

UNIVERSITE DE BLIDA 1
INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

MÉMOIRE DE MASTER II
ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN
LA SURVIE DES PETITES VILLES DE MONTAGNE
CAS : LA DAIRA DE LARBAA

Par : M^{elle} HANNOUCENE RADHIA MERIEM

Encadrée par ;
M^{er}. SEDDOUD ALI

BLIDA, Juin 2017

RESUME

Le présent travail de recherche dans le cadre du Master 2 interroge sous un angle précis, l'un des phénomènes les plus spectaculaires de nos villes ; **Les petites villes de montagne** Ce phénomène qui a perdu son visage depuis l'apparition de l'urbanisme moderne. L'urbanisation accéléré privilégié par les instruments d'urbanisme a impliquée des nouvelle formes urbaines non maîtrisées et elle a engendrée des ruptures urbaine dans les tissus urbains par l'ignorance de l'histoire, la forme urbaine et l'espace public. Au-delà de cette problématique notre mémoire est intitulé :

LA SURVIE DES PETITES VILLES DE MONTAGNE.

Notre travail de recherche est constitue de trois chapitre essentielles : chapitre introductifs, chapitre de l'état des connaissances et le chapitre des synthèses de la recherche et enfin une conclusion générale.

Pour introduire notre travail de recherche nous présentons dans le **premier chapitre** l'introduction générale, la problématique, l'hypothèse du travail, les objectifs et la démarche de la recherche.

Le **deuxième chapitre** de l'état des connaissances est constitué de deux parties : une partie théorique pour définir les concepts et les mots clés de la recherche tel que : le projet urbain, l'étalement urbain et les instruments d'urbanisme. La deuxième partie est pratique, portée sur l'analyse thématique afin de comparer entre les exemples français traitent **La survie des petites villes de montagne et comment contenir l'étalement urbain** par le projet urbain dans le cadre des instruments d'urbanisme.

Le **troisième chapitre** est le chapitre des synthèses de la recherche, dans le quel nous confirmons ou infirmons les hypothèses du travail à travers la connaissance des relations entre l'étalement urbain et les petites villes de montagne et l'histoire et la forme urbaine. La compréhension de cette relation nous permet de mettre de voir l'impact des instruments d'urbanisme sur cette dernière et comprendre pourquoi le projet urbain vient comme la solution la plus pratique pour cette figure de problématique urbaine.

Au delà et pour une recherche ultérieure nous pouvons proposer une ligne de recherche.

SUMMARY

The present research of 2nd year master degree investigates precisely the most spectacular phenomena of our villages; **Small mountain towns** these phenomena lost its face because of the appearance of modern urbanism.

Urbanization accelerated privilege by the instruments of urban planning involved which implies new forms not mastered and it has engendered break in the urban tissue by the historical ignorance. Urban form and public space is the problematic of our research:

The survival of small mountain towns.

Our research contains three important chapters: an introductory chapter; an expository chapter and finally a general conclusion.

To introduce our work, we include in the 1st chapter a general introduction, statement of purpose and a hypothesis, the objectives and work procedures.

The 2nd chapter of the expository work consists of two parts: one part is theoretical and it defines the concepts and keywords of the research concerning **the urban project, urban sprawl and urban instruments**. The 2nd part is practical as a part of thematic analysis after comparing between two examples, French in term of The survival of small mountain towns and how to contain urban sprawl, how it is treated by urban project management and the instruments used.

The 3rd chapter is about synthesizing our work in which we confirm and infirm the hypothesis of our research through demonstrating the relation between urban sprawl and small mountain towns and urban history without neglect the urban form also. The understanding of this relation may help to clarify the impact of urban instruments on urbanism in general and to understand why the urban projects tends to be the most practical solution for the urban problem.

Finally we finish our work with a general conclusion, this later helps us to make a total synthesis, so by the end, our recommendations will tackle these points:

- Extend the objectives and challenges of planning instruments, making use of the results and the urban project approach, which can sometimes be considered as a complement to the planning instruments and other times as an alternative.

This position deserves to be developed as part of a future research.

TABLE DES MATIERES :

Chapitre introductif :	IV
Introduction à la thématique générale du master 'architecture et projet urbain'	1
I.1. Introduction à la recherche :	5
I.2. Problématique :	6
I.3. Hypothèses :	8
I.4. Objectifs :	9
I.5. Démarche méthodologique :	9
I.6. Présentation de la ville de Blida :	10
Chapitre II : L'état des connaissances :	10
Introduction :	11
II.1 Définition des concepts, idées et notions clés de la recherche :	11
II.1.1. Introduction :	11
II.1.2. Le projet urbain :	11
II.1.3. Connaissance de l'étalement urbain :	14
II.1.4. Les instruments d'urbanisme :	26
II.1.4.1. Présentation des instruments d'aménagement et d'urbanisme (PDAU/POS) :	34
II.1.4.2 Conclusion :	26
II.2. L'analyse thématique :	39
II.2.1. Introduction	39
II.2.2. Exemple I : Politique de ceinture verte.	40
II.2.3. Exemple II : Politique de la survie des petites villes montagnardes	45
II.2.4. Lecture comparative entre les exemples :	Erreur ! Signet non défini.
II.2.6. Conclusion de l'analyse thématique :	50
Conclusion :	50
Chapitre III: Quelles politiques publiques en matière d'étalement urbain ? les petites villes des agents d'urbanisation durable	Erreur ! Signet non défini.
Introduction :	Erreur ! Signet non défini.
III.1. Processus de formation et de transformation des villes :	54

.Introduction :	_____	
III. 2. Quelles politiques publiques en matière d'étalement urbain ?:	_____	66
III.3. les nouveaux modes d'urbanisation:	_____	69
III.4. Le S.D.A.T de la wilaya de blida:	_____	:72
III.5. Les petites villes : des agents d'urbanisation durable	_____	78
III.6. L'approche territoriale du développement durable : quelle échelle ? transformation des villes :	_____	79
III.7. Réfléchir à l'échelle des Pôles d'Equilibre Territoriaux et Ruraux (PETR) :		80
Conclusion :	_____	81
Recommandations :	_____	82
Pistes de recherche :	_____	83

INTRODUCTION À LA THÉMATIQUE GÉNÉRALE DU MASTER 'ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN'

La problématique générale du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans le cadre des études concernant le contrôle des transformations de la forme urbaine, au sein de l'approche morphologique de la ville et du territoire.

Elle s'insère dans le large corpus des recherches urbanistiques critiques sur le contrôle et la production des formes urbaines en réaction à l'approche fonctionnaliste de production de la ville des années 1950-70 qui recourrait aux modèles de l'urbanisme moderne.

Elle privilégie le fonds territorial comme **fondement** de la planification des ensembles urbains et **support** (réservoir, matrice affecté par des structures multiples) pour définir et orienter leur aménagement : les forces naturelles qui ont assuré par le passé le développement organique des villes seront mises en évidence pour constituer le cadre nécessaire à la compréhension des rapports qu'entretiennent ces villes avec leur territoire.

S'appuyant sur le considérable capital de connaissances produit et accumulé au cours du temps par la recherche urbaine, la recherche urbanistique investit actuellement, d'une manière particulière, le domaine des pratiques nouvelles et des instruments nouveaux de projet ainsi que les nouveaux moyens de contrôle de l'urbanisation et de ses formes.

Dans ce vaste domaine (de contrôle de l'urbanisation et de ses formes), le master 'Architecture et Projet Urbain' soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la capacité des instruments d'urbanisme normatifs et réglementaires en vigueur à formuler et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connaissent les villes dans leurs centres et périphéries.

Les pratiques de l'urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de la part des intervenants sur la ville : c'est le projet urbain qui constituera l'apport spécifique de l'architecte dans la pratique plurielle de l'aménagement de la ville, correspondant à une nouvelle manière de penser l'urbanisme. Le projet urbain devient alors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la ville face à la crise de l'objet architectural et à la crise de l'urbanisme, devenu trop réglementaire.

Plus qu'un concept ou qu'une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de Projet Urbain sera dans les années 70 l'expression qui « cristallisera les divers aspects de la critique de l'urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel »¹.

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente².

Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects³ : le premier concerne une théorie de la forme urbaine, le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, alors que le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales.

Il conclura par affirmer que le projet urbain « est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là (...) des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après » : une conception de l'architecture dans son rapport au lieu et à l'histoire, assurant la durabilité et la continuité historique

C'est l'alternative à l'urbanisme au travers de la notion de 'Projet Urbain', qui se définit en filigrane de l'ensemble de ces propos qui nous permettront de construire une démarche de substitution au sein de laquelle l'histoire et le territoire constitueront les dimensions essentielles.

Dans les faits, le projet urbain est aujourd'hui un ensemble de projets et de pratiques qui gèrent notamment de l'espace public et privé, du paysage urbain.

« Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un point de vue doctrinal qu'on s'efforce de substituer à un autre : l'urbanisme opérationnel, et qui peut s'exprimer plus ou moins en fonction de seuils »⁴.

1. Bonillo J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A.Marseille, (Mars 2011)

2. Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également: Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994 – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme œuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.

3. Intervention de Ch. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille

4. Bonillo J.L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n°118

Il s'agira alors, d'une part, de développer les outils de définition, de gestion et de contrôle de la forme urbaine et de réintroduire la dimension architecturale et paysagère dans les démarches d'urbanisme, et, d'autre-part, situer la démarche du projet urbain entre **continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité.**

Dans la démarche du master 'Architecture et Projet Urbain', le passage analyse-projet a constitué une préoccupation pédagogique majeure dans l'enseignement du projet architectural et urbain.

Dans ce registre, on citera Albert Levy et Vittorio Spigai [1989] dans leur 'Contribution au projet urbain', qui privilégieront la dimension historique pour assurer le passage entre analyse et projet : la continuité historique devant permettre d'assurer la 'conformation' du projet à (et dans) son milieu.

Cette même préoccupation est abordée par David Mangin et Pierre Panerai [1999] sous une autre optique : celle de la réinsertion des types bâtis, majoritairement produit par l'industrie du bâtiment, dans une logique détissus.

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maîtres d'œuvre moyens) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l'origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possible, d'origine publique et privée. Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...).

L'objectif principal du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la référence essentielle de la démarche du master. La ville héritée de l'histoire est le contexte obligé d'inscription de l'architecture. En retour l'architecture.... construit la ville.

Le retour à l'histoire ne signifie cependant pas le rejet 'simpliste' de la modernité pour une attitude nostalgique envers la production urbaine ancienne : les productions architecturales et urbaines du XXe siècle nécessitent en effet une plus large évaluation critique de leurs modèles et méthodes, suscitant de nombreuses voies de recherche

Au courant de l'année universitaire 2017/2018 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, trois thèmes ont été privilégiés :

- Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme
- Le Projet Urbain en centre historique
- Le Projet Urbain en périphérie

A travers la thématique du projet urbain, les étudiants pourront alors proposer un territoire de réflexion et d'expérimentation sur la ville.

Dr. Arch. M. Zerarka Porteur du master 'Architecture et Projet Urbain 2017

I.1.Introduction à la recherche :

La disparition de la ville d'hier qui distingue dans son espace le centre et la périphérie a injecté un nouveau type de ville. Le processus de formation et transformation des villes montre qu'elles sont passées du système villes- campagnes au système ville éclatée et déversée, les espaces périphériques généralement agricoles étaient, malheureusement, sacrifiés

C'est une notion récente apparue avec la croissance et l'extension des villes en dehors de leurs remparts.

L'urbanisme moderne et pour une longue période était une réponse rapide aux besoins des pays en matière de construction après la deuxième guerre mondiale. Maintenant la ville moderne n'est plus fonctionnelle, même avec les textes et les lois de l'urbanisme réglementaire.

Notre travail sera porté sur trois chapitres : Chapitre introductif, Chapitre d'état de connaissance, Chapitre des synthèses de la recherche et enfin la conclusion générale.

Le premier chapitre de ce mémoire est le chapitre introductif. Il est consacré pour présenter l'introduction de ce travail, la problématique générale, méthodologie de la recherche, les hypothèses du travail et présenter le cas d'étude.

Le deuxième chapitre l'état de l'art, il est composé de deux volets :

1. Le premier consiste à définir les concepts, les idées et les notions de notre recherche tels que : le projet urbain –l'étalement urbain - et les instruments d'urbanisme.
2. Le deuxième volet de ce chapitre est la recherche thématique consiste à faire une analyse comparative des exemples traitent les petites villes montagnard par le projet urbain et l'étalement d'urbanisme.

Dans le troisième chapitre, nous étudions le processus de formation et de transformation de la ville de LARBAA ,au-delà nous pouvons confirmer ou infirmer les hypothèses de travail après une recherche menée sur les petites villes montagnard et sa relation avec le processus de formation et de transformation des villes, avec les instruments d'urbanisme et le projet urbain.

Dans la conclusion générale nous dictons la synthèse globale de ce travail et liston quelques recommandation et essaierons d'esquisser une piste de recherche à la lumière de notre investigation pour une recherche ultérieure.

I.2. Problématique :

Après l'indépendance, le déséquilibre régional de la population algérienne a dégradé le cadre urbain de nos villes. Des zones d'habitation qui ne finissent pas, des zones industrielles étalées sur des grandes surface ; aucun respect de la réglementation urbaine. Tous les instruments d'urbanisme promulgués durant la période postindépendance ont accentués cette déstructuration urbaine, pour répondre aux besoins de logement, de services et d'emplois de la population.

L'urbanisation accélérée a engendré des nouvelles formes urbaines non maîtrisées. Elle a ignoré l'aspect esthétique et urbain des villes.

L'essor démographique et les facteurs économiques entraînent nécessairement le développement d'une ville qui peut se faire par différentes manières :

- soit par densification.
- soit par extension du périmètre de l'agglomération.
- soit par création d'autres pôles.

Cette mutation est à la fois démographique et spatiale influence négativement sur la forme urbaine de la ville. Elle est traduite par une consommation rapide et anarchique des espaces adjacents à la ville dans la plupart des cas des terrains à grande potentialité agricole. La Création d'instruments et d'outils juridiques, dans le but de freiner et contrôler ce phénomène de périurbanisation, n'a pas pu maîtriser son processus d'évolution.

Quel que soit le type d'instrument et quel que soit la localité concernée, il y'a toujours un décalage entre ce qui était prévu dans le cadre des plans et ce qui se passait réellement sur le terrain. Il existe toujours une distorsion entre l'étude théorique et la réalisation sur le terrain.

La ville de LARBAA comme cas d'étude a subi des transformations urbaines remarquables

La particularité de son site cœur de la Mitidja traversée par la RN 29 et la RN 8 faisant d'elle un passage obligé pour la traversée vers les hauts plateaux puis vers le sud pour de nombreux voyageurs. D'ailleurs plusieurs restaurateurs venus des quatre coins d'Algérie se sont installés juste à l'entrée sud de la ville ; Ces centres urbains sont nés dans leur majeure partie pendant la colonisation française pour le besoin d'encadrer les exploitations agricoles et d'assurer les biens et services parce que les colons ont compris la relation villes- campagnes

La main d'œuvre assurée ici par des centaines de milliers d'agriculteurs, venus des montagnes de l'Algérois

- Après l'indépendance du pays, des périmètres irrigués ont été créés, une série de gros villages de création coloniale ou nés à partir des douars assurent à la plaine une très forte densité
 - Les phénomènes de croissance démographique, de changement de paysage et de fonctionnalité ont un rôle très important à la transformation de la ville. Ils ont agité négativement sur son épanouissement.

L'ARBAA, présente pratiquement les mêmes symptômes de la crise que vivent les périphéries des villes algériennes après avoir franchi leurs murailles .L'urbanisation après 1962 s'est fait d'une manière anarchique.

La croissance s'effectue d'une façon « spontanée », des constructions qui ont été faites à l'extension du périmètre urbain dans des terrains encore comptabilisées comme « terres agricoles ».

Dans ce cas, nous pouvons dire de tout ce qui précède sont les raisons de s'intéresser aux **petites villes montagnardes** et à leur rôle dans les processus d'urbanisation et cela, sous le prisme de la durabilité c'est le moment de **LA SURVIE DES PETITES VILLES DE MONTAGNE**



Figure 01: La ville de Larbaa durant la période coloniale.
Source : vitaminedz.org



Figure 02: la ville de Larbaa actuelle
Source : Google Earth

Face à cette situation la problématique de notre recherche s'articule autour :

- ✓ Qu'est-ce que l'étalement urbain ? Comment se manifeste-t-il ?
- ✓ Peut-il faire l'objet de politique(s) publique(s) ?

- ✓ La survie des petites villes montagnardes, leur relation avec le processus de formation et de transformation des villes et le territoire.
- ✓ Des lacunes des instruments d'urbanisme, malgré qu'ils sont censés apporter des solutions pour améliorer le cadre bâti et urbain des villes.
- ✓ Du projet urbain, sa capacité de compléter ou remplacer les instruments d'urbanisme.

A la lumière de ce qui vient d'être cité, la problématique est traduite par une question principale :

**Quelles politiques publiques en matière d'étalement urbain ?
Les petites villes : des agents d'urbanisation durable ?**

I.3. Hypothèses :

Pour essayer de comprendre la problématique prédéfinie, nous avons établi deux hypothèses de travail :

1. UNE inefficacité de la gestion urbaine actuelle du fait l'idiologie anti-urbaine néglige le territoire et le processus de formation et transformation des villes :

- la nécessité de produire des connaissances et des savoirs sur l'espace montagnard, parent pauvre de la recherche universitaire, plus versée dans la problématique urbaine. beaucoup plus préoccupant, la montagne fait l'objet d'un oubli qui n'est ni un phénomène propre à l'Algérie, ni un fait contemporain, dans l'histoire de l'humanité. En effet, les chercheurs ne s'en sont préoccupés que tardivement. En tant que champ d'exploration scientifique, la montagne a été investie à l'époque de la renaissance. En effet, longtemps assimilé à un vide culturel, à un espace de pauvreté, à une zone fermée sur l'extérieur fonctionnant en véritable autarcie
- Des constructions théoriques sont élaborées sur la pauvreté de ce milieu qui propulse ses forces vives sur les plaines et les villes. La montagne est assimilée à « une fabrique d'hommes pour autrui » selon l'expression consacrée de Braudel (1994).
- Cette perception négative de l'espace montagnard ne serait-elle pas à l'origine de sa marginalisation dans les politiques de l'aménagement du territoire? Corollaires des politiques de développement plus axées sur l'industrie et l'agriculture,
- A l'espace montagnard sont appliqués des instruments élaborés pour le milieu urbain qui s'avèrent de ce fait caduques. D'où la nécessité d'élaborer des outils spécifique
- La technique du zonage, largement utilisée dans les différents instruments d'urbanisme et d'aménagement (PDAU, POS) est aussi inopérante dans l'espace montagnard, la communauté montagnarde ayant un rapport identitaire à l'espace habité.
- La rigidité des instruments d'urbanismes réglementaires, et leur dépassement par les nouveaux concepts du projet urbain.

2. Le projet urbain peut ramener des éléments complémentaires aux instruments d'urbanisme pour éviter certaines erreurs dans leur élaboration et application.

I.4. Objectifs :

Est de s'intéresser aux petites villes et à leur rôle dans les processus d'urbanisation et cela, sous le prisme de la durabilité. Ce terme Renvoie dans nos propos à deux acceptions : une pérennité temporelle et une référence au développement durable tel que l'entend le Rapport Brundtland

Chercher dans l'historique des instruments d'urbanisme pour sélectionner les causes de leurs échecs ;

Définir les stratégies nécessaires pour introduire les petites villes montagnardes par un autre outil complémentaire aux instruments d'urbanisme, c'est le Projet Urbain (P.U).

I.5. Démarche méthodologique :

Afin de répondre à la problématique et aux questions soulevées, de confirmer ou d'infirmer les hypothèses prédéfinies, et concrétiser nos objectifs de travail, nous avons opté pour la méthodologie suivante basé sur quatre phases :

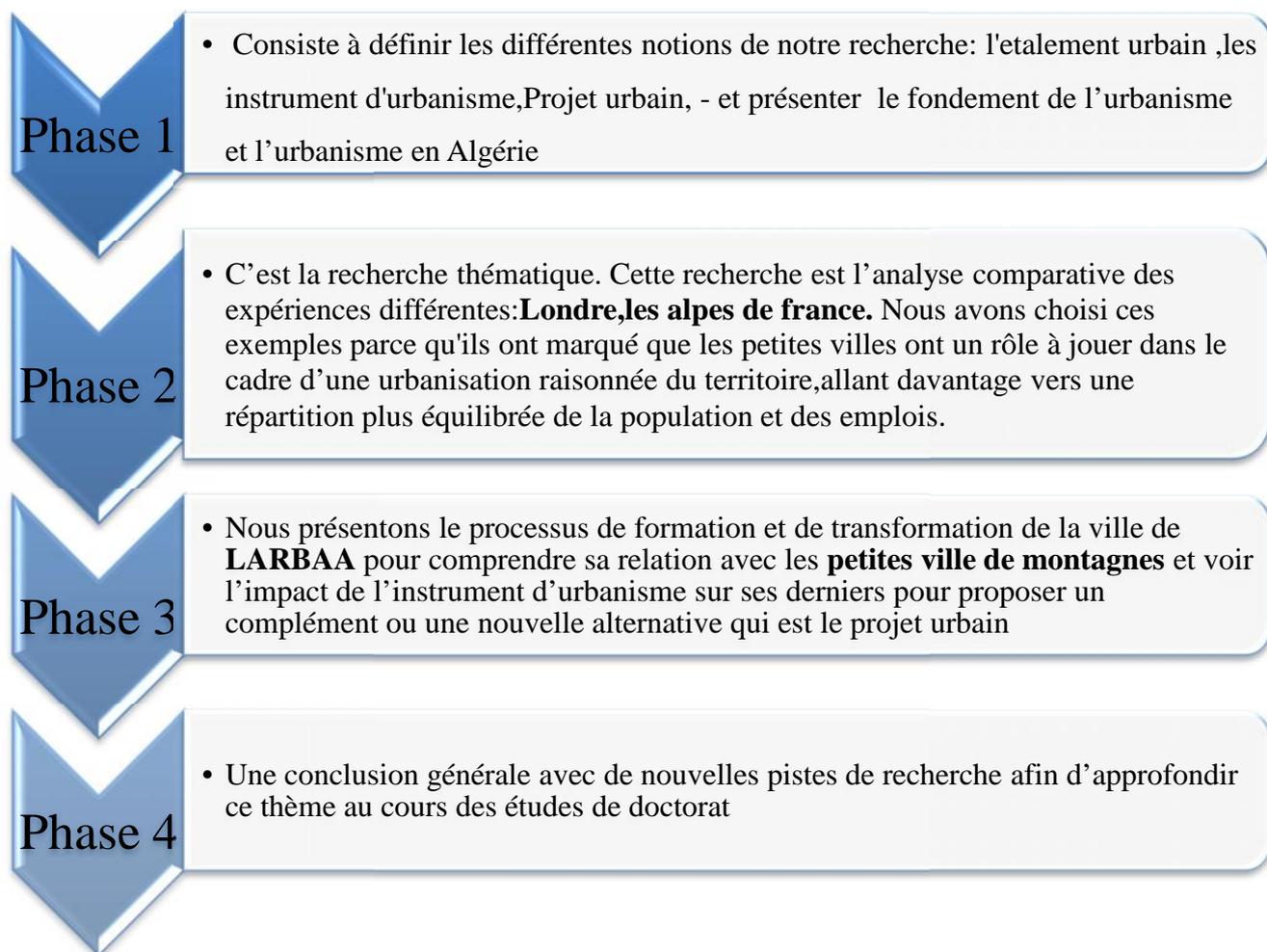


Figure 03 : Organigramme de la méthodologie de recherche.

Source : Par l'auteur

- Enfin, à travers nos synthèses et nos conclusions, nous espérons aider et participer dans l'évolution urbaine en Algérie, notamment dans l'amélioration de la qualité de nos **FORMES URBAINES** des relations villes- campagnes et **LA SURVIE DES PETITES VILLES MONTAGNARD**

I.6. Présentation de la commune de larbaa :

larbaa est l'une des importantes communes de la wilaya de blida grace a sa situation géographique, sa vocation agricole et son role économique.

elle se situe a l'est de la wilaya de blida. a 38 km de distance du chef lieu de wilaya ainsi qu'a 30 km de la wilaya d'alger.

