015 (%)……..	69
Tableau 2.6	Population des très grandes agglomérations, par rapport aux population urbaines (en%)…….	70
Tableau 3.1	L'évolution de la population urbaine durant l'époque coloniale ……..	76
Tableau 3.2	Evolution des indicateurs démographiques……	81
Tableau 3.3	Évolution de la répartition de la population totale et des densités selon les zones géographiques……...	81
Tableau 3.4	Evolution de la population urbaine en Algérie de 1886 à 1998…….	83
Tableau 3.5	Evolution des populations urbaines et rurales par grandes zones naturelles selon le scénario prospectif……...	85
Tableau 3.6	Ville de plus de 100 000 habitants par strates de taille en 1998……	87
Tableau 3.7	La population urbaine des principales villes algérienne……	87
Tableau 3.8	Répartition régionale des agglomérations de plus de 5 000 habitants (1955-1987-1998)……	89
Tableau 3.9	Population des très grandes agglomérations, par rapport aux population urbaines (en%)……...	103
Tableau 4.1	Superficie et densité de la population par Daïra…….	115
Tableau 4.2	Evolution de la population active et emploi……...	116
Tableau 4.3	Inscriptions par secteur d'activité au registre de commerce ……..	117
Tableau 4.4	Occupation des sols……	121
Tableau 4.5	Répartition du cheptel et production animale (2005/2006)……	122
Tableau 4.6	Transport routier de voyageurs et de marchandises ……..	124
Tableau 4.7	Transport de voyageurs par rail……..	125
Tableau 4.8	Mouvement de la navigation …….	126
Tableau 4.9	Trafic de marchandises et des passagers……	127
Tableau 4.10	Transport aérien (nombre de voyageurs) ……..	128
Tableau 4.11	Principale production de la wilaya. Compagne 2005/ 2006……...	131

Tableau 4.12	Données globales relatives au dispositif de l'emploi de jeune depuis son lancement du 01/07/1998 au 31/12/2006……....	136
Tableau 4.13	Application des taxes écologiques…….…...	142
Tableau 4.14	Répartition des populations urbaines et rurales par les chefs lieux des Daïra….	145
Tableau 4.15	Taille des agglomérations chefs-lieux……	146
Tableau 5.1	Evolution de la population de la ville de Béjaïa …….	154
Tableau 5.2	Répartition de la population dans la commune de Béjaïa……...	156
Tableau 5.3	Répartition, structure et typologie de l'habitat dans la commune de Béjaïa……	159
Tableau 5.4	États des établissements scolaires et répartition des élèves et des enseignants pour l'année scolaire 2006-2007 dans la ville de Béjaïa…….	164
Tableau 5.5	Evolution de la couverture médicale en termes d'infrastructures sanitaires publiques dans la ville de Béjaïa ……	169
Tableau 5.6	Cliniques médicochirurgicales et infrastructures sanitaires privées au niveau de la ville de Béjaïa ……	170
Tableau 5.7	Les principales caractéristiques du réseau de transport urbain de la ville de Béjaïa……...	174
Tableau 5.8	Nombre de Clients et Chiffre d'affaires engendré par wilaya (2006)…….	175
Tableau 5.9	Les Clients du port de Béjaïa……...	177
Tableau 5.10	Evolution du trafic passager……	179
Tableau 5.11	Zone industrielle de la commune de Béjaïa…….	185
Tableau 5.12	La liste des hôtels urbains de la ville de Béjaïa ……..	189

2- Liste des figures

Figure 1.1	Localisation optimale de plusieurs cultures selon Von Thünen……..	16
Figure 1.2	Triangle de localisation ……...	19
Figure 1.3	Isodapane critique et l'introduction de la main-d'œuvre…….	20
Figure 1.4	Réseau d' Isodapanes……...	21
Figure 1.5	Trame hexagonale ……...	22
Figure 1.6	Des centres distants de 7 Kilomètres……	23
Figure 1.7	Les places centrales et leurs aires d'influence selon Christaller……..	24
Figure 1.8	Division des marchés : Coupe et Plan……	26
Figure 1.9	Définition des lieux centraux……...	28
Figure 1.10	Mesure des attractions urbaines ……..	30
Figure 2.1	Représentation schématique de la transition démographique pour un pays développés ……..	43
Figure 2.2	Représentation schématique de la transition démographique pour un pays en Développement…….	43

3- Liste des graphes et des cartes géographiques

Graphe 2.1	Proportion de la population vivant en ville en 2007……...	65
Graphe 2.2	Un tournant**,** la population urbaine dépasse pour la première fois la population rurale à l'échelle mondiale……...	65
Graphe 3.1	Evolution de la population urbaine en Algérie (% de la population totale)……	84
Carte 3.1	La population urbaine des chefs lieux par wilaya……...	90
Carte 4.1	Grandes infrastructures de base et ressources minières de la wilaya de Béjaïa...	120
Carte 4.2	Densité de la population et taille des agglomérations chefs-lieux 2006…….	147
Carte 5.1	limites géographique de la zone d'étude…….	151
Carte 5.2	Caractéristique de l'espace urbain de la ville …….	193
Carte annexe	Option et orientation de développement de la ville	237