* elle s'étend sur une superficie de **8525 ha.**

* elle est composee du chef lieu, de
elle est limitee :

au nord par : la wilaya d'alger

a l'est par : les communes de meftah et sohane

au sud par: les communes de sohane et bougara

al'ouest par : les communes de bougara et ouled slama

la commune de larbaa est traversee par une voie express, trois axes qui sont la **rn29 ,rn 8 et rn 8d** qui font d'elle un lieu de transit.

elle est egalement traversee par plusieurs types de voies notamment les chemins de wilaya:

le **cw115** et le **cw 117** qui assurent la liaison avec les communes limitrophes .

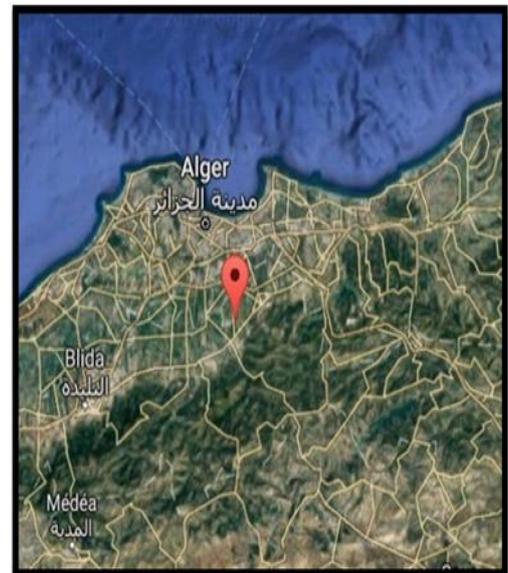


Figure 04: Carte de situation de la ville de larbaa (traité par moi)

CHAPITRE II : L'ÉTAT DES CONNAISSANCES :

Introduction :

Le deuxième chapitre de cette étude porte sur une étude conceptuelle et théorique partagé en deux parties. La première partie vise d'abord à définir et clarifier les concepts, idées et notions clés de la recherche et dans la deuxième partie nous avons établi une analyse thématique sur les projets qui traitent la même problématique de recherche.

En premier lieu, il nous a été impératif de comprendre les concepts clés, de les définir et dégager les principes fondamentaux. Nous n'avons pas pu étudier tous les paramètres autour desquels cette recherche s'est articulée, seuls les plus pertinents et ceux qui nous intéressent ont été retenus.

Les concepts dont il s'agit tournent autour, du projet urbain qui est la stratégie la plus adéquate pour aménager nos villes ; la relation ville-compagne qui est un élément structurant de la forme urbaine des villes et enfin les instruments d'urbanisme en Algérie qui sont les seuls outils de la planification urbaine algérienne.

Ensuite dans la deuxième partie, nous présentons une analyse thématique pour comparer nos exemples : des exemples français afin de tirer les particularités de chaque projet et extraire les solutions les plus efficaces pour nous aider dans notre recherche.

II.1 Définition des concepts, idées et notions clés de la recherche :

II.1.1. Introduction :

Notre recherche tourne autour de trois concepts, liés l'un à l'autre. Ces concepts sont : le projet urbain- l'étalement urbain et les instruments d'urbanisme.

La première partie du chapitre deux est la partie théorique. Nous allons définir chaque concept et notion. Ces définitions nous permettent de comprendre que **l'Équilibre Territoriaux et Ruraux - structures où espace urbain et espace rural** sont perdus dans les textes et les lois réglementaires de l'urbanisme nécessite des solutions particulières par un nouvel outil qui est le projet urbain.

II.1.2. Le projet urbain :

Introduction :

L'urbanisme du plan fonctionnaliste a été supplanté par le projet urbain quand les décideurs institutionnels ont pris conscience de la situation causée par l'urbanisation rapide.

Après les Trente Glorieuses, l'espace urbain devient flou. Cette notion de *projet urbaine* a été menée la première fois en Italie en 1960, avec l'attachement de l'Etat à leur centre historique par une démarche qui implique une grande importance à la participation des citoyens et par l'analyse « typo-morphologique qui y est effectuée contribue à l'établissement d'une culture du projet qui aurait conduit à la nouvelle notion. »¹. L'initiation de revaloriser Bologne, a porté des nouvelles notions tel que : friches urbaines et industrielles, démarche participative...etc. Donc l'urbanisme, sortira de son cadre scientifique vers l'urbanisme de projet. En Europe il fallut attendre jusqu'à le début des années 70, pour que ce concept se généralise sur tous le territoire européen. La première fois en France à la fin de 1970 par l'architecte Ch. Devillers (Architecte/urbaniste français 1946), qui déclenche le débat sur le projet urbain. Après les difficultés de traiter le quartier des Halls, il insiste pour remplacer l'urbanisme rigide réglementaire par le projet urbain. Après cette date le débat est ouvert pour

¹ P.INGALLINA. Le projet urbain, une notion floue. Presses Universitaires de France. P. 7. N° 128.

les urbanistes et les architectes et cette notion de P.U prend plus de place dans la manière de faire la ville.

« Le terme Projet Urbain est typiquement français »², dans le dictionnaire ;

- projet : « *nom masculin (de projeter)*: Tracé définitif, en plans, coupes et élévations, d'une construction à réaliser (machine, équipement, bâtiment, aménagement urbain, etc.) »³.

- La définition de mot urbain : « *adjectif (mot latin: URBANUS)* : Qui appartient à la ville. »⁴.

- toutes les politiques urbaines se réfèrent au projet urbain vu « sa capacité de cadrage des actions, grâce au caractère-éco systématique, historique, multidimensionnel, transversal, pluridisciplinaire, concerté, négocié, flexible, évolutif, adaptable, méthodique et itératif de sa démarche. »⁵.

Les urbanistes utilisent d'autre concept comme synonyme au projet urbain. Parmi ces concepts on peut citer à titre indicatif :

- *L'urbanisme de projet* : il est le contraire de l'urbanisme de plan et des réglementations dictées par les instruments d'urbanisme, il vise à faire passer le projet avant la règle.

- *L'urban design* : on ne peut pas dire que ce terme est le synonyme de projet urbain par ce qu' « il n'est qu'une partie des préoccupations du projet urbain »⁶, ce qui veut dire le dessein, la composition architecturale, et la représentation graphique.

Les démarches du projet urbain :

- **Démarche récursive** : La démarche du projet urbain n'est pas linéaire comme celle de l'urbanisme des années 40. Sa démarche est récursive. Elle fait le lien entre les différentes échelles de l'analyse et d'intervention. Cette démarche n'est pas dans un seul sens. Le projet urbain peut intervenir sur plusieurs échelles par différentes manières particulières pour chaque cas. Le caractère récursif du projet urbain le rend souple et non pas rigide comme les instruments d'urbanisme.

- **La démarche multidisciplinarité** : Le projet urbain doit rendre la ville active et attractive. Il doit répondre à la crise urbaine engendrée par l'urbanisme de mouvement moderne. Puisque la crise est urbaine, donc les disciplines environnementales, économiques et sociales sont touchées par cette crise. Pour éviter cette rupture les architectes et les urbanistes sont loin d'être les seuls acteurs de l'opération. Mais il faut des spécialistes de l'économie, de l'environnement, sociologues et des ingénieurs des secteurs technique et bien sûr les acteurs décideur et les usagers. Pour un projet urbain réussi, il faut une concertation avec toutes les disciplines de la ville par leurs agents compétants.

- **La démarche temporelle** : La ville est un phénomène complexe, elle est considérée comme « des formes matérielles et formes sociales liées dans des relations qui se sont établies dans le temps »⁷. Le projet urbain intervient sur la ville, et sur ses fragments, donc il est

²E.AZZAG. "Urbanisme d'idées : la sagesse face aux enjeux". in Vies de villes hors séries n°04-Décembre 2012. P. 12 ;

³ Dictionnaire Larousse ;

⁴ Idem

⁵E.AZZAG. "Urbanisme d'idées : la sagesse face aux enjeux". in Vies de villes hors séries n°04-Décembre 2012. P. 12-13 ;

⁶ R. SIDI BOUMEDIENE.. Echech des instruments ou instruments de l'échech ? Alternative urbaine, Alger 2013. P. 154.N°228 ;

⁷ P.INGALLINA. Le projet urbain, une notion floue. Presses Universitaires de France. P. 8. N° 128.

forcément changeable dans la durée. Les experts des projets urbains ne peuvent jamais décider une durée de réalisation de projet urbain au préalable, mais il doit accompagner la ville dans ses changements.

- **Démarche participative** : Nous ne pouvons pas parler du projet urbain sans citer qu'il est participatif et sa démarche est basée sur la participation entre les acteurs imbriqués. Si on veut définir la participation ; selon les dictionnaires c'est l'action de faire participer plusieurs personnes (habitants, décideurs, institutionnels, et opérationnels) pour le même intérêt. Pour la participation, « il faut une mission de partage, d'information et d'écoute, elle se fait par le dialogue entre les gens concernés à travers différents outils de la communication. »⁸

Les acteurs du projet urbain :

Plusieurs acteurs sur plusieurs plans se manifestent dans le déroulement de projet urbain, qui s'appuie sur la spécificité de la ville. Il analyse ses données, il prend en considération les conjonctures politiques, sociales, environnementales et économiques de la ville pour améliorer le cadre de vie des citoyens. Selon le classement trouvé dans de nombreux livres nous pouvons classer les acteurs en cinq (05) catégories:

1. **Décideurs**: Il s'agit des élus (communaux) concernés, ainsi que des chefs de service des administrations ayant un pouvoir décisionnel sur le projet, que ce soit en termes de financement, d'orientation stratégique ou de validation. Leur rôle est de donner une orientation au projet et de mettre à disposition les ressources nécessaires.
2. **Opérationnels**: C'est l'ensemble des urbanistes, architectes, sociologues, économistes, les ingénieurs des différentes spécialités et chef de projet. Leur rôle est de mener à bien le projet, en réalisant les objectifs fixés par les décideurs et impliquer les différents services concernés.
3. **Les propriétaires** : Il peut s'agir de simple propriétaire privé ou de propriétaires institutionnels.
4. **Les usagers**: Les habitants ne constituent pas un groupe d'acteurs homogène. Ils se distinguent par leurs attitudes (pour ou contre le projet), par leurs niveaux de participation (présents ou absents), par les enjeux qu'ils défendent (privés, collectifs, sociaux, environnementaux, etc.). C'est une diversité d'intérêts : représentants des jeunes, des commerçants, des parents d'élèves ...etc.
5. **Les associations**: Sont des interlocuteurs clés pour la gestion des projets urbains. Non seulement elles amènent de précieuses connaissances sur le contexte local, mais elles proposent souvent un regard pointu et complémentaire sur des thématiques particulières : gestion de la mobilité, protection de l'environnement, vie du quartier, etc. Leur rôle est notamment de nourrir la réflexion sur le projet. On peut distinguer les associations à base territoriale (association de quartier, de village) très impliquées localement et les associations à base thématique qui peuvent amener une expertise dans un domaine particulier.

Les opérations du projet urbain :

Le projet urbain est une action vaste, peut aller d'une grande action de planification urbaine étalée dans le temps et l'espace à un projet architectural ponctuel, passant par les différentes échelles de la planification urbaine. Il peut se manifester dans les quartiers, les villes ou les agglomérations.

⁸ Mme DJELATTA. Cours de spécialité Projet urbain M2. "Développement durable et projet urbain". Institut d'architecture ; université Saad Dahleb ; Blida. 2016/2017

Les aspects du projet urbaine sont variés, citons : la reconstruction, la restauration, la rénovation urbaine, la requalification urbaine, le renouvellement urbain, le réaménagement urbain, la réhabilitation urbaine...etc.

Le projet urbain vise dans toutes ses interventions le développement social, économique et environnemental. Pour cela il englobe les différentes composantes de la ville : les petites villes de montagne, les centres historiques, les friches urbaines, les périphéries, les zones industrielles et rurales, les grands ensembles, les voies rapides, la structure urbaine de la ville et les nouvelles centralités.

Conclusion :

« Le projet urbain n'est pas une chose close qui répond à un ensemble de concepts..... Le projet urbain n'est pas un outil définitif, figé, qui conclut une phase de programmation et de définition des objectifs. C'est un outil de réflexion.»⁹

Dans ce sens plusieurs portes s'ouvrent sur les petites villes de montagnes son emplacement dans le projet urbain. Pour cela il faut comprendre comment le projet urbain définit sa stratégie de produire une ville de qualité au niveau des périphéries urbaine et des montagnes pour assurer la cohésion économique, sociale et durable du territoire.

II.1.3. Connaissance de l'étalement urbain :

Définitions de l'étalement urbain et autres notions

L'étalement urbain est la propension des agglomérations urbaines à croître et se développer sur de beaucoup plus larges périmètres. Si certains utilisent indifféremment ce terme et celui de périurbanisation, d'autres font la distinction : l'étalement urbain est une extension urbaine en continuité avec la ville compacte, la périurbanisation une extension urbaine en discontinuité.

L'Agence Européenne de l'Environnement décrit l'étalement comme la forme physique d'une expansion en faible densité des grandes régions urbaines, sous l'effet de conditions de marché, et principalement au détriment des surfaces agricoles avoisinantes.

D'autres termes peuvent apparaître pour rendre compte, à quelques nuances près, des phénomènes d'artificialisation des sols et d'étalement urbain : tache urbaine, desserrement urbain, périurbanisation, rurbanisation.

La notion d'étalement urbain est souvent utilisée en urbanisme pur décrire une extension des surfaces urbanisées, souvent sous la forme d'un habitat pavillonnaire de faible hauteur avec des jardins. Mais ce phénomène ne se traduit pas forcément par la transformation de communes rurales en communes urbaines, car l'habitat d'une commune peut s'étendre sans accroissement de sa population.

L'étalement urbain est une forme de croissance urbaine mais ne doit pas être confondu avec elle : la croissance urbaine peut se réaliser sans nécessaire augmentation de la surface de l'aire urbaine, mais par densification du tissu urbain existant.

L'étalement urbain implique une artificialisation de sols, mais l'inverse n'est pas vrai puisque l'artificialisation des sols concerne des espaces bon bâtis (espaces verts urbains, équipements sportifs et de loisirs, etc.) qui peuvent se situer en hors des aires urbaines ou à la périphérie des villes ou des villages.¹⁰

⁹ P.GODIER&G.TAPIE & C. SORBET. « Bordeaux, métropole un future sans rupture ». Edition Parenthèse 2004. Pp.50 ;

¹⁰ - « Etalement urbain et mobilité », WIEL, Marc ; Paris : La Documentaion Française, 2010.- 86 p.,CDU 64502 ; CDU 10-FORM URB01 - 64502

Étalement = dé-densification ,L'étalement urbain se traduit par une diminution de la densité de population de l'espace urbain

CAUSES DE L'ÉTALEMENT URBAIN :

L'étalement urbain se produit sous l'effet d'interactions socio-économiques avec des contraintes spatiales et environnementales locales. Il s'accélère avec l'amélioration des réseaux de transport et de la mobilité. Des facteurs micro- et macro-socio-économiques interagissent : les moyens de transport, le marché foncier, les préférences individuelles de localisation résidentielle, les évolutions démographiques, l'attractivité des régions urbaines, et l'application de politiques de planification d'utilisation des sols aux échelles locale et régionale.

Moteurs de l'étalement urbain [20]		
<p>Facteurs macro économiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Croissance économique • Mondialisation • Intégration européenne <p>Facteurs micro-économiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Augmentation du niveau de vie • Coût du foncier • Disponibilité de terres agricoles bon marché • Compétition entre municipalités 	<p>Facteurs démographiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Croissance démographique • Augmentation de la taille du ménage <p>Préférences résidentielles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plus d'espace par personne • Préférences de logement <p>Transports</p> <ul style="list-style-type: none"> • Possession d'une automobile • Disponibilité des routes • Coût faible du carburant • Mauvaise qualité des transports 	<p>Problèmes urbains</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mauvaise qualité de l'air • Bruit • Appartements petits • Insécurité • Problèmes sociaux • Manque d'espaces verts • Mauvaise qualité des établissements scolaires <p>Cadre réglementaire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faible planification d'utilisation du sol • Faible mise en œuvre des plans • Manque de coordination verticale et horizontale

L'étalement urbain montre une responsabilité partagée entre les acteurs économiques qui exploitent les tout automobiles, le coût moindre de la construction pavillonnaire et l'externalisation des coûts d'infrastructure, et la puissance publique qui ne régule pas les phénomènes d'étalement à l'échelle où ils se produisent.¹¹

¹¹ -« Comment questionner l'étalement urbain ? », Paris : FNCAUE, 2010.- 61p.,

1. Les logiques économiques :

Chaque acteur économique a sa logique économique propre. Ces logiques peuvent être des moteurs ou des facteurs de renforcement de l'étalement urbain.

L'étalement dans la logique des activités économiques :

L'étalement des activités économiques est un phénomène majeur qui a souvent été négligé. L'analyse des permis de construire montre que l'habitat représente certes, en moyenne annuelle, la moitié environ des surfaces autorisées, pour l'industrie ou le stockage dans des communes rurales ou des unités urbaines de faibles habitants.

Ces grands utilisateurs d'espaces sont les zones logistiques, les infrastructures majeures (aéroports, pôles d'échanges intermodaux) et les industries qui ont été progressivement chassées des villes depuis pour diverses raisons (besoins de surfaces, nouveaux processus, normes de protection environnementale) et sont venues s'implanter là où l'offre était intéressante (prix du terrain, desserte routière ou ferroviaire, etc.). Ces activités économiques impulsent le développement d'un habitat individuel, mais aussi une certaine migration des ouvriers vers des zones rurales.

L'étalement dans la logique de choix résidentiel :

Du côté du volet résidentiel, le prix de revient d'une maison individuelle est nettement moins cher, au m² construit habitable, que celui d'un appartement en immeuble collectif en ville. De plus, dans le cas d'une maison individuelle, il est possible d'étaler les travaux dans le temps et ainsi de diminuer la charge financière.

L'étalement dans la logique des collectivités locales :

Enfin, il est notable que les collectivités publiques tirent bénéfice de l'étalement urbain. Les communes rurales bénéficient des taxes foncières et d'habitation et les rares investissements complémentaires nécessaires sont subventionnés en grande partie les autres collectivités territoriales, notamment le département.

L'étalement dans la logique du monde rural

Le monde agricole et rural est le grand bénéficiaire financier de l'étalement urbain. Le volume des terres vendues annuellement à des fins d'artificialisation est évalué à 5 milliards d'euros annuels alors que le « revenu net d'entreprise agricole » est de 12,8 milliards d'euros après le versement de 7,5 milliards d'euros de subventions d'exploitation.¹²

2. La demande de maison individuelle :

Alors 90% des ménages souhaitent devenir propriétaires d'une maison individuelle même si ce désir varie selon les catégories socioprofessionnelles. Dans le même temps, ils aspirent à une certaine proximité des services (écoles, gardes d'enfants, commerces, médecins).

¹² « Les déterminants économiques de l'étalement urbain ? », PIRON, Olivier ; Etudes foncières. No 129, sept.-oct. 2007.- pp. 24-26,

Les ménages choisissent de s'installer loin des agglomérations parce qu'ils n'ont pas trouvé un habitat dont les caractéristiques (prix, confort, taille, équipements, voisinage) étaient équivalentes plus près de leur lieu de travail. Ils ne cherchent pas à minimiser leurs déplacements, mais à en optimiser l'utilité, et beaucoup de facteurs interviennent dans leur arbitrage. De façon plus réductrice, dans les modélisations de ville mono-centrique, le choix de la localisation résidentielle s'effectue selon un arbitrage entre coûts des déplacements quotidiens domicile-travail et coût du logement.

Si les deux tiers des logements neufs sont effectivement constitués de maisons individuelles, seulement 35% de ces maisons font partie d'un lotissement. Les maisons hors procédure représentent 30% des logements et 70% des surfaces, et sont 14 fois moins denses que l'habitat collectif. Ceci illustre le fait que l'urbanisation opère de manière beaucoup plus diffuse sur l'ensemble du territoire, ce qui rend plus difficile le suivi et le traitement du phénomène.

Autre facteur porteur pour la maison individuelle : selon plusieurs études, les coûts de construction sont plus élevés pour le logement collectif que pour le logement individuel, en raison des techniques de construction, des normes plus exigeantes, des coûts de transaction et de gestion supplémentaires, et de l'industrialisation de la production de logements individuels. Les ménages choisiront donc d'autant plus naturellement une maison individuelle, même éloignée, plutôt qu'un appartement dans un environnement parfois insatisfaisant. Du point de vue du développement urbain, ces mécanismes ne conduisent donc pas à de fortes densités, sauf si les valeurs immobilières sont élevées.¹³

3. Les marchés immobilier et foncier:

Le coût de l'immobilier est bien évidemment un facteur de choix dans la localisation des accédants à la propriété, et notamment des primo-accédants : le rapport peut être environ de 1 à 4 entre la ville et une zone pavillonnaire périurbaine. Mais cet aspect contribue plus à une forme de ségrégation sociale entre les villes et leur périphérie qu'à l'étalement urbain proprement dit.

L'étalement urbain joue en quelque sorte un rôle de soupape des marchés immobiliers et fonciers. Mais il apparaît que l'étalement urbain n'a pas suffi pour empêcher une crise du logement car il devient nécessaire aux ménages d'aller fort loin pour trouver des prix fonciers compatibles avec leurs ressources, au moment où la hausse des coûts des déplacements s'accélère avec le prix du pétrole et grève de façon toujours plus lourde le budget des ménages.¹⁴

4. Une mobilité facilitée:

Le développement des infrastructures de transport et la généralisation des transports motorisés, en premier lieu l'automobile, ont augmenté les vitesses de déplacement. Ceci a tendu à étendre la zone d'influence de l'agglomération et ainsi à nourrir l'étalement urbain. L'irruption de la mobilité facilitée et la banalisation de l'automobile ont ainsi permis de retrouver l'espace. Mais si la mobilité facilitée est à l'origine de l'étalement urbain, il ne s'agit pas d'une relation univoque qui lierait mécaniquement les deux phénomènes, indépendamment des autres paramètres. La relation est d'ordre systémique car l'agglomération urbaine est le résultat d'un équilibre entre des forces de concentration et des

¹³ -« Etalement urbain et changements climatiques : état des lieux et propositions », Montreuil : Réseau Action Climat, 2011.- 34p

¹⁴ -« Etalement urbain et changements climatiques : état des lieux et propositions », Montreuil : Réseau Action Climat, 2011.- 34p.,

forces de dispersion qui dépendent elles-mêmes de divers paramètres d'ordre économique ou sociologique par exemple.

5. Les politiques foncières locales

Les communes rurales et périurbaines désirent à la fois accueillir un nombre d'habitants suffisants pour maintenir les services de base (poste, école, boulangerie, etc.) et optimiser leurs équipements (eau, assainissement) et en même temps ne pas dépasser un certain seuil de population qui les obligerait à de nouveaux investissements, d'où un refus de certaines mairies d'ouvrir de nouvelles zones à urbaniser, ce qui entraîne des formes de mitage du territoire, une croissance urbaine discontinue, éparpillée.¹⁵

EFFETS DE L'ÉTALEMENT URBAIN :

Plusieurs critiques sont formulées contre ces effets de l'étalement urbain. Elles ne sont pas toujours fondées et sont l'objet de discussion. Certaines critiques sont d'ordre :

- culturel : les habitants de maisons individuelles seraient individualistes, fermées aux valeurs de la ville ;
- économique : la ville étalée coûterait plus cher que la ville dense (bien que discuté, cet argument est sans doute exact mais a peu de portée politique) ;
- environnemental en termes de consommation d'espaces : ce point qui peut se révéler important dans d'autres pays, est à relativiser en France où l'espace disponible est très grand, mais où, en revanche, la cohabitation des usages du sol peut effectivement poser problème ;
- environnemental en termes de consommation d'énergie : l'équivalence entre la ville dense et la ville durable est loin d'être établie.¹⁶

Dans l'autre sens, une étude menée aux Etats-Unis a mis en évidence quelques avantages de l'étalement urbain : la localisation de l'emploi dans la région métropolitaine, des prix à la consommation moins élevés en zone suburbaine, un effet de compétition entre gouvernements locaux, sécurité.¹⁷

1. Densité et consommation d'énergie :

Le lien entre forme urbaine et énergie, les auteurs ont effectué un bilan énergétique de la mobilité métropolitaine à partir du nombre de kilomètres réalisés en automobile, du taux moyen d'occupation des automobiles, d'une estimation de la consommation énergétique du parc automobile, du nombre de voyageurs pour chaque mode de transport collectif, des distances moyennes parcourues par voyage en transport collectif, et d'une estimation de la consommation énergétiques des différents modes de transport collectif

Ils ont en effet reconnu que la densité n'est pas une condition suffisante de transformation écologique des villes. Mais, rien n'indique que la densification aboutisse obligatoirement à la réduction de la mobilité automobile. Par ailleurs, les auteurs ne prennent pas en compte les déplacements de marchandises, ni la mobilité des habitants vers des espaces extérieurs (la mobilité longue distance qui représente une part importante des déplacements et génère des gaz à effet de serre quand ils sont faits en avion par exemple), ni les bâtiments, ni l'industrie, ni l'énergie intégrés dans les biens et services consommés. Enfin, les auteurs semblent donner

¹⁵ « Etalement urbain et changements climatiques : état des lieux et propositions », Montreuil : Réseau Action Climat, 2011.- 34p.

¹⁶ « Faut-il lutter contre l'étalement urbain ? », Entretien avec Erich Charmes,

¹⁷ « Economie de l'étalement urbain – Points de repère », La Défense : MEDAD-DAEI, 2008.- 112 p.

un rôle prépondérant à la dépendance automobile alors que l'accessibilité offerte aux non automobilistes est un facteur important pouvant en limiter l'usage.¹⁸

2.L'artificialisation des sols:

L'étalement urbain correspond à une consommation d'espace et cette extension des espaces urbains se fait au détriment d'espaces naturels ou agricoles alors que les besoins alimentaires de la planète nécessitent des espaces agricoles.

La répartition de l'occupation des sols
<ul style="list-style-type: none">• % par du tissu urbain discontinu• % par des zones industrielles et commerciales• % par des équipements sportifs et de loisirs• % par des activités d'extraction de matériaux• % par du tissu urbain continu• % par les réseaux routiers et ferroviaires

réduction des surfaces agricoles:

la surface agricole utile a diminué entre 1960 et 2009, L'artificialisation des terres est le deuxième facteur de réduction des terres agricoles après le boisement lié à une déprise agricole.

progression de l'artificialisation:

L'artificialisation tend à changer de visage car on observe désormais une urbanisation beaucoup plus diffuse sur tout le territoire, des zones de plus en plus reculées des grandes agglomérations et du littoral s'urbanisant à leur tour.

Artificialisation pour construire quoi ?

L'avancée des terres artificialisées s'est accélérée ces dernières années. La moitié des terres gagnées sur les zones agricoles et naturelles est destinée à l'habitat, généralement pavillonnaire, un tiers aux activités économiques et équipements (ZAC ou Zone d'aménagement concerté, zone commerciale ou artisanale, équipements sociaux, scolaires, sportifs et de loisirs) et le reste aux infrastructures routières ou ferroviaires ou aux espaces verts situés en zone urbanisée. Il s'agit d'un processus quasiment irréversible

La surface occupée par l'habitat individuel:

La construction de maisons individuelles est le moteur de l'artificialisation des espaces périurbains. L'espace à dominante rurale est davantage concerné que les couronnes périurbaines. L'habitat individuel occupe 4% de la surface des couronnes périurbaines et 5,1% de celle de l'espace à dominante rurale. Entre 1992 et 2003, cette surface occupée par l'habitat individuel a augmenté de 23% dans les couronnes périurbaines, donc au même rythme que sur l'ensemble du territoire, et de 30% dans l'espace à dominante rurale.¹⁹

3.Les émissions de gaz à effet de serre:

Par les déplacements et les transports

Du fait des déplacements contraints domicile-travail ou domicile-études, notamment dans les zones les moins denses où il est nécessaire d'utiliser l'automobile, la mobilité ne cesse

¹⁸ -« La densification en débat : effet de mode ou solution durable ? », CHARMES, Eric (coord.) ; Etudes foncières. No 145, mai-juin 2010.- pp. 19-38,

¹⁹ -« Etalement urbain et changements climatiques : état des lieux et propositions », Montreuil : Réseau Action Climat, 2011.- 34p

d'augmenter avec l'étalement urbain. Ceci s'accompagne de phénomènes de congestion dans les transports. Autant de facteurs qui contribuent à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

Plusieurs études mettent en évidence la corrélation entre densité urbaine, distances de déplacement et pollution. Plus la densité humaine est élevée, plus la distance de déplacement par personne et par jour est faible et plus la pollution causée par les déplacements quotidiens par personne est faible. Toutefois, les densités élevées ont un effet cumulatif important et favorisent aussi la congestion routière.

Si l'étalement urbain semble bien générateur d'une augmentation des déplacements, il n'est pas la seule explication au nombre de kilomètres parcourus. En effet, il apparaît que la mobilité non locale (plus de 100 km) croît plus vite que la mobilité locale (moins de 100 km). La mobilité non locale est liée au développement du tourisme et des loisirs et des échanges interentreprises. En ce sens, l'accroissement du nombre de kilomètres parcourus peut être mis en relation avec le PIB.

Par les bâtiments :

Un tissu dense consomme en règle générale moins d'énergie qu'un tissu peu dense. Toutefois un tissu urbain récent et peu dense peut consommer beaucoup moins qu'un tissu urbain ancien et très dense mais mal ou pas isolé. De ce point de vue, du fait du faible taux de renouvellement du bâti, le mieux est de porter les efforts sur la réhabilitation énergétique du parc existant.²⁰

4.Impacts économiques et sociaux :

Une des critiques de l'étalement urbain concerne l'accessibilité aux équipements et à l'emploi, l'allongement de distances de trajets, avec des effets sur la pollution et le coût des déplacements. D'un point de vue économique, l'étalement urbain est pratiquement la forme la plus coûteuse de développement urbain car il implique de plus grandes dépenses de déplacement domicile-travail pour les ménages, des coûts économiques dus à la congestion des zones urbaines et à des transports inefficaces, et des coûts d'extension des infrastructures urbaines.

Des coûts d'aménagement :

Une étude réalisée sur l'agglomération rennaise a montré que les coûts d'aménagement diminuent avec l'augmentation de la densité, alors que les coûts de production de services publics locaux augmentent avec la densité. D'autres études ont démontré le surcoût de l'étalement urbain sur les réseaux d'infrastructures (électricité, eau potable, eaux usées, voirie).

Des coûts pour les ménages :

Au niveau des ménages, l'étalement urbain a d'abord un coût dans les déplacements (frais d'automobile notamment, prix du carburant en augmentation). De plus, les prêts immobiliers constituent une part importante de leur endettement.

Des effets de ségrégation sociale :

²⁰-« Etalement urbain et changements climatiques : état des lieux et propositions », Montreuil : Réseau Action Climat, 2011.- 34p.

Comme on l'a déjà indiqué, l'évolution du marché foncier et du marché immobilier contribue à renforcer la ségrégation spatiale en excluant certaines populations du centre des villes, notamment 11 des quartiers réhabilités (gentrification ou embourgeoisement). A une échelle plus large, l'étalement urbain génère ainsi une plus grande ségrégation des développements résidentiels en fonction des revenus et exacerbe les divisions sociales et économiques, ce qui se traduit par une polarisation sociale.

D'autres inconvénients et handicaps sociaux de l'éparpillement urbains sont liés aux politiques de l'habitat, de l'emploi et d'aide à l'enfance : fragmentation temporelle de l'emploi (horaires irréguliers ou atypiques), insuffisance ou coût des possibilités de garde des enfants. De ces points de vue, l'étalement urbain est facteur de ségrégation ou d'iniquité sociale.

Des impacts positifs théoriques :

Certaines études montrent que la densité de population est un moteur de la productivité globale. Toutefois, ces études se fondent souvent sur un modèle de ville mono-centrique alors que ce modèle recule de plus en plus au profit de structures polycentriques. ²¹

5.Effets sur la biodiversité, les ressources naturelles, les sols :

De façon évidente, la consommation d'espace au profit de l'artificialisation implique la destruction ou le dérangement d'espaces naturels. L'étalement urbain et le développement des réseaux de transports génèrent une dégradation et une fragmentation des habitats, engendrant isolement des populations, perte de diversité génétique et homogénéisation des espèces. Ces dégradations sont particulièrement notables dans les zones côtières et leurs écosystèmes.

La croissance urbaine entraîne la consommation de plusieurs ressources naturelles. La transformation de terres agricoles en logements ou en routes tend à être permanente et n'est réversible qu'avec des coûts très élevés. L'étalement urbain implique aussi le transport de matières premières utilisées pour la construction, l'ouverture de carrières à proximité de réserves naturelles, une extraction excessive des graviers des lits de rivière. Il modifie les propriétés des sols en réduisant leurs fonctions essentielles (perméabilité, puits de carbone). Il modifie les interactions entre eaux superficielles et eaux souterraines.

L'artificialisation des sols s'accompagne de leur imperméabilisation, donc d'une amplification du ruissellement des eaux de pluies, augmentant donc le niveau des crues. Celles-ci deviennent d'autant plus dangereuses du fait de l'augmentation du nombre de logements construits dans des zones inondables. ²²

²¹-« Etalement urbain et mobilité », WIEL, Marc ; Paris : La Documentaion Française, 2010.- 86 p.

²² -« Etalement urbain et changements climatiques : état des lieux et propositions »,
Montreuil : Réseau Action Climat, 2011.- 34p.

6.Impacts sur le paysage :

L'étalement urbain est notamment critiqué pour ses effets sur le paysage dont la défense a eu pour effet d'interdire la constructibilité de certains espaces. Cette interdiction est donc censée rendre moins visible l'éparpillement urbain. Protéger le paysage pourra se faire par canalisation de la périurbanisation sur un nombre restreint de lieux.²³

7.Impacts territoriaux :

Deux grandes dynamiques urbaines sont à l'œuvre : la périurbanisation et la métropolisation. La première est une déconcentration à la petite échelle, un étalement de la ville, et la seconde est au contraire une concentration du peuplement, à une autre échelle, dans les grandes régions urbaines. Ces deux dynamiques, bien qu'opposées, sont liées. L'étalement urbain peut en effet apparaître comme la nouvelle modalité de la croissance urbaine.

Les entreprises se déconcentrent avec un retard sur l'habitat et avec un certain décalage spatial, la plupart préférant se localiser aux franges des agglomérations. Les premières activités concernées sont les commerces et services résidentiels ou de proximité, qui se dupliquent dans l'espace dès que les populations sont en quantité suffisante.²⁴

II.1.4. Les instruments d'urbanisme :

Introduction :

L'urbanisme réglementaire en Algérie est lié à la colonisation française. Le produit d'urbanisme a été marqué et continue à l'être par le fait français parce que jusqu'à nos jours l'urbanisme français reste une référence pour les autorités professionnelles du domaine en Algérie.

Après l'indépendance le gouvernement se préoccupe par le développement économique et l'urbanisme n'était pas parmi leurs priorités. Ce qui a engendré un déséquilibre régional après la croissance accélérée en absence de la gestion urbaine.

La période entre 1970 et 1980 été marquée par l'apparition des nouveaux outils de planification urbaine : les ZHUN et ZI. Ils ont entraîné plusieurs conséquences négatives notamment :

- Le gaspillage du foncier et terres agricoles ;
- Le déséquilibre entre l'existant et les projets projetés ;
- Le déséquilibre régional et l'insuffisance des infrastructures et d'équipements.

En 1980, les instruments d'urbanisme montrent leur dysfonctionnement. De nouveaux instruments à toutes échelles caractérisés par la prise de conscience étaient promulgués : SNAT, SRAT et PAW. La fin des années 80 était marquée par une évolution politique économique s'annonce pour limiter le rôle de l'état décideur à celui régulateur et contrôleur.

La période 1990 à nos jours : l'adoption des nouveaux instruments d'urbanisme PDAU et POS parallèlement à la libération du marché foncier. Ils sont approuvés pour contrôler l'utilisation des sols.

Les autorités continuent à fournir des efforts pour rattraper le retard en matière d'urbanisme et adopter les nouveaux concepts tels que le développement durable. Mais malgré

²³-« Etalement urbain et mobilité », WIEL, Marc ; Paris : La Documentaion Française, 2010.- 86 p

²⁴-« Etalement urbain et mobilité », WIEL, Marc ; Paris : La Documentaion Française, 2010.- 86 p

la disposition de toute cette gamme d'outils de gestion urbaine, il y a toujours des lacunes dans les instruments d'urbanisme : le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme et le plan d'occupation des sols. Pour mieux comprendre les raisons de cette défaillance nous allons présenter ces instruments dans le titre suivant.

II.1.4.3. Présentation des instruments d'aménagement et d'urbanisme (PDAU/POS) :

Introduction :

Dans cette partie, nous allons présenter les plans d'urbanisme en Algérie actuels, définis dans la loi 90-29 relative à l'aménagement et l'urbanisme : le plan directeur d'aménagement et de l'urbanisme (PDAU) et le plan d'occupation des sols (POS). « L'article 10 de la loi 90-29 définit les PDAU et le POS comme un nouvel instrument d'urbanisme »²⁵ qui va supplanter le plan d'urbanisme directeur (PUD). En théorie, le PDAU et le POS doivent inclure dans leurs élaborations différentes d'acteurs et ils exigent la faisabilité des projets, ce qui les distingue par rapport au PUD.

Ces deux instruments d'urbanisme ayant force loi. Ils « fixent les orientations fondamentales d'aménagement...et déterminent les prévisions et les règles d'urbanisme... »²⁶.

Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU) :

Définition :

Le PDAU est un instrument de planification et de gestion urbaine. C'est « un plan classique »²⁷. Son échelle d'intervention peut être une commune ou plusieurs commune, « Le PDAU.... Peut concerner une association de commune présentant une communauté d'intérêts économiques et sociaux,... »²⁸ Il est opposable aux tiers, c'est-à-dire que toute opération d'usage de sol ou de construction doit respecter ses dispositions. Il est initié par les collectivités locales (APC). Il suit les recommandations du PAW, SRAT et SNAT. Il est à moyen et long terme (15-20 ans). Le PDAU peut être révisé si son territoire d'intervention est en voie d'être saturé ou la commune change de vocation.

Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme partage son aire d'intervention en quatre (04) secteurs selon l'occupation et la nature du sol :

1. Secteur urbanisé (U) : « inclut les parties de territoire urbanisées à rénover, à restaurer ou à protéger. »²⁹
2. Secteur à urbaniser (AU) : « inclut les terrains destinés à être urbaniser à court et moyen terme, à un horizon de dix (10) ans »³⁰
3. Secteur d'urbanisation future (UF) : « inclut les terrains destinés à être urbaniser à long terme, à un horizon de vingt (20) ans »³¹

²⁵ Le journal officiel de la république algérienne n°52, du 29 décembre 1990. Article 10. p 1409 ;

²⁶ Le journal officiel de la république algérienne n°52, du 29 décembre 1990. Article 11. p 1409 ;

²⁷ M.SAIDOUNI. « Élément d'introduction à l'urbanisme : Histoire, méthodologie, réglementation ». Casbah édition. Alger 2000.P. 145. Pp.260,

²⁸ Le journal officiel de la république algérienne n°52, du 29 décembre 1990. Article 12. p 1409 ;

²⁹ Le journal officiel de la république algérienne n°52, du 29 décembre 1990. Article 20. p 1410 ;

³⁰ Le journal officiel de la république algérienne n°52, du 29 décembre 1990. Article 21. p 1410

³¹ Le journal officiel de la république algérienne n°52, du 29 décembre 1990. Article 22. p 1410

CHAPITRE III: L'état des connaissances

4. Secteur non urbanisable (NU) : inclut les parties de territoires qui ne sont pas destinées à être urbanisées pour des raisons particulières : zone à protéger, risque naturel ou technique.

Les objectifs :

Les principaux objectifs du PDAU sont :

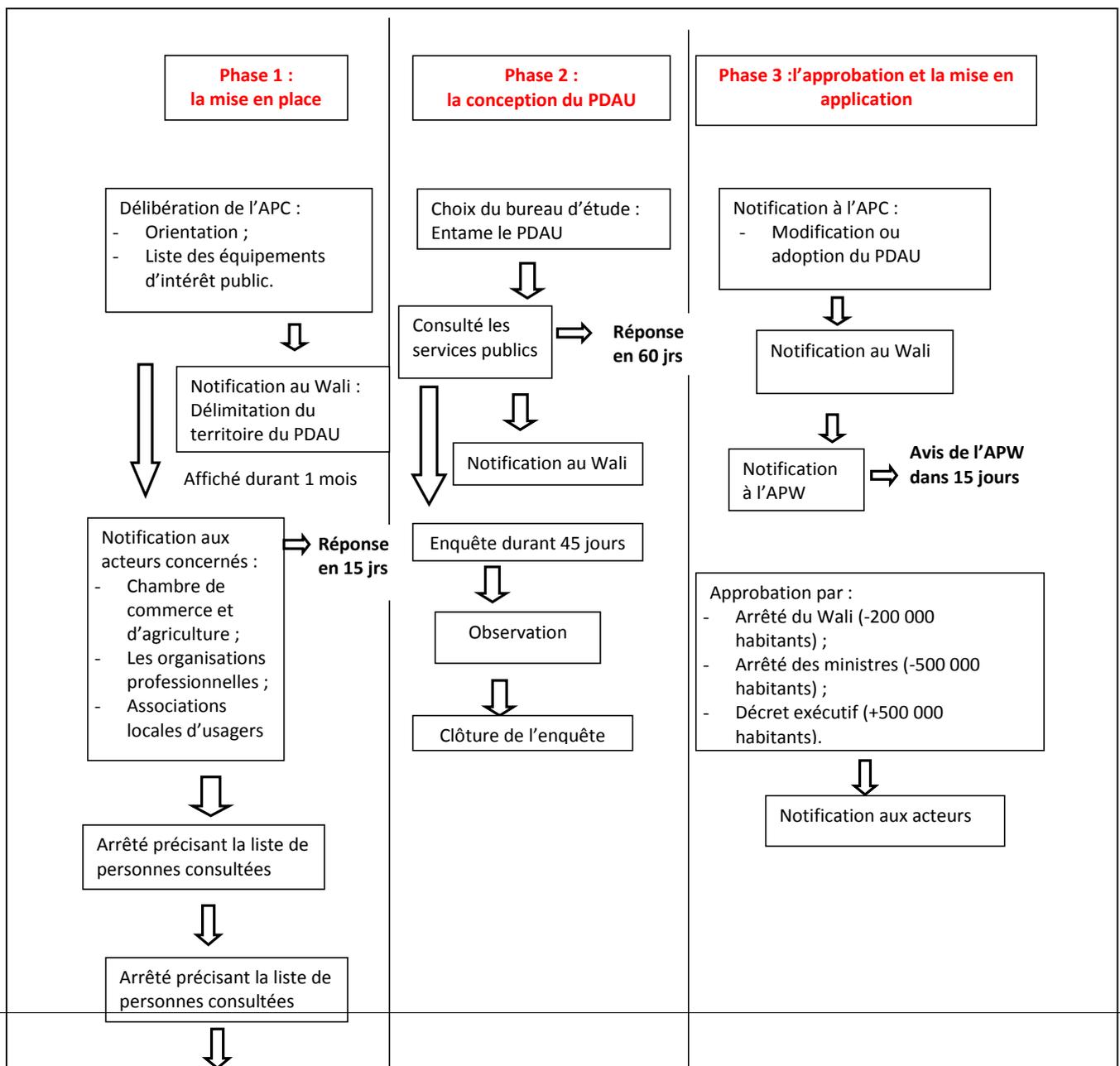
- Organiser la production du sol urbanisable, la formation et la transformation du bâti ;
- Satisfaire les besoins ;
- La rationalisation d'utilisation des sols ;
- Produire un cadre bâti en meilleur rapport qualité-cout.

Les procédures d'élaboration :

La procédure d'élaboration est arrêtée selon deux textes législatifs principaux :

1. Le décret n°91/177 du 28 mai 1991 fixant la procédure d'élaboration et d'approbation, des PDAU et le contenu des documents y afférents.
2. Instruction ministérielle n°02 du 07 avril 1996 relative à la mise en œuvre de la procédure d'approbation des PDAU.

Nous résumons les procédures d'élaboration et d'approbation du PDAU dans l'organigramme suivant et deviser cette procéduresous forme de phases : phase de mise en place, phase de conception du PDAU et phase d'approbation et de mise en application.



Le plan d'occupation des sols(POS) :

Définition :

Le POS un instrument réglementaire de détail. Il est le dernier niveau de la gestion et l'aménagement urbain, il dépend du PDAU. Le POS intervient à l'échelle du quartier et de la parcelle. Avant 1990 y'avait plusieurs lacunes dans ce qui concerne l'occupation des sols, alors « Dans les dispositions du PDAU, le plan d'occupation des sols fixe de façons détaillée les droits d'usage des sols et des constructions »³².

Comme le PDAU, le POS est opposable aux tiers, force de loi. Les différents POS et leurs limites sont définis préalablement par le PDAU.

« Le POS est l'instrument d'urbanisme le plus proche des préoccupations de l'architecte »³³. C'est l'instrument qui assure le passage de l'urbanisme à l'architecture. Il définit les modalités morphologique et fonctionnelle de l'occupation de la parcelle, les principale caractéristique du bâti et dans certain cas même le style architectural.

Les objectifs :

Le plan d'occupation des sols a pour objectif d'assurer et préciser :

- Les différents espaces publics ;
- Les emprises réservées aux ouvrages publics, aux installations d'intérêt général ;
- Les conditions d'occuper les parcelles et les activités ;
- Les droits de construire appliqués (C.O.S ; C.E.S et style architecturale) ;
- Les droits à construire : ce qui autorisé et ce qui est interdit ;

Les procédures d'élaboration :

« Les procédures d'élaboration de plan d'occupation des sols est semblable à celle du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme. »³⁴. Les points différencient le POS du PDAU sont:

³² Le journal officiel de la république algérienne n°52, du 29 décembre 1990. Article 31. p 1411 ;

³³ M.SAIDOUNI. « Elément d'introduction à l'urbanisme : Histoire, méthodologie, réglementation ». Casbah édition. Alger 2000.P. 156. Pp.260,

³⁴ R. SIDI BOUMEDIENE.. « L'urbanisme en Algérie : Echec des instruments ou instruments de l'échec ? ». Edition : Les alternatives urbaines. Alger 2013. P. 71. Pp 288 ;

- La liste des équipements d'intérêt public peut ne pas être publiée ;
- La durée de l'enquête est a 60 jours au lieu de 45 jours prévus pour le PDAU ;
- L'APC est la seule autorité qui approuve le POS ;
- Le POS n'est exécutoire que 60 jours après sa mise à la disposition du public.

Le contenu du POS :

« Le plan d'occupation des sols se traduit pas un dossier écrit et autre graphique :

- 1) Un règlement écrit qui contient :
 - a) Une note de justification de la comptabilité des dispositions du POS avec celles du PDAU et le programme retenu pour le territoire concerné ;
 - b) La partie du règle fixant pour chaque zone homogène et les zones particuliers : la natures et la destination des constructions autorisées ou celles interdites, les droits de construire exprimés par le COS et le CES... il précise les conditions d'occupation des sols...
- 2) Un document graphique qui se compose notamment :
 - a) Un plan de situation éch : 2000^{ème} ou 5000^{ème} ;
 - b) Un plan topographique éch : 500^{ème} ou 1000^{ème} ;
 - c) Une carte des contraintes géotechniques éch : 500^{ème} ou 1000^{ème} ;
 - d) Un plan d'état de fait éch : 500^{ème} ou 1000^{ème} ;
 - e) Un plan d'aménagement général éch : 500^{ème} ou 1000^{ème}. »³⁵

Conclusion :

A travers la présentation des procédures d'élaboration et d'approbation du PDAU et POS promulgués par les décrets exécutifs 91-177 et 91-178 du 28 mai 1991, nous pouvons souligner que ces deux instruments sont des règlements et non pas des études ou procédures d'aménagement. Ce qui explique leurs rigidités.

PDAU et POS sont des instruments que chaque commune doit mettre en œuvre. Ils sont établis à l'initiative et sous la responsabilité des P/APC. Durant notre stage à l'URBAB, nous avons constatées que les études de PDAU et POS sont menées d'abord en partant de l'analyse d'un état de fait avec une enquête socio-économique, pour projeter les besoins quantitatifs sur les terrains disponible.

Le PDAU définit les secteurs de son territoire, ainsi les limites des POS mais il ne précise sous aucune forme l'obligation de la cohérence entre eux. Ce qui fait que l'aménagement de l'extension de la ville est spécifique au bureau d'étude et ses compétences.

Les instruments d'urbanisme et par la démarche de vérification des projets après l'exécution (certificat de conformité) veille sur le respect de leurs dispositions seulement. De ce point il possible de constater la rupture entre la ville existée et projetée en absence de la cohérence et la vision de la continuité. La généralisation des lois même dans le POS ne traite pas les cas particuliers des villes sauf s'ils sont liés à la nature du sol. Alors comme conséquence l'assiette d'intervention est considérée comme un support au construction, sa localisation et formation est totalement ignorée.

II.1.4. Conclusion :

Nous avons démarré notre travail en développant un état de connaissance conceptuel concernant les notions : projet urbain, la survie des petites villes montagnard et instruments d'urbanisme. Pour déduire l'effet des instruments d'urbanisme sur les petites villes de montagne et l'avantage du projet urbain pour cette dernière. Ce point sera développé dans le chapitre III.

³⁵ De l'article 18 du décret exécutif N° 91-177. Du journal officiel de la république algérienne n°26 p 813/814 ;

Le premier concept est relatif au projet urbain. Un terme aussi riche et souple, qui touche les différents secteurs de la planification urbaine et implique les différents acteurs de la société.

Nos lectures nous ont amenées à distinguer la différence entre la ville et village .

Ce phénomène de petites villes de montagne n'est pas lié à la dimension spatiale. les petites villes ont un rôle à jouer dans le cadre d'une urbanisation raisonnée du territoire allant davantage vers une répartition plus équilibrée de la population et des emplois. En outre, nous estimons que les pays/PETR (Pôles d'Équilibre Territoriaux et Ruraux - structures où espace urbain et espace rural sont réunis) sont la bonne échelle pour assurer la cohésion économique, sociale et durable

La troisième notion de ce travail est les instruments d'urbanisme. Ces derniers restent un règlement juridique et un plan dessiné à calquer sur nos territoires, loin d'une étude qualitative urbaine.

Une maîtrise de l'aménagement des villes passe essentiellement par la maîtrise de ses extensions spatiales et urbaines et ce la ne peut pas se faire dans les limites strictes des instruments d'urbanisme et son idéologie sectorielle. La définition du projet urbain nous a permis de conclure qu'il est la procédure la plus particulière pour chaque problématique. Donc une maîtrise des villes peut être réussite par la démarche du projet urbain et réussir une telle maîtrise veut dire maîtrise et réussir les petites villes de montagnes comme une des figures majeures de la transformation et la formation des villes.

Enfin, l'étude de ces concepts nous permet de cerner et identifier les relations entre eux. L'intégration d'une nouvelle stratégie qui vise à aménager ou consolider les petites villes de montagne parfois par l'amélioration des instruments d'urbanisme ou par un changement radical.

Ces dans ce sens l'analyse thématique des exemples internationaux et nationaux présentée ci-après, nous paraît nécessaire, parce que chaque projet consiste en une mise en œuvre d'une nouvelle stratégie urbaine pour les petites villes .

II.2. L'analyse thématique :

II.2.1. Introduction

Dans ce volet de ce chapitre on va passer de la théorie à l'application et voir l'étalement urbain et les petites villes de montagnes durant l'urbanisation des villes pour confirmer ou infirmer notre hypothèse de travail, et montrer ce que le projet urbain a ramené de nouveau pour ce concept.

Nous avons sélectionné ces projets d'aménagement parce qu'ils touchent le même thème de notre recherche en termes de la problématique et l'objectif principal de leurs réalisations, Leur objectif ne serait pas nécessairement de grossir mais **de se stabiliser en offrant une bonne qualité de vie , et répondent au souci de dépasser la vieille dichotomie ville/campagne .**

Le choix des exemples français basé sur que l'Algérie était colonisée pour une longue période par l'état français qui a laissé son influence sur la politique urbaine algérienne jusqu'à présent. Le troisième choix est un exemple Londres pour voir les effets de l'étalement urbain et les nouvelles tendances en matière d'urbanisme

La méthodologie d'analyse de chaque exemple peut être schématisée comme suit :

Processus de structuration de la ville: Voir la rupture dans la forme historique des relations villes-campagnes par rapport à l'extension de la ville. "l'étalement urbain"

les petites villes montagnard face aux instruments d'urbanisme: voir si la petites villes montagnard existe dans les dispositifs des instrument d'urbanisme classique.

Présenter le type d'aménagement des petites villes montagnard, pour montrer qu'elle est liée à la qualité et à la mixité fonctionnelle et sociale.

Figure 06 : organigramme de la méthodologie de l'analyse thématique

II.2.2. Politique de ceinture verte:

II-2.4.2- Exemple : Londres

➤ **Localisation :**

Londres, située dans le sud-est de la Grande-Bretagne, est la capitale et la plus grande ville de l'Angleterre et du Royaume-Uni. Longtemps capitale de l'Empire britannique, elle est désormais le siège du Commonwealth of Nations.



Figure : 2.8 situation géographique de Londres source : Google map

➤ **Critère du choix :**

À partir des années 1990, la ville et la banlieue redeviennent attractives et gagnent de nouveaux des habitants.

• **Les réponses spécifiques apportées par Londres**

Une ville aux fonctions diversifiées au rayonnement mondial, fonctions de la ville (économique, politique, culturelle) :Siège du parlement britannique, Aéroports Village olympique, Quartiers des affaires

Une accessibilité constamment améliorée :

- à l'échelle régionale et nationale : -Réseau autoroutier
-Voies ferrées
- à l'échelle européenne et mondiale : -ligne de l'Eurostar
-Aéroports internationaux

➤ **Problématique:**

SÉGRÉGATION ET ÉTALEMENT URBAIN

A. Étalement Urbain De Londres

La ville de Londres s'est constituée sur les bords de la Tamise. La ville s'est étalée progressivement pour atteindre les limites de la ville centre à la fin du XIX^e siècle. Mais c'est au XX^e siècle que cet étalement fut spectaculaire avec la constitution de **banlieues** (p. 174) accueillant une population ayant des difficultés pour se loger en ville.

À partir des années 60, la ville et sa banlieues sont moins attractives : elles perdent de la population au profit des espaces plus éloignés de l'aire métropolitaine voire le Grand Sud-Est de l'Angleterre. La population va se loger de plus en plus loin afin de trouver un logement à moindre coût : ce phénomène est qualifié d'étalement urbain.

B. Un espace marqué par les ségrégations

Contrairement à Paris, les populations pauvres sont concentrées dans la ville centre dans des quartiers précis formant la moitié de cette ville centre. Ces quartiers pauvres sont ceux qui accueillent des populations étrangère ne se mélangeant pas au reste de la population. Finalement les communautés vivent entre elles, avec peu de relations avec le reste de la population dans des situations précaires. A la ségrégation sociale, s'ajoute donc une ségrégation ethnique.

Londres a connu au XX^e siècle un étalement urbain qui a conduit sa population à habiter de plus en plus loin alors que son centre restait occupé par les populations les plus pauvres.

Ces mouvements de populations ont donc favorisé une ségrégation spatiale.

C. Si la mise en place d'une zone tampon non constructible peut freiner l'étalement urbain, ce n'est généralement que temporaire ; tôt ou tard, le développement urbain franchira cette barrière. Sans que d'autres mesures orientent la façon dont se développe la collectivité à l'intérieur de la ceinture et la manière dont les municipalités de l'extérieur se développent.

Le phénomène de franchissement, parfois appelé (saute-mouton).

➤ **Objectifs :**

A. L'application de la ceinture verte à Londres :

Au départ, les objectifs des ceintures vertes étaient d'empêcher l'étalement, afin de protéger le site de ville historique et empêcher les villes voisines de fusionner. Elles se caractérisent principalement par leur permanence.

Le succès même de la ceinture verte qui vise à limiter le développement de la ville est un facteur important de résistance à d'autres changements.

La Loi sur la Commission des terres de 1973 a été adoptée pour préserver le territoire agricole et encourager l'agriculture.

L'idée de base est simple ; créer une zone tampon composée de terres agricoles ou de milieux naturels. Les objectifs associés sont multiples et prennent plus ou moins de place selon les époques et les modes :

- Assurer une capacité de production alimentaire à proximité de la zone peuplée,
- Préserver le patrimoine rural et l'accès à «la nature» pour les citoyens (notamment à des fins récréatives).
- Conserver la biodiversité,
- Bénéficier des effets bénéfiques de la proximité d'espaces verts (qualité de l'air, régulation climatique...), et bien entendu
- Limiter l'étalement urbain et favoriser une utilisation plus optimale du territoire.

B. LES EFFORTS D'AMÉNAGEMENT EN MATIÈRE DE TRANSPORT

1. UN RÉSEAU DE TRANSPORTS EN EXTENSION

Parce que la population vit de plus en plus loin du centre, le réseau de transport a dû être étendu et densifié pour répondre aux besoins de la population. Ainsi, le Grand Londres est au centre d'un maillage (découpage de l'espace qui en permet l'appropriation) d'autoroutes et de lignes ferroviaires qui relient l'agglomération aux autres grandes villes du pays.

L'agglomération est également en relation avec les autres grandes villes mondiales par l'intermédiaire d'aéroports internationaux implantés dans le Grand Londres.

Afin de limiter les pollutions, les efforts récents portent plus particulièrement sur les transports en commun qui permettent des circulations plus rapides par le biais du train ou du métro automatique.

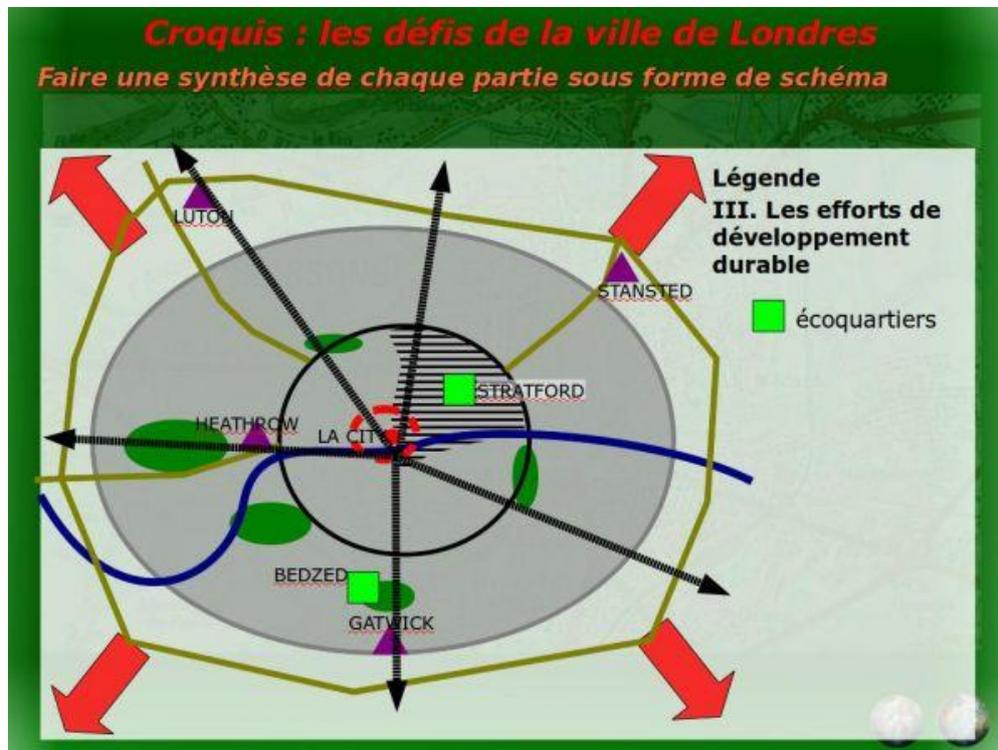
2. LES LIMITES DU RÉSEAU DE TRANSPORT

L'inconvénient de ces transports en commun c'est qu'ils ne relient que les principales villes entre elles. Le reste de l'agglomération est alors essentiellement desservi par l'automobile. Les axes sont alors congestionnés en direction de Londres.

La seule solution trouvée pour améliorer les circulations est de diminuer le trafic automobile en instaurant un péage à l'entrée dans Londres. Effectivement les temps de parcours ont été réduits car un certain nombre d'habitants ont préféré utiliser les transports en commun comme les bus. L'exemple de ce péage apparaît donc comme efficace.

Pour répondre à l'étalement urbain, les autorités ont dû faire un gros effort pour développer les transports et plus particulièrement les transports en commun qui respectent davantage le pilier environnemental du développement durable.

C. LES EFFORTS ENTREPRIS DANS LE DÉVELOPPEMENT DURABLE



1. DES PROJETS DE VILLE DURABLE

La ville de Londres est exemplaire dans le développement durable pour au moins deux quartiers. Un des premiers éco-quartiers construits l'a été **dans le sud du Grand Londres : il s'agit de Bedez**. Il visait tout d'abord à répondre au pilier environnemental en produisant l'énergie que consommerait ce quartier. Les efforts ont particulièrement porté sur le chauffage : les appartements sont exposés au soleil avec l'utilisation de panneaux solaires mais aussi une petite centrale électrique dont la chaleur est réutilisée. Cela passe également par des économies d'énergie et d'eau. Par exemple, le quartier a interdit l'utilisation de l'automobile. Enfin, le pilier social n'est pas oublié : 50 % des constructions sont des logements sociaux.

Plus récemment, pour les JO de 2012, Londres a commencé la construction d'un **éco-quartier à Stratford, dans la ville centre**. Tout d'abord, cela correspond à une politique sociale : redynamiser un quartier en crise, favoriser le développement de l'Est de la ville. Cet éco-quartier fait une grande place aux espaces verts avec une circulation des voitures interdite.

2. LES LIMITES DE CES CONSTRUCTIONS

L'éco-quartier de BedZed s'est révélé plus cher que prévu, son fonctionnement est aussi trop complexe pour la population et les bureaux qui y étaient prévus ne se sont pas installés : du coup, la population doit se déplacer pour aller travailler. Au niveau social, les populations plus pauvres ne se mélangent pas vraiment avec les autres habitants. Même le pilier environnemental est parfois remis en cause : la voiture apparaît par exemple nécessaire pour vivre dans un quartier éloigné de la ville centre.

Les mêmes problèmes risquent de se poser à Stratford où la voiture paraît également indispensable. Certains craignent également qu'une nouvelle population riche séduite par le projet vienne chasser les populations plus modestes habitant le quartier.

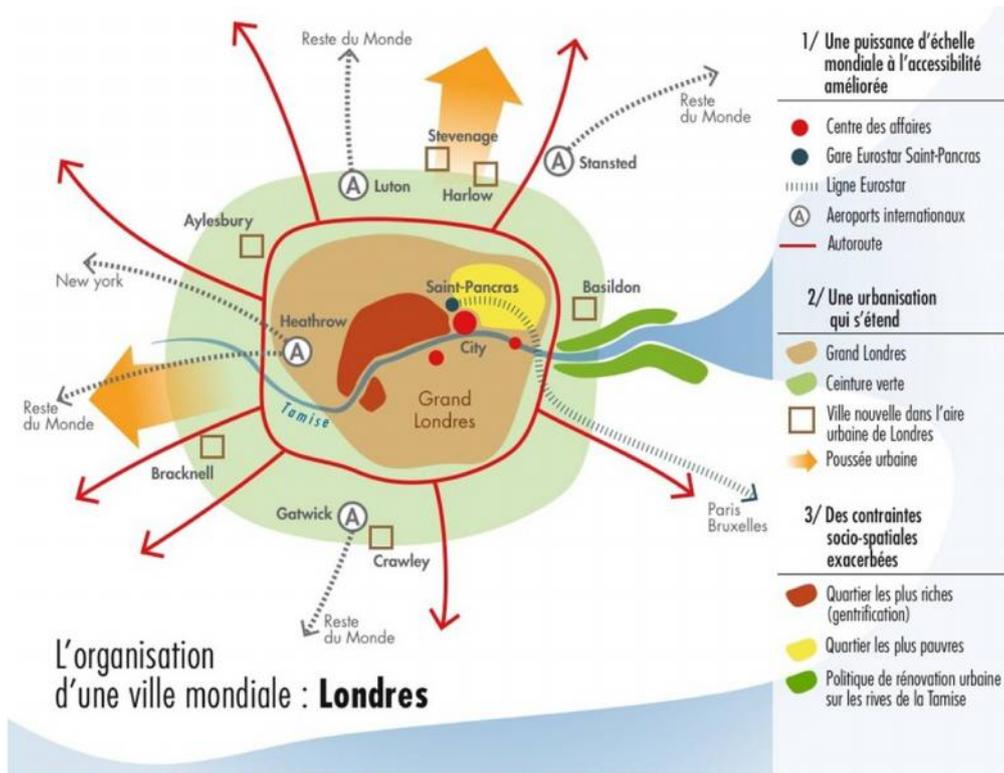
Ccls :

Londres est exemplaire des défis qui se posent à une ville du Nord.

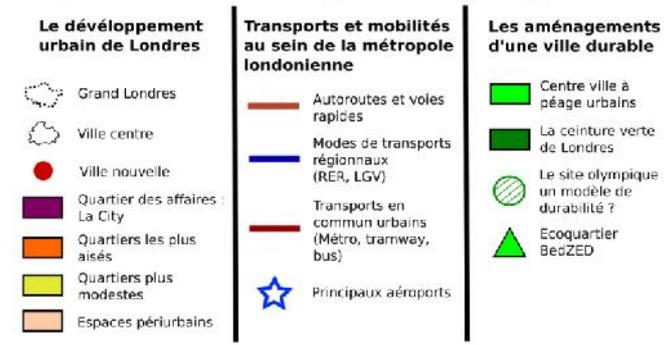
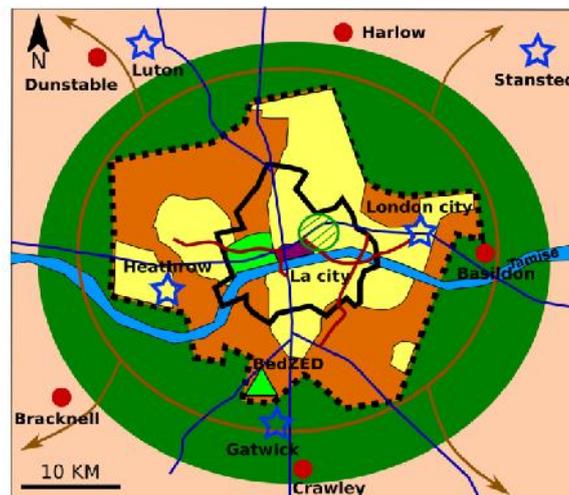
- I. Le premier de ces défis vient de l'étalement et de la ségrégation que continue de connaître l'aire métropolitaine.
- II. Pour faire face à cette croissance rapide, les pouvoirs public ont porté leurs efforts sur les transports mais en laissant de côtés les problèmes sociaux créés.
- III. Aujourd'hui, l'attention est davantage tournée vers les questions environnementales avec la création d'éco-quartiers qui semblent renforcer la ségrégation sociale.

	Avantages	Désavantages
Environnementaux	<ol style="list-style-type: none"> 1. Amélioration de la qualité de l'eau 2. Amélioration de la qualité de l'air 3. Réduction de la température en période de chaleur 4. Établissement d'une grande biodiversité 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Augmentation probable des déplacements motorisés dû au phénomène de "saute-mouton" 2. Pérennisation probables de pratiques agricoles nocives
Sociaux	<ol style="list-style-type: none"> 1. Amélioration de l'accessibilité aux espaces naturels 2. Sensibilisation du public 3. Amélioration de la santé publique 4. Amélioration du paysage métropolitain 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Diminution de l'accessibilité à la propriété en raison de l'augmentation des coûts d'acquisition par la raréfaction du foncier 2. Rejet de la population de vivre en secteur plus dense
Économiques	<ol style="list-style-type: none"> 1. Attraction d'investissements par l'amélioration du cadre de vie 2. Contribution à la revitalisation de certains secteurs 3. Développement de l'industrie récréotouristique 4. Création d'emplois 5. Augmentation de la valeur immobilière à proximité de la ceinture 6. Entretien peu coûteux versus celui des parcs urbains 7. Soutien à l'économie agricole 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Coût élevé d'acquisition des espaces dédiés à la ceinture verte 2. Risque de "saute-mouton" ce qui engendrerait la construction de nouvelles infrastructures 3. Pertes d'emplois dans les domaines reliés à la construction 4. Risque de raréfaction de terrains pour l'implantation d'activités industrielles

Avantages et désavantages des ceintures vertes pour le développement urbain.



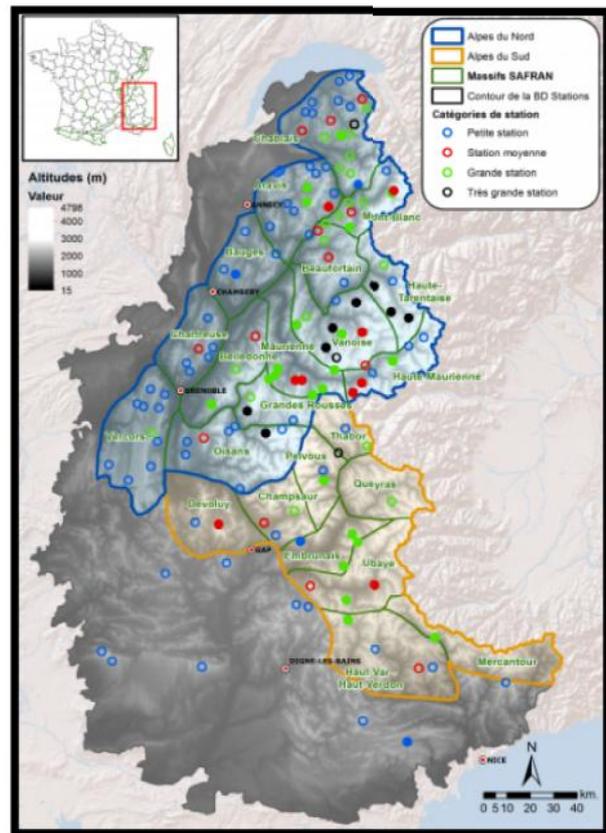
Quels aménagements durables à Londres pour répondre à la croissance urbaine ?



II.2.2. **Politique de la survie des petites villes montagnardes :**

Exemple II : les alpes de France :

les Alpes sont une chaîne de montagnes qui s'étend en Europe, recouvrant la frontière nord de l'Italie, le Sud-est de la France, Monaco, la Suisse, le Liechtenstein, L'Autriche le Sud de l'Allemagne et la Slovénie.



Quelques études récentes permettent de disposer de bases chiffrées et d'aboutir à certaines conclusions:

Alpes du Nord.

Une étude, ville par ville, montre que les fortes progressions de population sont liées aux activités de tourisme d'hiver, à la fonction régionale et à certains types d'industrie (industries diversifiées, mais ni minières ni textiles).

Alpes du Sud

Les villes sud-alpines semblent donc en assez bonne santé et pourraient être un exemple de ce qu'il faut faire, mais les difficultés ne manquent pas et le maintien de la vitalité économique et démographique est soucieux.

critère de choix

La montagne est le domaine de la petite ville, centre local ou ville spécialisée; La faible densité de population, le morcellement, les distances mènent au développement de petits organismes que l'on s'accorde à limiter aux vingt à vingt-cinq mille habitants, Le thème de la

petite ville est classique en géographie montagnarde, qu'il s'agisse des grands massifs de type alpin ou des ensembles plus modestes de l'Europe hercynienne.

Or, l'existence de ces petits organismes semble avoir une base mal assurée. cela apparaît dans les statistiques démographiques qui révèlent souvent de belles croissances, mais aussi des stagnations ou même des déclin. Dans leurs conversations, les responsables municipaux ne cachent pas leurs soucis devant la difficulté de trouver de nouveaux emplois pour leur population. Le problème est général en France pour les petites villes, mais il se pose de façon particulière en montagne, par suite de son relief, de son économie spécifique, de sa densité réduite.

Quelles sont les difficultés et les menaces qui pèsent sur ces centres montagnards et quelles en sont la nature et les causes ? C'est la première question à se poser. Il faudra voir, alors, quelles solutions sont possibles pour sauvegarder, et développer, ces petites villes.

Il convient donc de bien chercher à comprendre la nature et les causes des difficultés des petites villes et des menaces qui, maintenant ou à échéance, pèsent sur elles.

Problématique particulier :

1. Nature et causes des menaces.

Puisque les villes sont menacées dans leurs activités, examinons successivement les villes spécialisées et les villes polyvalentes à fonction plutôt régionale.

Les problèmes sont plus graves dans le premier cas que dans le second.

-Les villes spécialisées : il s'agit essentiellement des centres industriels et touristiques.

Beaucoup d'industries sont nées en montagne de conditions autrefois favorables, mais qui appartiennent aujourd'hui au passé. les industriels préfèrent de nos jours s'installer dans des plaines, où l'espace ne leur est pas mesuré, où les transports sont meilleurs et où l'électricité arrive tout aussi bien et pratiquement au même prix; aussi, actuellement encore, on annonce de nouvelles fermetures d'usines (Péchiney, O.N.E.R.A., Calypso).

-L'industrie textile, dans les massifs comme ailleurs, est touchée par une crise générale, et les petits établissements dispersés en montagne se sont trop souvent laissé surprendre par une conjoncture qu'ils n'arrivent pas à surmonter. Les villes des vallées sous- vosgiennes ont fermé beaucoup d'usines, et l'industrie cotonnière s'est plutôt concentrée dans la plaine.

-Les centres touristiques qui s'élèvent au niveau de la petite ville ne sont pas très nombreux, mais sont tous en progrès.

C'est vrai des villes thermales, mais ce l'est aussi de celles du ski. L'essor de ces dernières, comme Chamonix et Megève, se ralentit peut-être, mais il n'est pas arrêté. Saint-Moritz 10, station d'été et d'hiver, n'a pas fini de se développer. Toutefois, à propos de ces villes de la neige, on peut se demander si leur expansion, à partir d'un certain niveau d'équipement, ne doit pas être limitée pour qu'elles conservent des dimensions humaines : ne vaut-il pas mieux quelques

Stations moyennes, encore proches de la nature, plutôt qu'une grande ville des neiges en macadam et béton ?

Les villes polyvalentes, à dominante régionale.

La montagne offre beaucoup d'exemples de petits organismes urbains, qui vivent par et pour leur campagne environnante, tout en y ajoutant une ou deux autres fonctions, industrielle ou

touristique. Ces villes paraissent vivaces et ce sont elles qui ont le mieux progressé : il est certain que la hausse du niveau de vie du Français et le développement des diverses activités économiques offrent des débouchés aux commerces et services des villes.

Mais les menaces ne sont pas absentes et risquent d'affecter gravement l'existence même de ces centres. En premier lieu, l'exode rural, qui n'est pas terminé, réduit la clientèle constituée par les montagnards, et limite donc les ressources de la ville, ce qui n'est pas toujours compensé par un accroissement des achats de ceux qui restent.

Si un village de sports d'hiver s'ouvre dans la zone d'influence d'une petite ville, il n'y a pas fatalement bénéfice pour cette dernière.

En effet, et c'est là une seconde difficulté, le montagnard, aujourd'hui motorisé et plus aisé qu'autrefois, n'hésite pas à se déplacer et « saute » volontiers la petite ville pour en gagner une plus grande, mieux équipée, peut-être plus agréable.

Quel est le seuil en dessous duquel une ville n'en est plus une et devient une bourgade, et de quelle clientèle doit-elle disposer dans son aire d'attraction ? Il n'y a pas encore d'études systématiques faites à ce sujet. Nous avons cherché à mesurer, si ce n'est le souhaitable, du moins la réalité dans les Alpes du Sud, mais, par suite de la faible densité de cette montagne, il est probable que nous ne sommes guère au-dessus du seuil commandant la survie de la cité. Le niveau supérieur de la petite ville "population / clientèle extérieure" est souvent retenu comme le seuil minimal pour faire vivre une ville et ses équipements.

Ces difficultés ne doivent pas faire oublier qu'il y a beaucoup de petites villes en plein essor, qu'elles soient industrielles ou régionales. Il y a donc des solutions.

OBJECTIFS : Les Solutions Possibles:

Que cherchent les responsables d'une ville ? Des emplois nouveaux ; c'est-à-dire qu'ils désirent des activités nouvelles et, parmi celles-ci, celles qui exigent beaucoup de main-d'œuvre, de préférence à celles qui ont une forte productivité. En effet, ces emplois,³⁶

compte tenu de la famille de chaque travailleur, permettront à la ville de maintenir sa population ou d'affirmer une croissance démographique. En outre, ces nouvelles activités seront créatrices de richesses, en sollicitant d'autres activités (bâtiment, commerces, services) et en apportant de l'argent à la municipalité (patentes, notamment industrielles).

Toutes les activités n'ont pas le même pouvoir créateur d'emplois. L'agriculture moderne recourt de plus en plus aux services urbains, pour la production et pour la vente ; il faut donc la maintenir dans la campagne, pour que la ville en profite indirectement, mais le nombre d'emplois créés dans les commerces est limité, d'autant plus que l'exode rural se continue. L'industrie est plus intéressante, directement et par ses effets induits, et elle paie de bonnes patentes, mais la mécanisation de plus en plus poussée du secteur secondaire limite ses besoins en main-d'œuvre. Par contre, le secteur tertiaire, par définition peu ouvert à la mécanisation (cf. J. Fourastié), a besoin de beaucoup de personnel : les services offrent donc un grand intérêt, en particulier ceux d'origine publique (hôpitaux, établissements d'enseignement...) et le tourisme. Une première question se pose alors : les petites villes de la montagne sont-elles susceptibles de séduire des chefs d'entreprise en quête d'implantations ?

³⁶ -11 Cf. B. Barbier, op. cit. 12 R. Dugrand, *Villes et campagnes en Bas-Languedoc* (Thèse, P.U.F., 1963).

1. Les possibilités des petites villes de montagne:

Avant d'examiner l'intérêt particulier que peut offrir chaque type d'activité, il convient d'examiner les atouts dont dispose la petite cité montagnarde. Ils sont nombreux, parce qu'elle offre des paysages pittoresques, des ressources touristiques proches, des dimensions à l'échelle humaine. Mais toutes les villes n'ont pas les mêmes chances.

La position géographique de la ville est toujours un élément déterminant. Le carrefour, permettant de communiquer facilement, reste un atout précieux, qu'il soit au contact de la plaine ou dans la montagne.

On sait aussi que les beautés du cadre naturel et les possibilités offertes par la neige sont des attraits puissants qu'offrent certains types de montagne et que la plaine ne possède pas.

Les montagnes riches fournissent aux petites villes un environnement économique utile, parce que ce sont des réserves de clients

L'éventail limité des enseignements locaux risque de ne pas offrir la main-d'œuvre qualifiée nécessaire et, trop souvent, l'enseignement général offre des chances de carrière dans le tertiaire et exclut l'industrie : on peut assister à un exode de jeunes non formés aux carrières du secondaire alors qu'une industrie cherche de la main-d'œuvre.

Enfin, tout dépend du dynamisme des dirigeants locaux. Certains sont actifs, ont des relations, de l'ambition et arrivent à leurs fins. D'autres sont des gestionnaires tranquilles, qui manquent d'initiative ou qui redoutent une irruption de nouveaux habitants changeant des habitudes ou une majorité politique. A cette échelle, le facteur humain a plus d'importance qu'au niveau de grandes villes dont les attraits objectifs sont plus indépendants de l'initiative humaine.

2. Les solutions industrielles.

Les petites cités montagnardes ont donc des possibilités intrinsèques, mais avec leurs limites. Or les activités à la recherche d'implantations ont aussi leurs exigences.

On sait qu'une industrie ne peut se créer dans n'importe quel milieu; elle a besoin d'un environnement constitué par une main-d'œuvre qualifiée, par des moyens de transport satisfaisants, par des commerces et services appropriés, « enclavés » ou non, etc., il lui faut une « masse critique » que lui offre l'existence d'autres industries; elle a besoin d'espaces plats, vastes et bien équipés. Enfin, une tradition industrielle lui donne la garantie de dirigeants locaux et de personnes habitués à penser industrie. Cette somme de conditions est difficilement réunie dans une petite ville, à cause de ses faibles dimensions. Que dire quand il s'agit d'une cité de montagne ! Créations et conversions d'industries y seront plus incertaines qu'ailleurs, du fait de l'obstacle supplémentaire que constitue le relief.

Si la ville n'a jamais eu d'industrie, elle a peu de chances d'en attirer; on sait les difficultés qu'a rencontrées la décentralisation industrielle. Beaucoup de greffes n'ont pas réussi sur des milieux mal préparés.

L'opération a pu avorter, avant même de commencer, ou échouer ensuite. Les situations et sites, conditionnés par la nature du sous-sol ou par la forte dénivellation nécessaire, sont rarement satisfaisants pour d'autres industries (fonds de vallées étroites, encaissement sous de longs versants). Comment attirer des industriels dans une région mal placée, dans un cadre peu souriant, pour utiliser une main-d'œuvre inadaptée à de nouveaux travaux ?

Les villes jurassiennes, dont l'industrie est partie du bois des forêts montagnardes, se maintiennent grâce à une adaptation constante aux exigences du marché et se sont remarquablement spécialisées chacune dans une activité moderne. En Forêt-Noire, une étude récente¹⁵ a montré la remarquable réussite industrielle des villes de Villingen, St-Georgen et Triberg et de leur région, qui ont débuté autrefois avec la fabrication artisanale d'horloges entièrement en bois et qui sont arrivées aujourd'hui à de délicates fabrications de téléviseurs en couleur ou de matériel électronique, tout en conservant les structures familiales et le contrôle local de leurs activités; quoique la population ait doublé³⁷

L'industrie peut n'être pas la seule ressource d'une ville. C'est le cas de villes polyvalentes qui ajoutent la fonction secondaire aux autres. Les problèmes sont comparables, parce que les exigences industrielles sont les mêmes, mais la différence tient à ce qu'un échec y est moins grave : les différentes activités s'y compensent..

3. Les solutions touristiques:

Le tourisme est l'espoir de beaucoup de villes. Les vacances sont, en effet, devenues une habitude bien ancrée dans les mœurs et le citadin réduira d'autres dépenses avant de limiter celles de ses loisirs d'été ou d'hiver. L'apport d'argent dans une région touristique est considérable par suite de la vente de terrains ou de maisons, de la construction de résidences secondaires, des dépenses quotidiennes des clients, etc.

Le multiplicateur touristique est élevé. La création d'emplois est appréciable (un pour huit touristes). Quelle ville ne songerait pas à profiter de ce pactole ?

Or, s'il y a beaucoup de stations, il y a peu de villes touristiques, c'est-à-dire de villes vivant uniquement du tourisme et en tirant une importante population permanente.

Ce sont des villes thermales et de villégiature, et surtout de grandes stations alpines, d'été et d'hiver. Il n'est pas facile d'en créer un grand nombre, car cela nécessite un cadre de qualité, des possibilités étendues sur un plan sportif (notamment pour les surfaces skiabiles), de gros investissements et une savante publicité capable de faire jouer le snobisme.

En fait, pour une petite ville, le tourisme est un complément d'activité. Cela peut concerner un centre, d'altitude moyenne, dont la situation permet d'en faire un lieu de passage fréquenté, dont le cadre pittoresque autorise les séjours en hôtel ou en résidence secondaire. Cela n'est pas possible partout, et cela ne s'accorde pas avec les sports d'hiver, mais il y a là une ressource secondaire appréciable. Les exemples sont nombreux dans les Alpes et les Pyrénées, mais aussi dans les montagnes moyennes. Briançon et Sallanches sont représentatifs, mais le tourisme n'est pas leur seule activité.

4. Les autres activités tertiaires. Le rôle de l'État:

Si une ville n'a pas de talents particuliers pour développer l'industrie ou le tourisme et en faire la ressource essentielle, il lui reste les activités tertiaires. S'il s'agit, comme c'est généralement le cas, d'une petite cité à fonction régionale, il lui faut renforcer son assise par celles-ci. En montagne, c'est le cas le plus fréquent.

Les villes polyvalentes à fonction régionale, qu'elles disposent ou non de revenus accessoires grâce aux secteurs secondaire et touristique, qu'elles soient au sommet ou à la base de la hiérarchie des petites villes, redoutent toutes la réduction de leur clientèle qui atteindrait leurs commerces et services. Aussi se tournent-elles vers certaines activités tertiaires qui sont

³⁷ -15 Cf. A. Thomas, L'industrie dans le cercle de Villingen (Forêt-Noire) (Annales de Géographie, juillet-août 1971, p. 440-450).

grosses consommatrices d'emplois : hôpital, hospice pour vieillards, établissement psychiatrique, centre médico-social, collège d'enseignement secondaire, général ou technique, etc. Ces organismes ont l'avantage d'exiger chacun un important personnel de quelques dizaines, ou de plus de cent employés. Cela se traduit, en y incluant les familles, par un supplément de quelques centaines d'habitants. Les salaires sont distribués régulièrement. L'implantation une fois acquise n'est plus remise en question, comme ce serait possible pour une industrie. Chaque établissement reçoit des visiteurs, parents ou amis, qui dépensent dans la ville. Tout cela sollicite l'activité tertiaire et remplace les clients, extérieurs, de la campagne par ceux, intérieurs, de la ville.

Bien sûr, c'est l'Etat qui investit. C'est une garantie d'indépendance pour une petite ville qui n'a pas de moyens et qui appelle, en la redoutant, une industrie décentralisée dont le siège est à Paris. L'Etat ne peut être derrière chaque petit centre, mais, dans sa politique d'Aménagement du Territoire, doit soutenir les fragiles unités rurales campagnardes et leurs centres, améliorer les liaisons de ceux-ci et leurs équipements publics afin de retenir les habitants sur place. En fin de compte, l'implantation de ces établissements si recherchés est surtout fonction du dynamisme, des relations personnelles ou du poids politique des élus locaux.

Un cas particulier mais intéressant est celui des retraités qui quittent les grandes villes et recherchent des cités modestes, aux prix modiques, bien équipées, agréables. Il y a là, dans la ville d'accueil, des revenus assurés très régulièrement pour de nombreuses professions. Une municipalité gérant une ville bien placée et convenablement équipée ne devrait pas négliger l'appoint des gens du troisième âge.

II.2.6. Conclusion de l'analyse thématique :

La gestion stratégique de l'aménagement urbain est le synonyme du projet urbain. Le projet urbain n'est pas un règlement mais une démarche. Il s'agit de constituer une équipe pluridisciplinaire, de dépasser les logiques sectorielles. La participation des différents acteurs prend plusieurs formes et s'étale sur le temps (temporalités).

la gestion économe de l'espace l'un des point clés. spécifie que les Parties contractantes devront prendre des mesures appropriées pour assurer une utilisation économe et rationnelle des sols. Les Parties contractantes devront également prendre des mesures appropriées pour réduire les préjudices quantitatifs et qualitatifs causés au sol, notamment en limitant l'imperméabilisation. Le protocole « *Aménagement du territoire et développement durable* » spécifie que les collectivités territoriales compétentes devront établir des Plans et/ou programmes d'aménagement du territoire et de développement durable comprenant, à chaque fois que cela sera approprié, des mesures garantissant : (i) une « *délimitation adéquate et économe des territoires à urbaniser, y compris les mesures visant à assurer que les surfaces ainsi délimitées seront effectivement construites* », (ii) une « *limitation des résidences secondaires* », et (iii) une « *orientation et concentration de l'urbanisation sur les axes desservis par les infrastructures de transports et/ou en continuité avec les constructions existantes* ».

Plus que les grandes, les petites villes sont soumises aux aléas de la conjoncture. Même si rien ne semble les menacer, elles sont tenues de songer à l'avenir et de prévoir de nouvelles ressources. La spécialisation est dangereuse et la diversification des activités est une nécessité.

En effet, le petit centre local est le soutien de sa région, la condition du maintien de ses habitants, de leurs activités agricoles; toute régression de l'un est suivie d'un recul de l'autre. Il y a, évidemment, l'interaction ville-campagne, mais il ne faudrait pas oublier le rôle essentiel

du premier maillon de l'armature urbaine. En outre, la petite ville est l'organisme urbain qui, par habitant, a le coût le moins élevé en infrastructure (eau, égout, gaz, électricité), c'est aussi celui qui a le prix de revient le moins élevé quant aux services communaux.

Le colloque sur les « grandes et petites villes » l'a montré. La petite ville est à défendre Mais faut-il pour autant sauver toutes les petites villes montagnardes ? Cela semble difficile. Et pourtant ! Ce sont presque toujours des cités anciennes, dignes d'intérêt, peuplées d'habitants qui ont dû lutter pour vivre.

Cependant, dans la plupart des cas, la petite ville de montagne joue un rôle trop important vis-à-vis de son bassin ou de ses vallées pour que l'on néglige de la soutenir et de l'aider à remplir sa mission pour laquelle elle est irremplaçable.

Chapitre III: **Quelles politiques publiques en matière d'étalement urbain ?**
Les petites villes : des agents d'urbanisation durable ?

III.1. Processus de formation et de transformation des villes :

Introduction :

Toutes les villes du monde ne cessent de se développer et de changer leur forme urbaine suivant les changements politiques, sociaux, culturels et économiques. La localisation du premier noyau de la ville est imposée par certaines conditions, par exemple la proximité des cours d'eau, certaines exigences militaires et le territoire.

De ce fait chaque ville a ses caractéristiques, elle possède sa forme urbaine spécifique souvent liée aux données naturelles de son site.

A travers ce titre nous allons étudier la façon dont le paysage urbain de la ville de LARBAA s'est développé. Ce développement est lié au territoire et l'histoire, il a eu lieu parallèlement aux conjonctures sociales, politiques et économiques. Cette ville sera le support pour le cadre pratique de notre mémoire.

III-2-Présentation de la ville de l'Arbaa

III-2-1- Situation géographique :

La commune de L'Arbaa, chef-lieu de daïra. Se situe à 38 km de distance de chef-lieu de wilaya (Blida) ainsi qu'à 30 km d'Alger, et à l'intersection de deux axes routiers: RN 29 et RN 08. La commune de L'Arbaa à une superficie totale de 85.25 km².

III-2-2-Situation territoriale :

Elle est limitée au Nord par les communes de Sidi Moussa et d'El Harrach, à l'Est par la commune de Meftah, au Sud par la commune de Tablat et à l'Ouest par l'oued Djemaa qui constitue sa limite avec les communes de Bougara et d'OuledSlama.

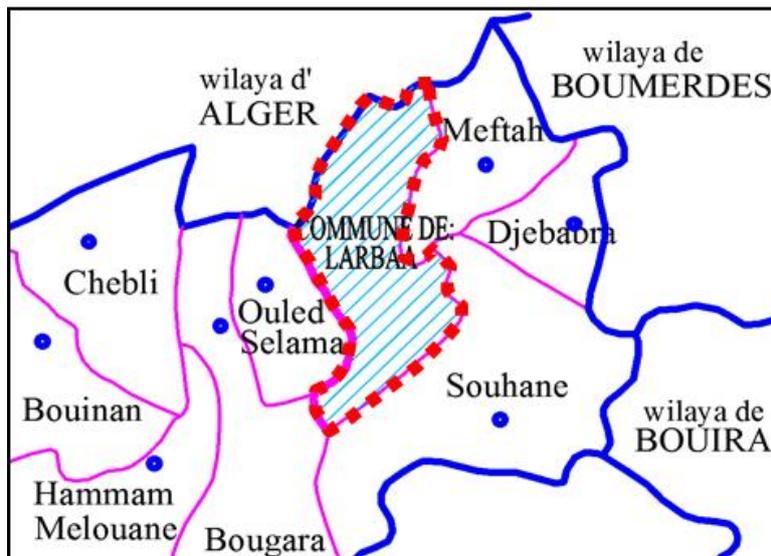


Figure 3.1 limite de la commune de l'Arbaa Source: PDAU de l'Arbaa 2007

III-2-3-Accessibilité :

La commune de l'Arbaa est traversée par plusieurs axes de communication lui permettant la relation avec les communes avoisinantes.

- La route nationale n° 29 (RN29), axe routier assez important au niveau régional (Assurant la liaison entre deux pôles administratif et économique : Blida et Alger).
- La route nationale n° 08 (RN08), aussi un axe routier assez important au niveau Régional (assurant la liaison entre la partie nord de l'Algérie et sud).
- Le chemin de wilaya n° 115 qui relie l'Arbaa à la commune de Baraki
- Le chemin de wilaya n°117 relie l'Arbaa à la commune de Sidi Moussa

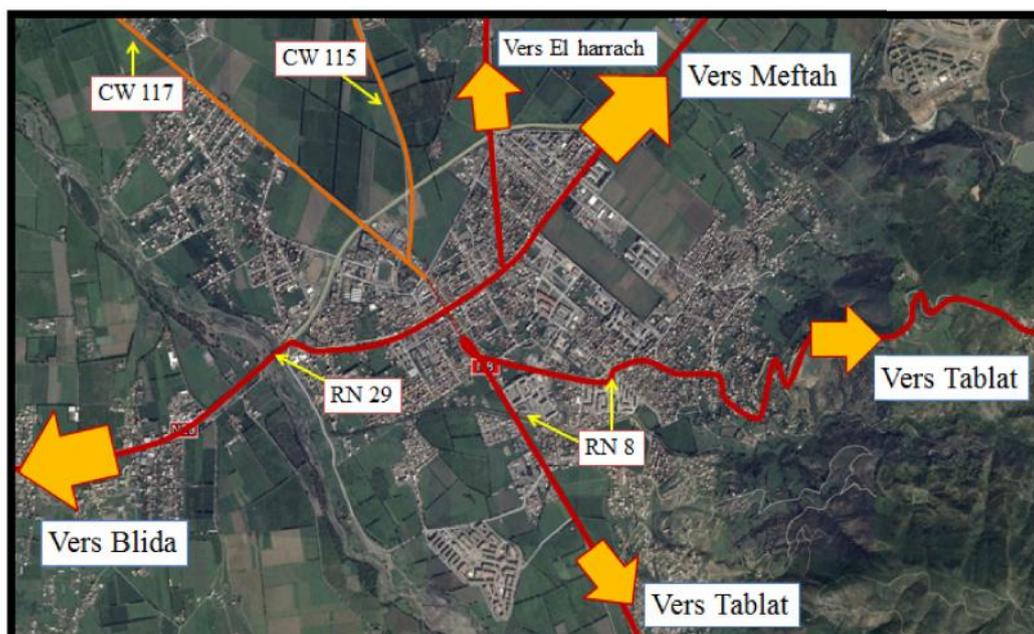


Figure :3.2 carte d'accessibilité de la ville de l'Arbaa Source: carte d'état-major de l'Arbaa

III-2-4-Climat de la ville:

Le climat est de type méditerranéen caractérisé par un été chaud et un hiver froid et humide.

III-2-5-Relief:

Le territoire communal de L'Arbaa est composé de deux types de reliefs :

Au nord, la plaine avec un potentiel agricole qui favorise l'implantation de la ville ;Au sud, le piedmont, avec une activité agricole importante et à l'extrême sud et au sud-est les montagnes de Souhane et de Zerouala.

III-2-6-L'hydrographie :

Le réseau hydrographique de L'Arbaa est constitué principalement par Oued El Djemaa, qui se situe à l'ouest de la ville

III-3-Lecture typo-morphologique du territoire et de la ville de l'Arbaa

III-3-1-Lecture de la mutation de la structure du territoire de l'Arbaa :

Pour assister à la naissance de la ville il faut remonter à l'origine des établissements humains.

L'étude de la structure de territoire consiste à retrouver les parcours qui ont organisé le territoire de la ville au fil de temps.

Le parcours dans le territoire peut s'assumer comme une première structuration.

La règle générale est le fait qu'une aire traversée par un parcours accueillera plus tard une production, donc un établissement.Ceci nous mène à présenter les quatre phases de formation et de transformation du territoire.

Cela consiste, à déterminer l'ordre chronologique de la formation des parcours, qui structurent la ville de l'Arbaa.

Il existe alors quatre phases principales :

- **1er phase** : le premier parcours structurant le territoire de l'Araba est le chemin de crête (Premier chemin crée par l'homme), qui est le plus sécurisant, et qui lui permet de faire ses déplacements (chasse, cueillette, Etc.).
- **2ème phase** : elle se caractérise, par la formation d'agglomération du promontoire tout le long du chemin du promontoire, qui se dérivent du chemin de crête et qui évitent toujours les cours d'eau.
- cours d'eau.

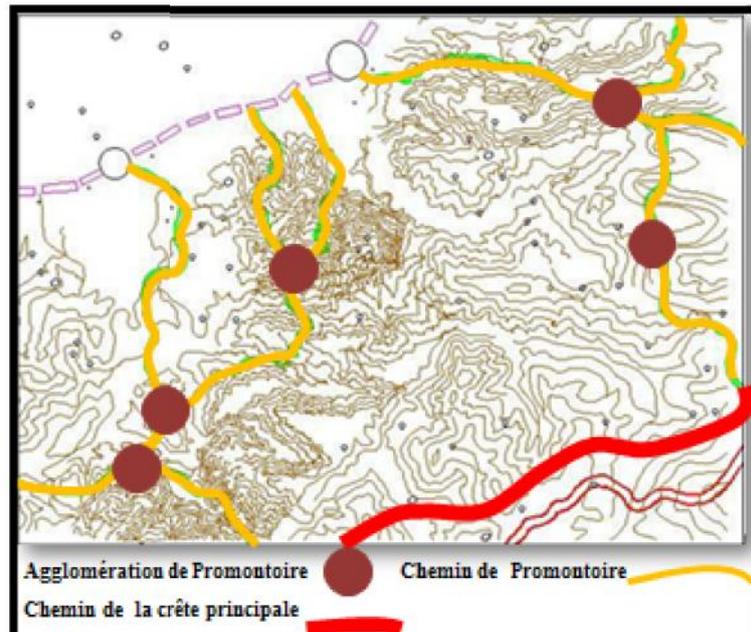


Figure 3.3 la 1^{er} et la 2^{eme} phase de la consolidation du territoire source : auteur, carte d'état-major

- **3^{eme} phase** : elle se représente par la formation d'agglomération dans la plaine, et qui sont reliées avec les agglomérations des promontoires par les chemins de plaine.
- **4^{eme} phase** : elle est bien après l'arrivée des colons, qui ont commencé à occuper les terres agricole et les posséder et ont commencé par la création des agglomérations intermédiaire, afin de mieux contrôler la plaine et le piémont.

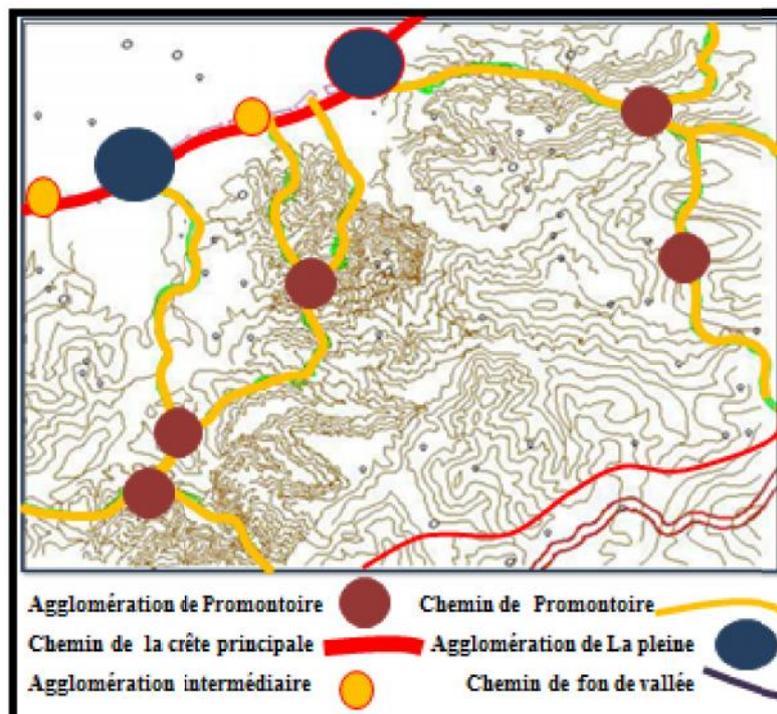


Figure 3.4a la 3^{eme} et la 4^{eme} phase de la consolidation du territoire source : auteur, carte d'état major

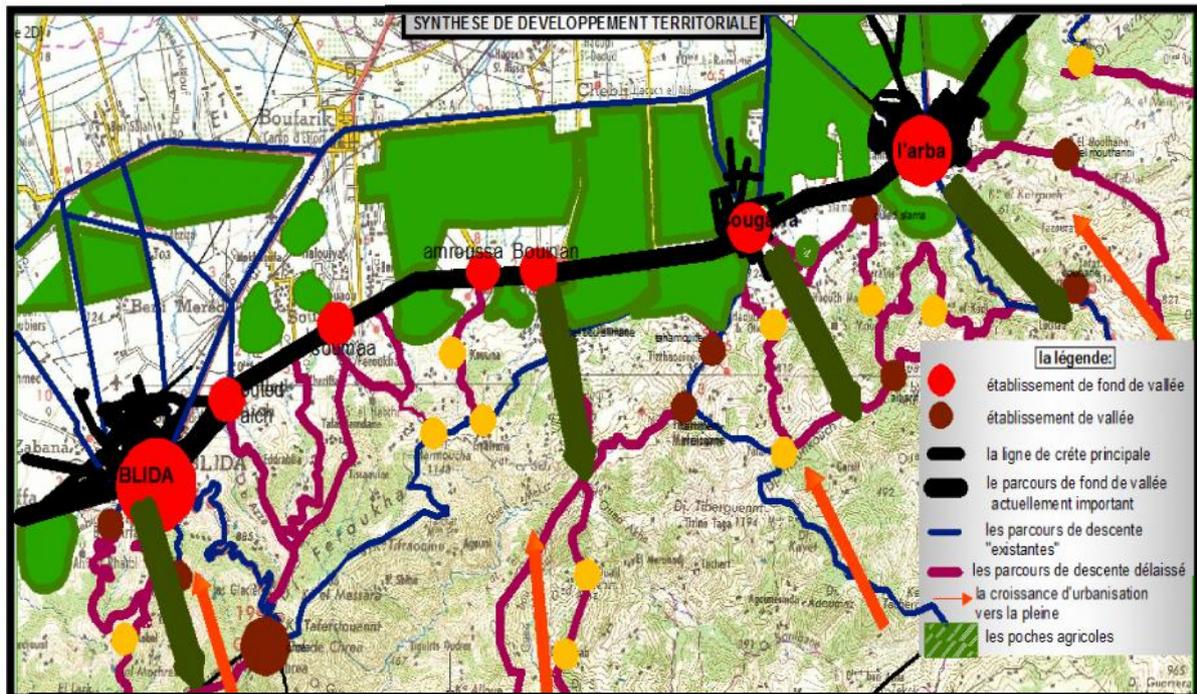


Figure 3.5 la synthèse de développement territoriale source : auteur , carte d'état-major

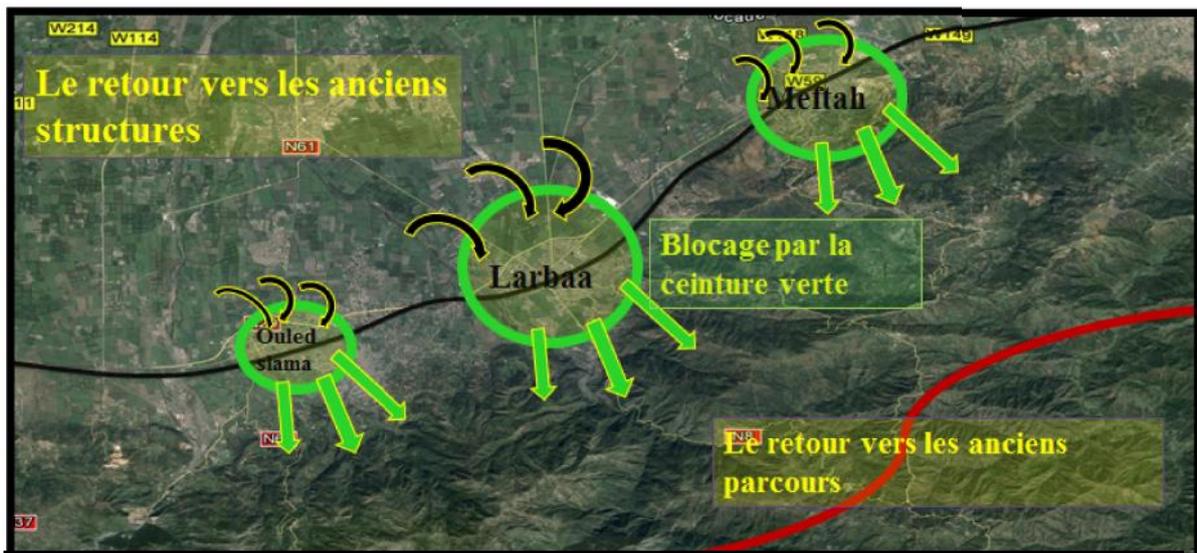


Figure 3.6 schéma de prospective de développement territoriale source : auteur

III-3-2-la lecture diachronique:

III-3-2-1- Epoque coloniale:

Le site de l'Araba est choisi par les colons en 1849 après l'assèchement de la Mitidja, cependant elle ne fut établie comme village rien qu'en 1851 par le décret impérial du 22 août de la même année. L'histoire de la colonisation algérienne, se divise en trois périodes:

- Phase 01 :

1/ La création d'un centre de population sur la croisée de deux routes nationales.

Il était peuplé de 41 familles.

Au point d'intersection, ils ont créé deux placettes complètement plantées.

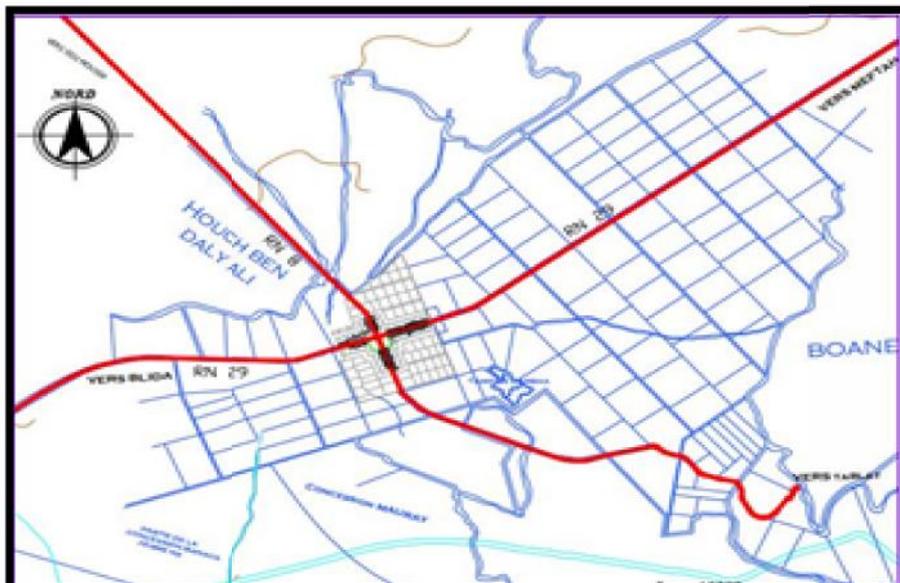


Figure 3.7 Carte de l'évolution de la ville époque coloniale phase 1 1850 Source : auteur

- **Phase 02 :**

La nécessité de construire des hangars sur la partie arrière de chaque parcelle ce qui donne une construction occupant toute la parcelle (maison, cour, hangar).

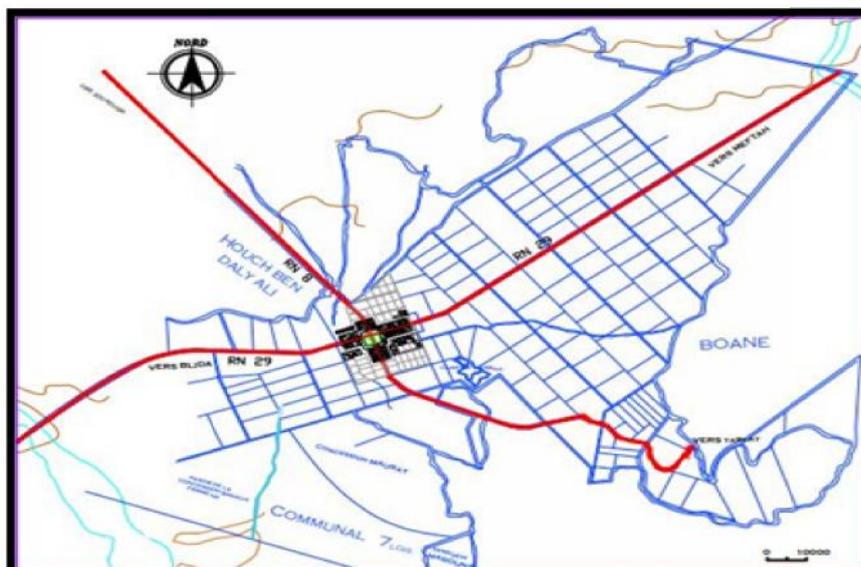


Figure 3.8 Carte de l'évolution de la ville époque Coloniale phase 2 1850-1900 Source : auteur

- **Phase 03 :**

Cette phase a connu une densification par l'apparition des nouvelles maisons, ainsi la surélévation de quelques habitats pour laisser les hangars et les cours.

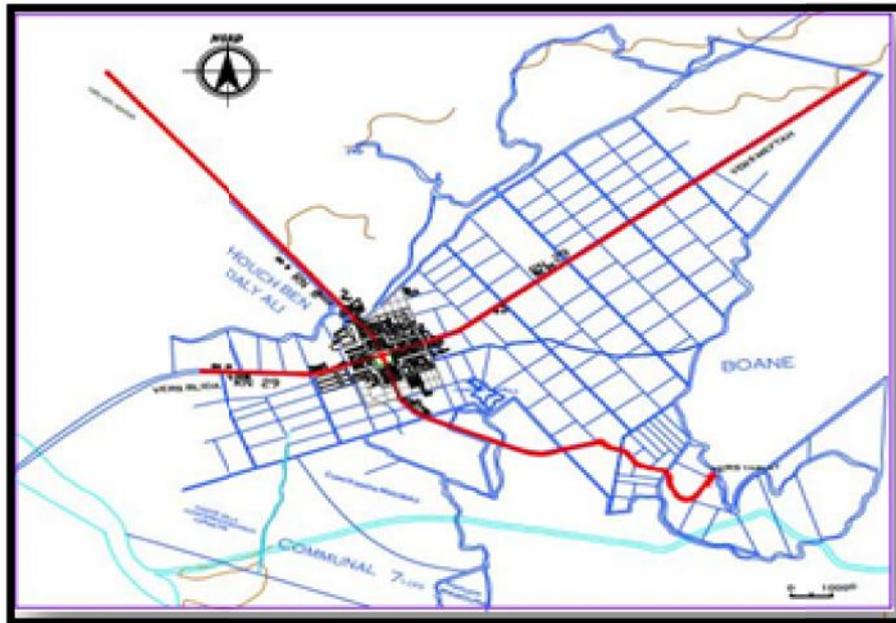


Figure 3.9 Carte de l'évolution de la ville époque Coloniale phase 3 1900-1961 Source : auteur

III-3-2-2- Epoque postcoloniale:

- **Phase 01**

Etablissement d'un nouveau plan d'urbanisme directeur, il y a eu 2 extensions :

- La première vers le sud suivant l'axe RN08.
- La deuxième vers l'Est suivant l'axe RN29, et la naissance de plusieurs quartiers de façon anarchique.

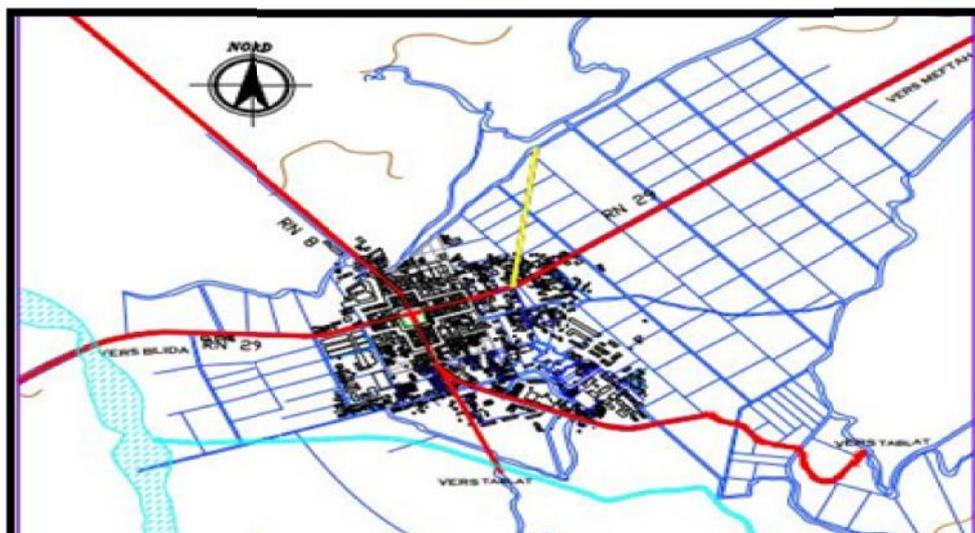


Figure 3.10 Carte de l'Araba 1961-1977 source : auteur

- **Phase 02 :**

Une nouvelle méthode d'urbanisme est apparue après l'indépendance.

C'est l'urbanisation anarchique et à un rythme rapide : urbanisation incontrôlée avec une consommation rapide des terres agricoles. Le centre-ville est délaissé.

Les extensions périphériques sont éparpillées, en zones, et en bornes et s'étalent de plus en plus avec une rupture flagrante entre le centre et la périphérie.

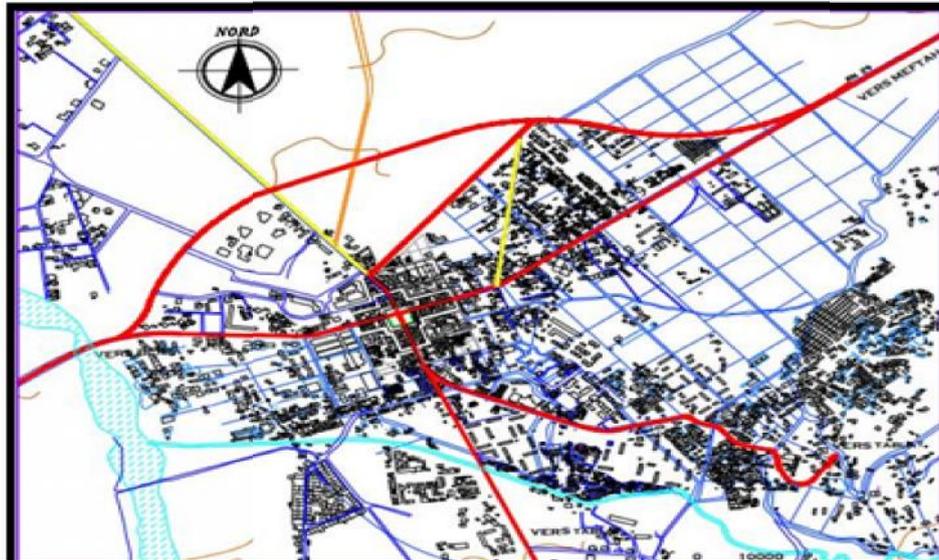


Figure 3.11 Carte de l'Arbaa 1977-2009 source : auteur

III-3-2-3- Synthèse de l'évolution :

- L'histoire de l'Arbaa ne peut être dissociée du reste des villes de la Mitidja. même si cette ville a gardé des caractères urbains plus anciens. Elle est considérée comme une création coloniale.
- La guerre, puis l'indépendance de l'Algérie y ont porté des modifications sur le plan de la population et sur l'image du paysage urbain de l'Arbaa, « il y avait toute une série de glissement, du rural vers l'urbain et du dispersé vers l'aggloméré ».

Le phénomène de transformation de la ville de l'Arbaa peut être synthétisé sous 3 périodes qui sont :

1. **Période coloniale:** L'implantation du noyau à l'intersection des deux axes structurant
2. **Période postcoloniale :** Elle se caractérise par les différentes extensions sur les différentes directions.
3. **Période actuelle :** Apparition des nouveaux quartiers ainsi la présence des barrières naturelles (oued et les montagnes) et des barrières artificielles

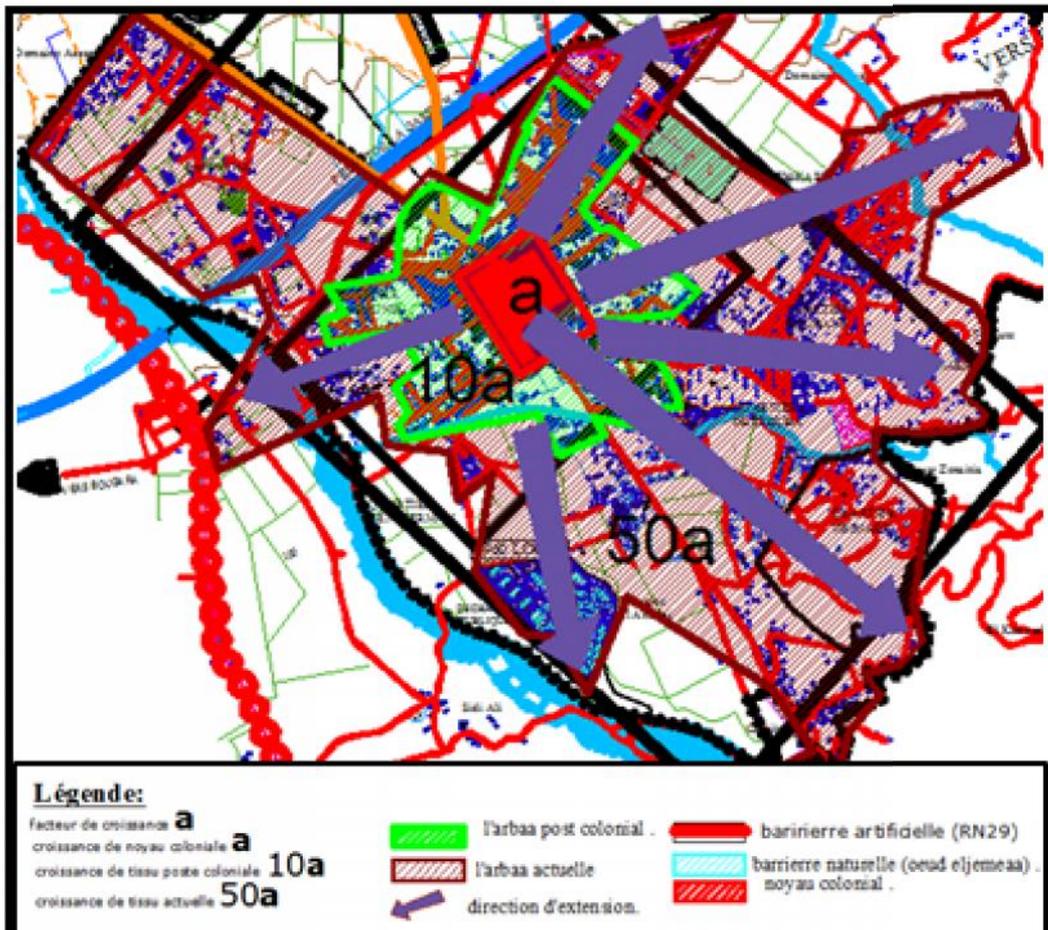


Figure : 3.12 La synthèse d'évolution du tissu de la ville de l'araba source :auteur

III-3-3.lecture synchronique :

III-3-3.1.Structure formelle :

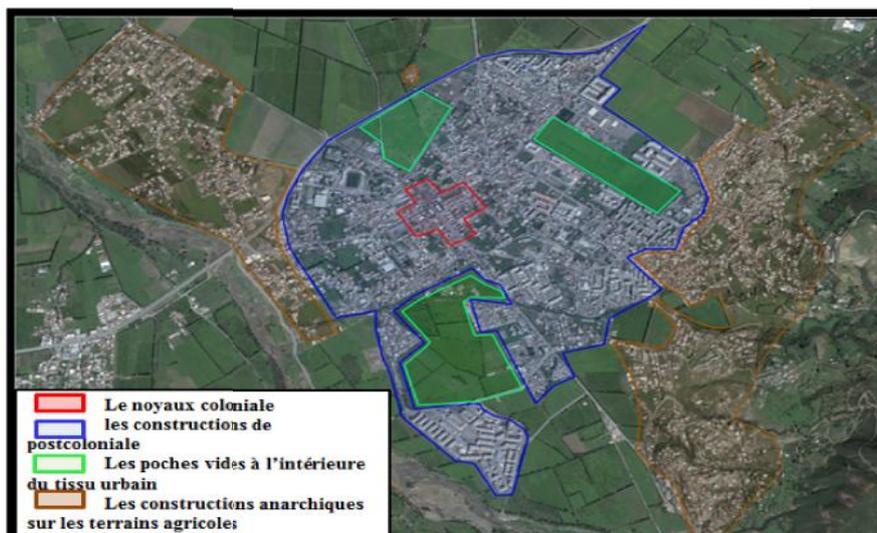


Figure : 3.13les tissus de la ville de l'Arbaa source : Google earth / auteur

Le changement sur le plan typo-morphologique peut être conséquence de :

-la destruction des centres historiques pour des raisons de salubrité et leur remplacement par des constructions qui ne présente aucune relation avec l'existant.

- le changement typologique sur une grande échelle.
- un laisser-faire démesuré conjugué à une extension sans limites de la périphérie.

III-3-3.2. Structure viaire :

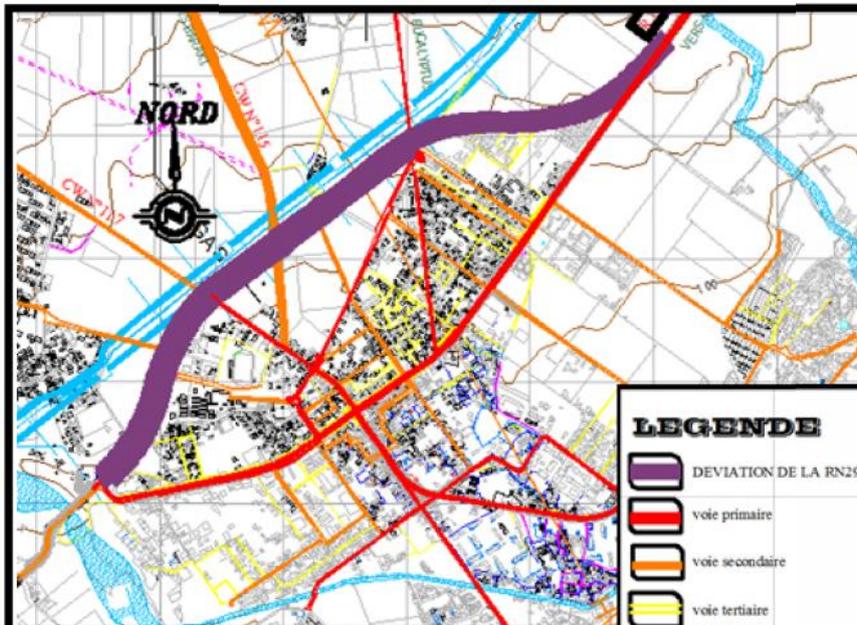


Figure : 3.14 la structure viaire à l'échelle de la ville source : auteur, PDAU 2007

L'Araba garde toujours ses deux axes structurant Sud-Nord (TABLAT-ALGER) et Est-Ouest (BLIDA-MEFTAH) à l'échelle territoriale

III-3-3.3. Structure fonctionnelle :

Notons que le noyau historique de la ville contient uniquement des activités commerciales. Par contre elles sont réduites à la périphérie de la ville, On remarque aussi que les équipements majeurs sont au Nord-ouest et moindre dans les autres parties de la périphérie, c'est un déséquilibre dans la répartition d'équipements constatés.

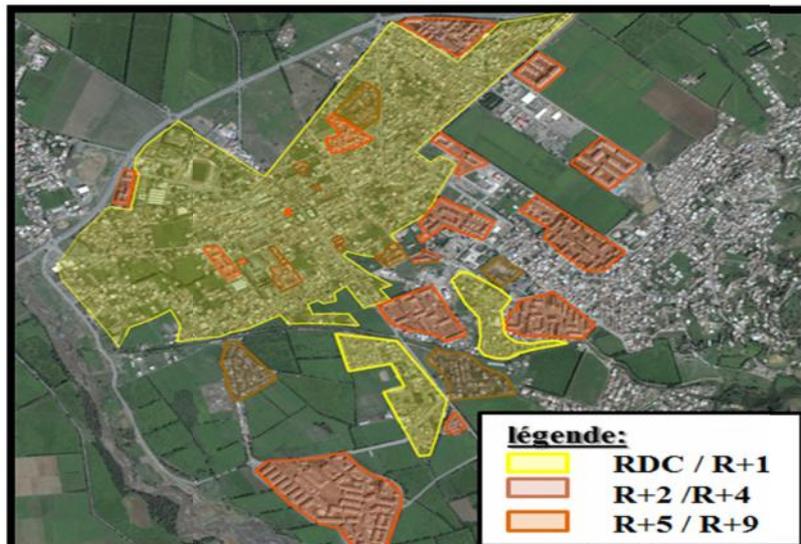


Figure : 3.18 gabarit de la ville de L'arbaa source : auteur, googleearth

III-3-3.6. Structure permanente :

Le jardin public et la placette de la mairie restent toujours des éléments permanents et aussi les deux axes structurant de la ville.

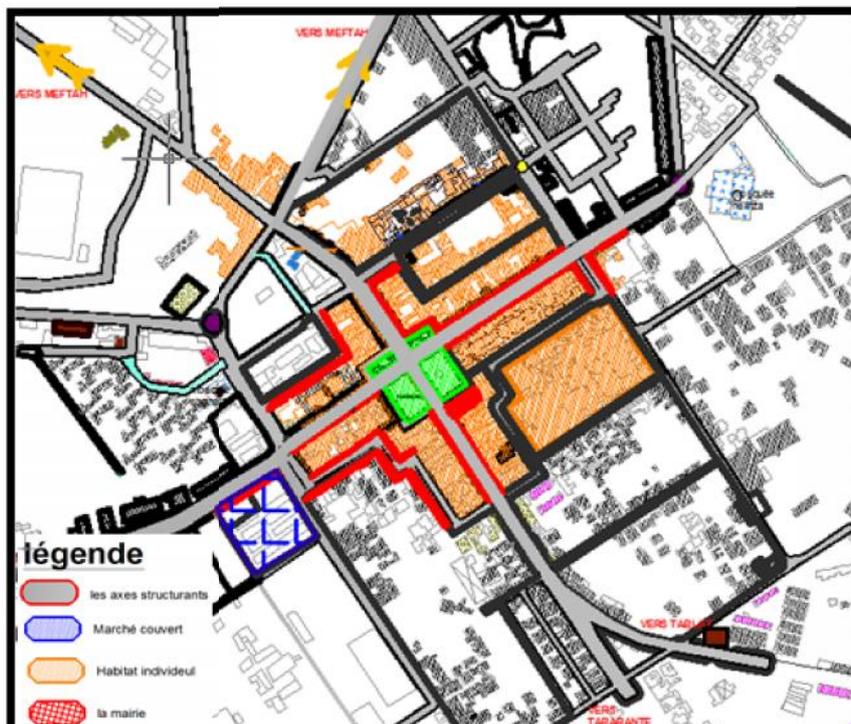


Figure : 3. 19 la structure permanente de la ville de L'arbaa Source : auteur, PDAU L'arbaa 2007

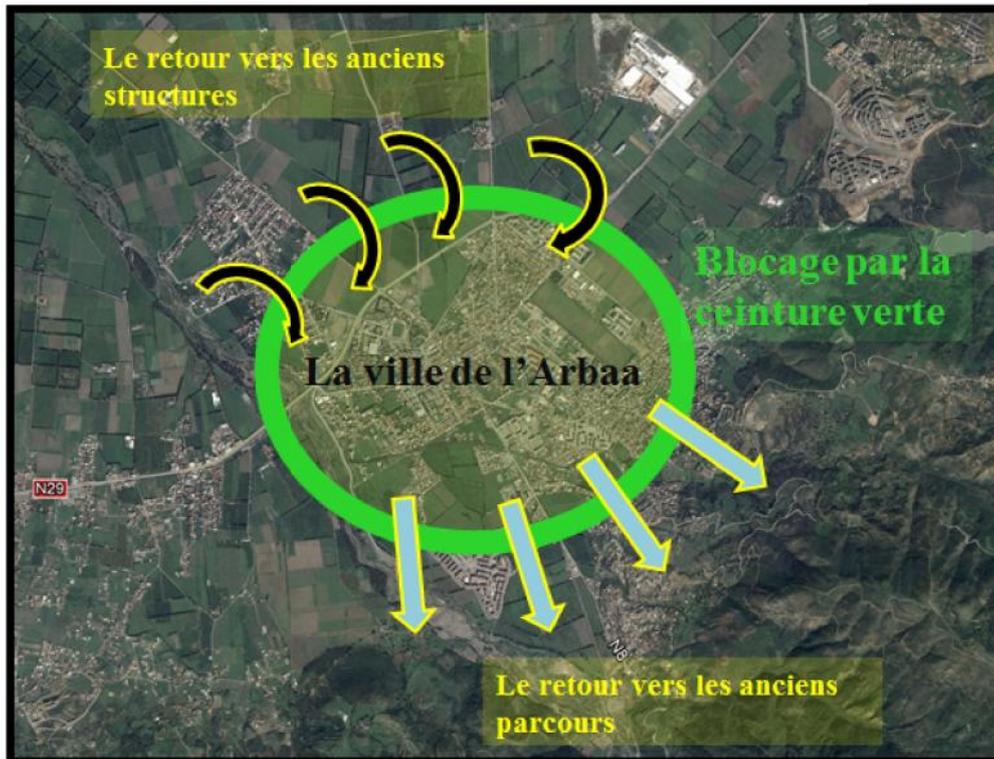


Figure : 3. 20

perspective de la ville de L'Arbaa Source : auteur, Google earth

III-4 Problématique générale :

A propos des villes actuelles, l'un des changements les plus notables qui affecte les villes algériennes a trait en effet à l'extension spatiale des agglomérations.

La quasi-totalité des organismes urbains est aujourd'hui concernée par l'**étalement urbain**. C'est autour des grandes agglomérations que ce phénomène, d'une ampleur inconnue jusqu'à présent, est le plus remarquable, la constitution de **périphéries** de plus en plus lointaines.

Plusieurs évolutions continues ont progressivement poussé à l'étalement urbain:

- La demande de consommation de logements plus importante, a éloigné la frontière de la ville en déplaçant les ménages vers la périphérie des agglomérations.
- La saturation dans les centres villes provoquent des extensions vers la périphérie, et qui a conduit à une baisse cohérence entre l'espace construit et le tissu existant.

Cette baisse de cohérence résulte de:

- Rupture entre le tissu existant et les différentes extensions.
- Absence schéma d'organisation de la ville.
- Manque de continuité de la structure viaire entre le noyau et l'extension.

- Extensions non contrôlées.

A ce propos, la question suivante se pose :

**Quelles politiques publiques en matière d'étalement urbain ?
Les petites villes : des agents d'urbanisation durable ?**

Quelles politiques publiques en matière d'étalement urbain ?

-La maîtrise de l'étalement urbain a été affirmée comme un objectif politique fort dans des traités internationaux (convention alpine), dans la loi (loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain) et dans la *soft law* charte de Leipzig sur la ville européenne durable (stratégie nationale de développement durable, stratégie thématique de l'Union européenne pour l'environnement urbain). Cet objectif a été réaffirmé dans les propositions visant à endiguer l'étalement urbain et l'artificialisation de l'espace, à l'issue des propositions des groupes de travail du Grenelle de l'environnement.

-Au niveau de l'Union européenne, la stratégie thématique pour l'environnement urbain devrait être suivie d'une directive-cadre sur les sols.

-Plusieurs pays ont déjà mis en place des politiques pour faire face au phénomène de l'étalement. L'Allemagne notamment, qui s'est fixée, en 1997, un objectif de division par dix de la consommation annuelle d'espace naturel ou les Etats-Unis d'Amérique, pourtant pays à faible densité démographique, avec leur *Brownfield program* (programme de réhabilitation des friches urbaines et sols pollués). Quant aux Pays-Bas, ils ont institué la politique ABC (*Accessibility profile of urban location*), favorisant la ville compacte, la densification, la combinaison des politiques de construction et de transport et la localisation dense des activités à fort flux à proximité des transports collectifs. En Grande-Bretagne, les *Planning Policy Guidance* fixent aux autorités locales un cadre global pour augmenter la densité, freiner l'étalement et les commerces en périphérie.

-Mais les politiques de maîtrise de l'étalement urbain se conduisent aussi à l'échelon local. De fait, plusieurs villes ont obtenu des résultats et certaines ont même vu leur densité résidentielle s'accroître entre le milieu des années 1950 et la fin des années 1990 (Bilbao, Munich). Ces politiques ont généralement utilisé des outils de planification du territoire et de l'urbanisme, de préservation de l'agriculture périurbaine, de limitation de la consommation d'espaces naturels et de réhabilitation des friches industrielles. L'exemple de Munich est connu. Il tire son origine de la décision prise après-guerre de reconstruire le centre historique, entouré à la fois d'une ceinture verte et d'un périphérique. Des politiques de développement intégrées ont ensuite été mises en place, centrées sur l'objectif explicite de conserver la compacité et les espaces verts de la région, et comprenant réutilisation des friches industrielles, développement des zones mixtes résidentielles et commerciales, des transports publics et du vélo, limitation de l'extension du réseau routier, coopération régionale avec les municipalités voisines, surtout rurales ³⁸

1.Organiser la croissance de l'agglomération

– *Estimer précisément les besoins en logements et les possibilités de renouvellement urbain.* Le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de Montpellier, par exemple, planifie la croissance de l'agglomération en s'appuyant sur une estimation des futurs besoins en

logements neufs, qui tient compte des projections démographiques, de la décohabitation, des effets du vieillissement et de l'évolution de la demande de confort.

– *Limiter l'offre foncière destinée à l'urbanisation.* Dans le souci de limiter l'extension périphérique de la ville, de protéger les espaces naturels et de mieux rentabiliser les réseaux existants, la municipalité de Frontignan a choisi de déclasser 250 ha urbanisables (soit 25 % de l'espace bâti ou à urbaniser) et de valoriser les friches industrielles au sein des limites actuelles de la ville. Afin de limiter l'augmentation des prix fonciers qui pourrait en découler, ces mesures s'accompagnent de politiques de densification, de mobilisation des friches urbaines et de relance de l'habitat social. Le SCOT de Montpellier prévoit un objectif d'espace à consommer annuellement divisé par deux.

– *Promouvoir un développement multipolaire.* Dès le début des années 1980, l'agglomération de Rennes a choisi un développement polycentrique, privilégiant la densification des bourgs anciens autour desquels sont préservées des ceintures vertes. Cette stratégie a conduit à un modèle multipolaire, de type « ville archipel », souvent cité en exemple.

– *Fixer des normes de densité, notamment le long des voies de transports en commun.* L'extension du réseau de tramway, prévue dans le nouveau projet de PDU de Grenoble, est conçue comme un outil d'aménagement urbain. L'autorité organisatrice de transport conclura une charte d'objectifs et un contrat d'axe avec les communes concernées, pour convenir de politiques foncière, d'habitat social et de stationnement automobile. Des centres d'activité compacts seront créés autour des axes de transport et les secteurs comptant moins de 6 000 habitants par km² devront être densifiés. Une stratégie de densification autour des stations de train et de tram est aussi déclinée, par exemple, dans le SCOT de Nantes-Saint-Nazaire et dans celui de Montpellier, comme dans le projet de Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF).

2. Investir dans le renouvellement urbain

– *Financer et organiser la mise en valeur des friches urbaines.* En lançant son projet de reconquête urbaine, la communauté de Lille Métropole prévoit que, d'ici 2015, deux tiers des logements construits ou réhabilités le seront dans les quartiers existants, ce qui passe notamment par le traitement des friches industrielles urbaines. La politique de la ville renouvelée concerne aujourd'hui 45 quartiers dans 20 communes. Dans son récent Agenda 21, Lille Métropole a aussi annoncé la création d'un futur éco-quartier de 10 000 habitants, sur 80 hectares d'anciennes friches industrielles, qui respecte les critères de Haute qualité environnementale (HQE), tout en assurant une mixité sociale. Un important effort de dépollution sera nécessaire. Dunkerque prévoit aussi de freiner l'étalement grâce à la rénovation des friches portuaires.

– *Recréer des centres-villes denses, socialement mixtes et vivants, en banlieue.* A Villeparisis, en grande banlieue nord-est de Paris, on a reconstruit un centre-ville dense à l'image d'un village ancien. Le nouveau quartier, composé d'un habitat très diversifié, est articulé autour d'une petite place commerçante centrale et situé à proximité d'une gare de RER. Cette opération est considérée comme une piste pour densifier les banlieues. L'établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée s'en est inspiré à Bailly-Romainvilliers, en essayant de renforcer encore la proximité des commerces et des services. Dans la communauté urbaine de Rennes, Saint-Jacques-de-la-Lande est aussi cité comme un bon exemple de création, *a posteriori*, d'un centre urbain dense dans une commune de banlieue peu structurée.

3. Accompagner les communes périphériques

– *Promouvoir un habitat dense, agréable et adapté aux besoins.* L'agglomération de Rennes s'est engagée dans la formation et la sensibilisation des élus et techniciens des communes périphériques aux exigences de la qualité urbaine et du développement durable. Un groupe de

travail intitulé « formes urbaines » crée des circuits de « promenades urbaines » présentant des opérations exemplaires et anime un appel à projets sur l'habitat innovant. A Nantes, ce sont des ateliers d'information pour prouver aux communes périphériques qu'il est possible de construire un habitat agréable plus dense.

– *Accompagner les communes périphériques dans leurs opérations d'urbanisme.* A Nantes, comme à Rennes, cet effort de sensibilisation se double d'un dispositif d'accompagnement des communes périphériques dans leurs opérations d'urbanisme. A Montpellier, un guide des PLU et un guide des projets d'urbanisme assisteront les communes dans la déclinaison du Scot sur leur territoire.

4. Mettre en place des outils économiques

– Prêts à taux zéro spécifiques. *Pour limiter l'effet du prêt à taux zéro sur l'étalement urbain, Nantes Métropole, Orléans, Caen, Paris, Toulouse, les Hauts-de-Seine ont mis en place un prêt à taux zéro spécifique avec des plafonds plus élevés pour les habitants qui investissent en centre ville.*

– Appui au maintien de l'agriculture périurbaine. *Lille, Nantes et Rennes, par exemple, investissent dans le maintien de l'agriculture périurbaine ou des ceintures vertes. Tous ces exemples étrangers et français montrent que la maîtrise raisonnée de l'étalement urbain est possible et que de nombreux outils existent déjà. Pour renforcer ces possibilités il faut une meilleure articulation de ces mesures, et aussi de nouveaux outils. Il convient notamment de mieux expliquer l'étalement urbain, d'articuler les compétences de manière plus efficace, de mieux utiliser les documents de planification, de renforcer la fiscalité de l'urbanisme.*

5. Mieux expliquer l'étalement urbain

– En informant sur ses conséquences environnementales et sociales (les élus, les investisseurs, les locataires) ; en évaluant mieux – et en informant sur – les vrais coûts de l'étalement urbain et de l'urbanisation diffuse ; en distinguant densité urbaine et cours ou densité urbaine et habitat collectif ; en habitant le petit collectif.

Mieux articuler les compétences entre politiques de l'urbanisme et des transports ; entre politiques de la biodiversité et de l'urbanisme ; entre politiques de l'agriculture et de l'urbanisme ; entre politiques de l'habitat et de l'urbanisme.

6. Mieux utiliser les documents de planification

C'est-à-dire, généraliser les SCOT, notamment dans les zones sensibles ; leur permettre de fixer des zones de densification prioritaires ; y inclure l'évaluation de l'étalement urbain ; y introduire des objectifs en termes de décroissance de la consommation d'espace ou de découplage de celle-ci d'avec la croissance démographique.

Renforcer la fiscalité de l'urbanisme pour inciter à la densification, à la reconstruction et à la réhabilitation des friches urbaines et industrielles

7. Les nouvelles tendances en matière d'urbanisme

I. les nouveaux modes d'urbanisation

Au cours des dernières années, plusieurs approches ont été proposées en Amérique du Nord et ailleurs pour revoir le mode d'urbanisation selon les principes du développement durable.

les principales approches sont la croissance intelligente "smart growth", le nouvel urbanisme "new urbanism" et le développement pensé en fonction du transport en commun "transit-oriented development ou TOD"

1. La croissance intelligente :

La croissance intelligente propose essentiellement de diriger la croissance vers les zones urbaines existantes plutôt que de poursuivre l'étalement de l'urbanisation. Cette approche implique une mixité des fonctions urbaines et une densité globale plus élevée, tout en offrant une diversité de logements. Cette approche vise donc avant tout à freiner l'étalement urbain pour ainsi limiter les coûts collectifs reliés à cet étalement (pollution, investissements publics, etc.) et assurer une utilisation optimale des infrastructures existantes. Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire³⁹ s'inspirent fortement de cette approche en demandant aux MRC de consolider les zones urbaines existantes, de déterminer des périmètres d'urbanisation en fonction des besoins réels et de favoriser le redéveloppement des zones urbaines existantes.

10 principes de la croissance intelligente⁴⁰

*Offrir une grande variété de logements

*Offrir des logements de qualité pour toutes les classes sociales est essentiel dans l'optique d'une stratégie de croissance.

*Créer un environnement piétonnier

Les collectivités axées sur la marche sont des endroits agréables pour vivre, travailler, étudier, et pratiquer des activités de loisir, et sont ainsi une composante clé d'une croissance intelligente.

*Encourager la collaboration de la collectivité et des intervenants du milieu

La croissance développe de vastes espaces pour vivre, travailler et pratiquer des activités de loisir, si elle répond à la façon dont la collectivité veut se développer et dans quel sens.

*Caractéristique d'accueil, endroit attirant avec un esprit du lieu

La croissance intelligente incite les collectivités à développer une vision et à définir des règles de développement et de construction qui répondent aux valeurs de la collectivité en termes d'architecture distinctive de même que des choix plus variés en termes de logement et de transport.

*S'assurer que les décisions soient viables, équitables et économiques

La participation du secteur privé est essentielle au succès d'une démarche de croissance intelligente puisque c'est ce secteur qui produit le développement.

*La mixité des usages

La mixité des usages est une composante essentielle dans l'atteinte d'un meilleur milieu de vie puisqu'elle favorise la convivialité et elle diminue la dépendance au transport motorisé.

³⁹ MAM, Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire, 1994, Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire, document complémentaire, 1995

⁴⁰ www.smartgroth.org/about/principles/default.asp

*Préserver les terres agricoles les espaces naturels esthétiques ainsi que les aires de conservation

La préservation de milieux naturels répond aux objectifs de la croissance intelligente en renforçant l'économie locale, préservant les aires de conservation, améliorant la qualité de vie des collectivités et en intégrant les nouveaux développements avec ceux déjà existants.

Offrir des choix variés en matière de transport

Offrir plus de choix en matière d'habitation de magasinage et de transport à la population, est un élément clé à une croissance intelligente.

*Renforcer et orienter le développement vers des collectivités existantes

La croissance intelligente oriente le développement près des collectivités qui disposent déjà d'infrastructures et de services, de manière à mieux tirer profit des ressources du voisinage et à conserver des espaces et des ressources naturelles dans la frange urbaine.

*Favoriser la densité

La croissance intelligente justifie une plus forte densité de construction plutôt que des développements conventionnels qui sont caractérisés par une très grande utilisation de terrain.

2. Le nouvel urbanisme :

Contrairement à la croissance intelligente, le nouvel urbanisme ne rejette pas le développement des banlieues. Il rejette cependant le modèle classique de la banlieue développée à partir de 1950 orienté vers l'utilisation de l'automobile (centres commerciaux, grands stationnements, boulevards et séparation des fonctions résidentielles des autres fonctions urbaines). Le nouvel urbanisme propose d'aménager ce développement autrement, de façon à favoriser la marche comme principal moyen de transport. Les principales règles du nouvel urbanisme sont une mixité des fonctions et des densités, une offre résidentielle diversifiée, répondant aux besoins des différents types de ménages et un aménagement conçu autour de noyaux d'activités et de places publiques. Par exemple, selon l'approche du nouvel urbanisme, les ensembles résidentiels ne devraient pas être situés à plus de cinq (5) minutes de marche (400 mètres) d'un noyau d'activités comprenant des commerces, des lieux de travail, des écoles et des centres de loisirs. Les gens vivant à plus de 400 mètres d'un noyau d'activités devraient avoir accès à un service de transport en commun avec un arrêt à moins de 400 mètres de leur lieu de résidence. Le nouvel urbanisme favorise également des insertions de projets de réaménagement à l'intérieur de milieux urbains existants.

En résumé, le nouvel urbanisme cherche à recréer des collectivités moins dépendantes du transport motorisé, un peu à l'image des quartiers et des villages d'avant-guerre. Le but visé est de créer des environnements agréables et sécuritaires.

3. La stratégie d'aménagement pensée en fonction du transport en commun (TOD) :

Le TOD préconise une densification le long des infrastructures de transport en commun, de manière à augmenter la part des déplacements en transport en commun et à ainsi améliorer la rentabilité des investissements de ce type d'infrastructures. Comme pour le nouvel urbanisme, le TOD vise également à créer des environnements plus conviviaux et propices aux déplacements à pied.

Toutefois, cette approche n'est pas limitée aux banlieues et elle peut s'appliquer dans les secteurs centraux. En banlieue, le TOD s'apparente au nouvel urbanisme en terme de convivialité et de mixité des fonctions et des densités. Toutefois, le développement est principalement structuré autour d'un

équipement de transport en commun plutôt qu'en fonction d'un noyau central d'activités.

-La maîtrise de l'étalement urbain a été affirmée comme un objectif politique. « La première des orientations à donner à la gestion des paysages est de réduire la consommation de l'espace. Il n'est pas normal que, chaque année, des hectares de terres nouvelles soient urbanisés, alors que, dans le même temps, tant d'espaces urbains restent en friche. Il faut cesser de croire inéluctable l'artificialisation croissante des sols comme leur extension déraisonnée et d'une manière générale la banalisation de l'espace. »

Ainsi que « Territoires », contenir l'extension périurbaine et relocaliser les activités humaines, « est manifestement l'un des plus fondamentaux. Chaque année des hectares sont artificialisés en Algérie. C'est une priorité environnementale mais également sociale que de réduire ces extensions. nos concitoyens passent chaque jour près de 1 heure 30 dans les transports. Et ce temps perdu est d'autant plus important pour les foyers modestes qui n'ont pas les moyens d'habiter près de leur lieu de travail. Il est donc impératif de tirer les leçons du passé pour imaginer un nouvel urbanisme, de reconstruire la ville sur la ville, d'utiliser les friches industrielles et les terrains vagues dans les banlieues qui accroissent aujourd'hui le sentiment d'éloignement et d'abandon, de recréer des centres villes au sein de ces cités afin que chacun puisse se vivre et travailler près de son domicile. »

« Plutôt que de vouloir construire les villes à la campagne, pourquoi ne pas construire une vraie ville dans nos Montagnes ?, Nous allons envisager un programme national de lutte contre l'artificialisation des sols. »

Les petites villes : des agents d'urbanisation durable ?

L'objectif est de s'intéresser aux petites villes et à leur rôle dans les processus d'urbanisation et cela, sous le prisme de la durabilité. Ce terme renvoie dans nos propos à deux acceptions : une pérennité temporelle et une référence au développement durable tel que l'entend le Rapport Brundtland. Nous posons l'hypothèse que les petites villes ont un rôle à jouer dans le cadre d'une urbanisation raisonnée du territoire, c'est-à-dire une urbanisation ne tendant pas à des phénomènes de macrocéphalie urbaine mais au contraire allant davantage vers une répartition plus équilibrée de la population et des emplois. En outre, nous estimons que les pays/PETR (Pôles d'Équilibre Territoriaux et Ruraux - structures où espace urbain et espace rural sont réunis) sont la bonne échelle pour assurer la cohésion économique, sociale et durable du territoire.

2. les petites villes à l'heure du développement urbain durable:

Rendre la ville durable, ce n'est pas uniquement penser à un nouvel urbanisme ; c'est travailler également sur trois dimensions. « La conception française donne à la notion de durabilité du développement urbain trois dimensions : **une dimension territoriale** (le développement urbain doit ménager l'organisation du territoire national, ses équilibres ville - campagne, grandes villes – petites villes, activités industrielles – activités agricoles), **une dimension environnementale** (l'organisation de l'espace doit modérer la consommation d'espace et surtout rationaliser la demande de déplacements) et **une dimension d'équilibre**

social (la ville n'a pas d'avenir durable si elle discrimine et exclut) »⁴¹ Ce cadre conceptuel basé, nous souhaitons réfléchir au rôle que la petite ville pourrait tenir dans le cadre d'une structure urbaine excluant des concentrations urbaines trop importantes dans lesquelles l'étalement urbain est source de nombreuses nuisances. Mais cette réflexion ne peut pas se faire au seul niveau de la petite ville ; il est nécessaire de prendre en compte son espace environnant et de se focaliser sur les pays, désormais appelés Pôles d'Equilibre Territoriaux et Ruraux.

2.1. Les petites villes : une alternative à l'urbanisation massive autour des grandes villes

Notre position est claire : les petites villes sont une alternative à l'urbanisation massive autour des grandes villes. Elle s'inscrit dans la lignée de J. Lévy qui, dans un article de 1994, proposait sa vision de l'aménagement du territoire et n'hésitait pas à utiliser le slogan resté célèbre : « Oser le désert ». Si dans ses propos, la concentration urbaine n'avait rien de dramatique, il la nuancait toutefois par son refus de voir apparaître en France des espaces de banlieue démesurément étendus : « Si la France est complètement urbanisée, ne vaut-il pas mieux qu'elle le soit avec de vraies villes et non, comme les agglomérations Nord-américaines, en de monotones banlieues interminablement étirées »⁴²Certaines de ces « vraies villes » sont pour nous les petites villes.

Comme nous l'avons vu dans la première partie, et malgré un ralentissement ces dernières années, les petites villes des espaces interstitiels se sont maintenues démographiquement et arrivent même pour certaines à gagner des emplois malgré la crise économique qui sévit en Europe et particulièrement en France. En outre, elles se positionnent encore comme des villes ayant une relative capacité de commandement sur l'espace environnant.

Dans ce contexte, les pouvoirs publics ne devraient-ils pas forcer le destin et engager une politique volontariste en faveur des petites villes afin de créer de vrais pôles d'urbanisation ? Pour que celles-ci participent pleinement au mouvement d'urbanisation et aident en cela au décongestionnement des plus grands centres urbains, notre hypothèse serait de les favoriser en y concentrant des emplois et en les dotant de commerces et services. Cette croissance économique est également un préalable pour parler de « ville durable », concept renvoyant à la capacité des hommes à se ravitailler, à trouver des emplois, à profiter d'équipements urbains, etc. (Paulet, 2000). De même, si nous prenons en compte le volet social du développement durable, la petite ville est reconnue comme un élément urbain ayant gardé une identité et offrant un cadre de vie de qualité (ville à la campagne, sécurité, convivialité⁴³...).

Certes, il ne s'agit pas d'aider toutes les petites villes mais de sélectionner parmi les centres surabondants ceux qui assureraient le mieux le statut de ville relais de la métropole régionale et des villes moyennes voisines. Pour cela, des études sur le dynamisme et la zone d'influence exacte des pôles urbains devraient être engagées au niveau de chaque Direction Départementale des Territoires ou Conseils Régionaux.

L'idée d'une politique volontariste d'aménagement n'est pas nouvelle ; nous la retrouvons en effet dans les écrits de R. Dugrand (1963). Ce dernier préconisait, au nom de l'intérêt général, une politique de sélection des centres urbains afin de lutter contre des concurrences sans

⁴¹Tribillon, 2002 : 108

⁴²(Lévy, 1994 : 8).

⁴³Certains auteurs comme Roques (2009) mettent toutefois en garde contre l'image idéalisée des petite (...)

lendemain et renforcer l'armature urbaine de base. De nos jours, certaines régions ont déjà enclenché une telle politique de sélection. Dans le Limousin par exemple s'était mise en place il y a quelques années une politique de soutien aux petites villes (Jacquinot, 2011). Le Conseil Régional avait relevé le caractère déséquilibré de la structure urbaine de la région dominée par Limoges et par le bassin de Brive. Pour remédier à cette imperfection, la collectivité avait lancé, dans les années 1990, un programme d'armature urbaine destiné à renforcer le maillage urbain et à soutenir 16 villes de deux types précis : celles ayant un rayonnement de 25 à 30 km et celles de plus de 2 500 habitants jouissant d'un positionnement favorable et constituant des pôles de services. Ces dernières devaient bénéficier en priorité d'aides financières pour mener des actions en matière d'économie, de tourisme, formation professionnelle, loisirs, culture, sports... et devenir ou rester des pôles majeurs de structuration de l'espace régional.

Plus récemment, et même si cela n'est pas dit aussi explicitement hormis cette phrase tirée du *Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire* (SRADDT) (2009 : 50), « *Le rôle des petites villes comme centre de services, relais des grandes villes mais aussi foyers d'innovation devra être fortement soutenu* » (2009 : 50), la Région Languedoc-Roussillon soutient également quelques actions en faveur des petites villes, comme par exemple l'implantation des Parcs Régionaux d'Activités Économiques à Lodève, Mende, la Grand Combe et Bédarieux.

2.2. L'approche territoriale du développement durable : quelle échelle ?

S'interroger sur la capacité des petites villes à être des agents d'urbanisation durable s'inscrit dans une approche territoriale du développement durable, sous les angles écologique, économique et social.

Or le consensus autour d'un bon périmètre d'intervention n'existe guère. Les enjeux du développement durable sont à l'échelle planétaire, que ce soit l'exploitation raisonnée des ressources, la lutte contre le réchauffement climatique, l'amélioration du cadre de vie, la réduction de la pauvreté... Il serait donc logique selon certains acteurs comme les organismes internationaux d'intervenir au niveau global.

Pourtant, certaines voix se font entendre et prônent des actions au niveau local : « *la gouvernance est l'un des principes clés du développement durable et c'est probablement au niveau local qu'elle trouve à se concrétiser le plus aisément* » (Zuindeau, 2002 : 14) ; « *les scènes du développement durable n'ont pas seulement à composer du local au planétaire. Elles ont aussi à assumer des solidarités territoriales intermédiaires plus proches du local* » (Godard, 1997 : 4). Dans le cadre de sa réflexion sur les « espaces de problèmes » et les « espaces de solutions », Godard estime que les pays sont un bon échelon pour réfléchir à des politiques de développement durable.

« *Les pays sont des entités propices à la formation ou à la réhabilitation d'identités culturelles, à l'appréhension et à la stimulation de dynamiques économiques et à la prise en charge des nécessités de la coopération intercommunales pour l'organisation des services clés comme l'assainissement, la collecte et le traitement des ordures ménagères ou le transport ; il s'agit aussi d'espaces sociaux et politiques laissés jusqu'ici en un état de latence et disponibles pour de nouveaux investissements sociaux* » (Godard, 1997 : 7).

En ce qui nous concerne, nous pensons également que la bonne échelle pour intervenir est le pays/PETR. Notre hypothèse s'appuie sur le fait que les pays correspondent à un schéma

christallérien et que sur le terrain les périmètres de ces structures intercommunales se confondent pour la plupart aux zones de commandement des petites villes.

2.3. Réfléchir à l'échelle des Pôles d'Equilibre Territoriaux et Ruraux (PETR)

Au début de cette deuxième partie, nous avons souligné l'importance que nous accordions à une politique de concentration des emplois et des services dans les petites villes.

Ces dernières ne devraient pas, bien évidemment, en être les seules bénéficiaires.

Plusieurs études comme celle de F. Aubert *et al.* (2002) ou celle de S. Dubuc témoignent des effets positifs sur l'espace rural de la bonne tenue économique des centres urbains les plus proches : les approches en termes de polarisation *« reposent sur l'idée-force qu'il faut des activités motrices concentrées, et de grande dimension, pour générer de la croissance dans l'espace, par propagation et effets induits, à partir de ces pôles. Dans cette conception, l'existence de pôles est une condition fondamentale du développement régional »*⁴⁴

*« La ville diffuse la croissance dans son aire d'influence grâce à un processus itératif et interactif. Le maintien et l'augmentation de la population rurale induite par la ville engendrent la croissance rurale et confortent l'emploi urbain en retour. L'accès aux petites villes offre les meilleures conditions de maintien de la population rurale. Les principaux lieux centraux ne stérilisent pas leur environnement rural, au contraire, ils ont un rôle moteur dans le dynamisme et la préservation des campagnes vivantes »*⁴⁵.

Par ailleurs, en termes de développement durable, une telle politique de concentration autour des petites villes aurait des effets positifs : raccourcissement des distances domicile-travail, réductions d'émissions polluantes, préservation des zones agricoles, développement potentiel de circuits courts...

⁴⁴ Aubert *et al.*, 2002 : 81).

⁴⁵ Dubuc, 2004 : 84

Aujourd'hui, avec l'essor de la mobilité, il faut voir plus large et raisonner à l'échelle de la ville-pays, concept déjà développé par J. Beauchard et d'autres chercheurs dans les années 1990 (Beauchard et al., 1996). Confrontés tous deux aux enjeux d'aménagement et de développement durable que sont la centralité, la gestion des espaces fonciers, la maîtrise de l'étalement urbain..., espace rural et espace urbain ont intérêt à s'associer. Et pour mieux faire face à ces enjeux, il est indispensable que la démarche pays/PETR soit complémentaire de celle d'un SCOT ; la loi Maptam du 27/02/2015 permet ainsi aux PETR de l'élaborer, de le réviser ou de le modifier.

La vocation des pays, comme des nouvelles structures, est de coordonner la mise en œuvre d'un projet de développement dont le P.O.S représente la traduction spatiale.

Le projet du pays/PETR doit intégrer les enjeux du développement durable et le P.O.S permettre de les décliner de manière opérationnelle⁴⁶. Pour cet article, nous ne nous sommes pas penchées sur cette question des P.O.S. En revanche, pour notre thèse, nous avons été amenées à nous intéresser aux pays du Montagne et à leur lien avec le monde urbain. Deux paramètres principaux avaient été pris en compte : la conformité du périmètre du pays avec la zone de commandement de la petite ville et les actions au sein de la structure intercommunale pour soutenir la petite ville.

Conclusion

« une ville durable est une ville capable de se maintenir dans le temps en gardant une identité et son dynamisme, capable aussi d'offrir une qualité de vie en tous lieux dans une mixité sociale et fonctionnelle, capable enfin de se réapproprier un projet politique, à la recherche d'un équilibre sur le plan écologique et social vis-à-vis du territoire et de la planète »⁴⁷. Ce cadre conceptuel renvoie à plusieurs facettes de la durabilité et permet d'intégrer des problématiques qui tiennent aussi bien à la protection de l'environnement, aux liens sociaux qu'aux activités économiques.

Sans écarter les problèmes dont elles souffrent (marché du travail incapable d'absorber les crises, manque de personnels qualifiés, rareté des services aux entreprises, déficience des infrastructures...), il faut reconnaître que les petites villes des espaces interstitiels correspondent aux villes durables définies par C. Emélianoff. Nous estimons que ces dernières possèdent les capacités pour devenir des agents d'urbanisation durable et qu'elles sont la base d'une urbanisation raisonnée. Pour cela, leur enjeu est de réussir à capter les ressources et à optimiser leur potentiel environnemental, récréatif, productif... Dans un scénario de lutte contre le changement climatique et de l'efficacité énergétique, de la domination de l'économie de la connaissance basée sur l'innovation, « les petites villes ayant un potentiel économique basé sur l'agriculture, l'industrie, les services ou le tourisme (y compris l'économie résidentielle) et s'inscrivant dans des stratégies de développement durable, prospéreraient. Leur objectif ne serait pas nécessairement de grossir mais de se stabiliser en offrant une bonne qualité de vie »⁴⁸. Cette dynamique est malheureusement freinée par l'inexistence de politiques à leur égard. C'est pour cette raison que nous

⁴⁶ QE n° 13570 de J-P. plancade ; JO Sénat du 08/07/2010

⁴⁷ C. Emélianoff (2003 : 27-28)

⁴⁸ ASBL – Institut J. Destrée, 2012 : 30

partageons l'avis de M. Malvy (2014 : 122), ancien président de l'Association des Petites Villes Françaises : « Les petites villes ont besoin d'une planification régionale qui organise la complémentarité entre les métropoles et leur hinterland. Les futurs schémas régionaux prescriptifs en seront les outils. Ensuite, la gouvernance des intercommunalités doit être modernisée : les petites villes ne peuvent pas correctement animer leur bassin de vie si leur poids politique est dilué à l'excès dans les assemblées intercommunales où chacun doit être représenté mais où elles le sont insuffisamment ». Avec un diagnostic objectif sur la situation urbaine, chaque Conseil Régional aurait tout intérêt à mener des politiques de soutien aux petites villes afin que chaque partie du territoire régional soit animée économiquement. Ce soutien passe notamment par des actions judicieusement choisies dans le cadre des contrats de Pays⁴⁹. Mais la réussite d'une telle entreprise repose sur une bonne dose de pédagogie pour faire admettre aux élus des espaces ruraux la nécessité d'une politique de polarisation et les convaincre des bienfaits qu'ils peuvent en retirer.

Recommandations :

Intégrer les dimensions énergétiques et climatiques :

- Dans les documents et politiques d'urbanisme de planification (P.O.S, P.D.A.U,...) ;
- Dans les documents et politiques d'urbanisme opérationnel (zones d'activité, opérations de renouvellement urbain).

Contenir l'étalement urbain pour réduire les consommations d'énergie :

- Orienter, de façon volontariste, la localisation des activités, des équipements et des zones résidentielles pour limiter l'étalement urbain ;
- Favoriser les opérations de renouvellement urbain, la réutilisation des friches urbaines, la valorisation du patrimoine ;
- Sensibiliser les décideurs et le grand public en les informant clairement sur les inconvénients de l'étalement urbain existant (coût des équipements urbains, temps de transport, ségrégation spatiale, etc.) ;
- Limiter la dispersion des activités et des lieux de résidence, maintenir les écoles de manière équilibrée sur le territoire au lieu de concentrer les établissements sur la vile-centre ;
- limiter l'implantation des grands projets commerciaux, industriels et de loisirs sur des zones périphériques et/ou non desservies efficacement par les transports en Commun.

Le rapport note par ailleurs que : « Pour combattre ou organiser l'étalement urbain, tous les effets pervers de la fiscalité doivent être corrigés » et que : « Les collectivités territoriales doivent harmoniser leurs politiques régionales et départementales. »

Rapport d'orientation du Centre d'analyse stratégique

Le rapport d'orientation « Perspectives énergétiques de la France à l'horizon 2020-2050 », remis en 2007 par la commission « Energie » du Centre d'analyse stratégique (rapport Syrota), émet, entre autres, la proposition suivante : « Les collectivités locales compétentes en matière d'utilisation des sols recevront du Parlement les pouvoirs de mettre en œuvre des péages urbains, de permettre la prise en compte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'élaboration des règlements d'occupation des sols et d'imposer, lors de la délivrance des permis de construire, des dispositions permettant des économies d'énergie et l'utilisation d'énergies renouvelables. »

⁴⁹ En 2009, le conseil régional languedoc roussillon avait d'ailleurs conditionné l'aide aux projets des pays au respect des lignes directrices du SRADDT

Le rapport précise également : « Un usage des sols inattentif aux problèmes de trajets, de liaison entre habitat et activité, une mauvaise localisation des équipements publics, peuvent compromettre le succès d'autres politiques ou annihiler les effets attendus de normes plus contraignantes ». « La possibilité d'assouplir (ou au contraire de renforcer (...) certaines normes ou de déroger à des plafonds quantitatifs pour encourager les projets qui réduisent ou du moins n'aggravent pas l'émission de GES pourrait être étudiée : autoriser un aménageur à augmenter de 10 ou 20 % la densité de la construction si celle-ci est autosuffisante en énergie, ou autoriser, pour un permis de construire, un dépassement de COS significatif si le bâtiment est autosuffisant en énergie, ou moindre mais appréciable s'il est en dessous d'une norme de kW h par m² pourrait ainsi être envisagé. Ce type de faculté (...) ne devrait être autorisé qu'à une certaine échelle (ville importante ou communauté de communes ou d'agglomérations de taille significative) afin d'être employé à un niveau où la collectivité peut peser autant sur la nature des constructions que sur leur répartition à l'échelle d'une ville centre ou d'un bassin d'emploi. »

« Il apparaît nécessaire (...) de rendre obligatoire la prise en compte du bilan en GES de tout projet d'infrastructure, d'aménagement et de planification d'usage des sols (...), au sein des études d'impact environnemental. »

Annexe – Documents utilisés

Ouvrages et rapports

- [1] « Etalement urbain et changements climatiques : état des lieux et propositions », Montreuil : Réseau Action Climat, 2011.- 34p.
- [2] « Comment questionner l'étalement urbain ? », Paris : FNCAUE, 2010.- 61p.
- [3] « Etalement urbain et mobilité », WIEL, Marc ; Paris : La Documentaion Française, 2010.- 86 p
- [4] « Protéger les espaces agricoles et naturels face à l'étalement urbain », VERLHAC, Eric ; BALNY, Philippe ; BETH, Olivier ; Paris : Conseil général de l'environnement et du développement durable, 2009.- 49 p
- [5] « Economie de l'étalement urbain – Points de repère », La Défense : MEDAD-DAEI, 2008.- 112 p.,
- [6] « Etalement urbain en Europe », UHEL, Ronan (dir.) ; Copenhague : European Environment Agency, 2006.- 4 p.

Articles de revues

- [7] « France, état des lieux », Urbanisme. No 381, nov.-déc. 2011.- pp. 39-76
- [8] « Quel rôle pour les activités économiques dans la maîtrise de l'étalement urbain », PETITET, Sylvain ; CAUBEL, David ; Etudes foncières. No 148, nov.-déc. 2010.- pp. 30-34,
- [9] « Ville dense, ville diffuse », CASTEL, Jean-Charles ; Etudes foncières. No 147, sept.-oct. 2010.- pp. 14-20
- [10] « La densification en débat : effet de mode ou solution durable ? », CHARMES, Eric (coord.) ; Etudes foncières. No 145, mai-juin 2010.- pp. 19-38,
- [11] « Etalement urbain et/ou polycentrisme ? », MIGNOT, Dominique ; BLOY, Danièle ; VANCO, Florian ; Etudes foncières. No 137, janv.-fév. 2009.- pp. 9-13
- [12] « Les déterminants économiques de l'étalement urbain ? », PIRON, Olivier ; Etudes foncières. No 129, sept.-oct. 2007.- pp. 24-26
- [13] « La croissance périurbaine depuis 45 ans : extension et densification », BACCAINI, Brigitte ; SEMECURBE, François ; INSEE première. No 1240, juin 2009.- 4 p
- [14] « Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010. Poursuite de la périurbanisation et croissance des grandes aires urbaines.», FLOCH, Jean-Michel ; LEVY, David ; INSEE première. No 1375, octobre 2011.- 4 p.
- [15] « Le découpage en unités urbaines de 2010. L'espace urbain augmente de 19% en une décennie », CLANCHE, François ; RASCOL, Odile ; INSEE première. no 1364, août 2011.- 4 p
- [16] « Prospective urbaine et autres fabriques de territoires », Territoires 2040. No 2, 2010.- 156 p.,

Sur Internet

- [17] « Le nouveau PLU issu de la loi Grenelle II : densifier, sans s'étaler ! », Charlotte DENIZEAU, Métropolitiques.eu, 4 avril 2011, <http://www.metropolitiques.eu/Le-nouveau-PLUissu-de-la-loi.html>
- [18] « Grenelle II : la fin de l'étalement urbain », Vincent RENARD, Métropolitiques.eu, 6 juin 2011, <http://www.metropolitiques.eu/Grenelle-II-la-fin-de-l-etatement.html>
- [19] « Limitation de la consommation d'espace et densification : les nouveaux outils », IAU-Ilede-France, Note rapide Outils/méthodes, n° 553, jui n 2011, <http://www.iau-idf/detail-duneetude/etude/limitation-de-la-consommation-despace-et-densification.html>
- [20] « Urban sprawl in Europe », European Environment Agency, Copenhague, 2006, http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10
- [21] « Etalement urbain et artificialisation des sols en France », MEDDTL, 18 janvier 2010, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Etalement-urbain-et.html>

- [22] « Quelques définitions », MEDDTL, 18 janvier 2010, <http://www.developpementdurable.gouv.fr/Quelques-definitions.html>
- [23] « Comment a évolué l'artificialisation et quel visage a-t-elle aujourd'hui ? », MEDDTL, 18 janvier 2010, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Comment-a-evolue.html>
- [24] « Les déterminants de l'étalement urbain », MEDDTL, 18 janvier 2010, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-determinants-de-l-etatement.html>
- [25] « Les problèmes que pose l'étalement urbain et l'artificialisation des sols qui l'accompagne ? », MEDDTL, 18 janvier 2010, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Lesproblemes-que-pose-l-etatement.html>
- [26] « Les outils pour limiter l'étalement urbain », MEDDTL, 18 janvier 2010, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-outils-pour-limiter-l.html>
- [27] « Faut-il lutter contre l'étalement urbain ? », Entretien avec Erich Charmes, <http://www.laviedesidees.fr/Faut-il-lutter-contre-l-etatement.html>

