

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE  
LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE  
UNIVERSITE MOHAMED KHIDER DE BISKRA  
FACULTE DES SCIENCES ET DE LA TECHNOLOGIE  
DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE

N° d'ordre : .....  
Série : .....



**MEMOIRE**

Présenté pour obtenir le diplôme de Magistère en Architecture

**OPTION:**

Etablissements humains dans les milieux arides et semi arides

**THEME :**

**LE ROLE DU FONCTIONNEMENT SPATIAL DANS LA  
GESTION DE L'URBAIN  
-CAS DE LA VILLE DE BISKRA-**

Présenté par  
**ABDOU YAMINA**

SOUTENU LE : .....

**Devant le jury:**

Président	<b>Dr.ALKAMA Djamel</b>	Professeur	Université de Biskra
Rapporteur	<b>Dr. FARHI Abdellah</b>	Professeur	Université de Biskra
Examineur	<b>Dr.BENABBES Moussadek</b>	Maitre de conférences(A)	Université de Biskra
Examineur	<b>Dr.BELAKEHAL Azedine.</b>	Maitre de conférences(A)	Université de Biskra

# SOMMAIRE

Page:

<b>Sommaire.....</b>	<b>I</b>
<b>LISTE DES FIGURES: .....</b>	<b>X</b>
<b>LISTE DES TABLEAUX: .....</b>	<b>VX</b>

## Chapitre Introductif

<b>Introduction .....</b>	<b>01</b>
<b>Éléments de la problématique.....</b>	<b>02</b>
<b>Approche Méthodologique.....</b>	<b>05</b>
<b>Structure du mémoire .....</b>	<b>05</b>
<b>Contenu des chapitres .....</b>	<b>06</b>

## Chapitre I : LA GESTION URBAINE.

<b>Introduction .....</b>	<b>08</b>
<b>I – LA GESTION URBAINE: HISTOIRE D’UN CONCEPT: .....</b>	<b>09</b>
<b>A. la gestion, un mot à définir:.....</b>	<b>09</b>
<b>B. Administration, direction, organisation.....</b>	<b>13</b>
<b>1.Histoire.....</b>	<b>13</b>
<b>2. La gestion c’est quoi? .....</b>	<b>14</b>
<b>a- Portée théorique de la gestion : .....</b>	<b>15</b>
<b>b- La gestion urbaine en épistémologie. ....</b>	<b>15</b>
<b>C-Découpage de la gestion.....</b>	<b>16</b>
<b>1- Découpage selon la nature des ressources mises en œuvre.....</b>	<b>16</b>
<b>2- Découpage systémique.....</b>	<b>16</b>

3-Découpage fonctionnel.....	16
<b>II. GESTION URBAINE: PROBLEMES DE DEFINITIONS:</b> .....	17
<b>III- LES ACTEURS DE LA GESTION URBAINE :</b> .....	18
A-L'Etat :.....	19
B- Les collectivités locales :.....	19
C- Les entreprises de services publics ou privés .....	20
D- Le secteur privé : .....	20
E- Les habitants : .....	20
<b>IV-LES OUTILS DE LA GESTION URBAINE.....</b>	<b>22</b>
A- Le budget programme : .....	22
B- Les opérations d'urbanisme : .....	23
C- Schéma National d'Aménagement du Territoire (S.N.A.T) : .....	23
D -Schéma Régional d'Amenagement du Territoire (S.R.A.T) :.....	24
E- Plan d'Amenagement de Wilaya (P.A.W) : .....	24
F- Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (P.D.A.U): .....	25
G- Le Plan d'Occupation des Sols (POS) : .....	26
H- La notion de participation au sein des outils d'aménagement urbain : .....	27
<b>V- LES DIMENSIONS DE LA GESTION URBAINE :</b> .....	<b>28</b>
A – La dimension économique et financière : .....	28
B – La dimension technique : .....	29
C - La dimension sociale : .....	30
D – La dimension environnementale : .....	32

<b>VI. LES ENJEUX DE LA GESTION URBAINE.....</b>	<b>33</b>
<b>A - La préservation de la pérennité des aménagements publics : .....</b>	<b>33</b>
<b>B - Le déséquilibre des modes de gestion en fonction du statut social des quartiers : ...</b>	<b>34</b>
<b>CONCLUSION: .....</b>	<b>37</b>
 <b><u>Chapitre II</u> : FONCTIONNEMENT SPATIAL</b>	
<b>Introduction.....</b>	<b>39</b>
 <b>I-DEFINITION DU CONCEPT « FONCTIONNEMENT SPATIAL » .....</b>	<b>40</b>
 <b>II-QU'EST CE QUE LE FONCTIONNEMENT D'UNE VILLE ? .....</b>	<b>42</b>
<b>A-Les fonctions relatives au besoin d'habiter : .....</b>	<b>42</b>
<b>B-Les fonctions relatives au besoin de travailler: Permettant aux habitants de gagner leurs vies .....</b>	<b>43</b>
<b>C-Les fonctions relatives à la culture de l'esprit : fonctions culturelle et cultuelle .....</b>	<b>43</b>
<b>D-Les fonctions relatives aux besoins de sport et de loisir: "Industries du loisir" ou loisir marchandise .....</b>	<b>43</b>
<b>E-Les fonctions relatives au besoin de circulation : .....</b>	<b>44</b>
 <b>III.LES QUARTIERS ET LES AIRES D'INFLUENCE : .....</b>	<b>45</b>
<b>A- Commerces, services, convivialité et animation : .....</b>	<b>46</b>
<b>B- L'aire d'influence : .....</b>	<b>48</b>
 <b>IV. LE MAILLAGE OU LES DECOUPAGES POLITIQUES ET ADMINISTRATIFS :.....</b>	<b>49</b>
<b>A- Rapprocher le maillage administratif et le territoire fonctionnel fait d'emblée surgir la notion d'état : .....</b>	<b>50</b>
<b>B-Le maillage administratif constitue une architecture mise en place par un état pour exercer ses compétences sur le territoire national : .....</b>	<b>51</b>

C- L'appropriation du maillage administratif : .....	51
V- L'APPROPRIATION (FRONTIERES, CADASTRES, DROITS D'USAGE) : .....	53
VI - L'HABITAT ET LA REPARTITION DES DENSITES IMMOBILIERES : .....	55
A - Densité et formes urbaines : .....	58
VILLES RELATIONS DE COMMUNICATIONS TERRESTRES DANS LA VILLE ET L'EFFET DE PROXIMITE : .....	59
A- Le métro : .....	60
B- Le chemin de fer.....	60
C- Transports automobiles : .....	60
VIII. LES POLES D'EMPLOI : UNE ATTRACTIVITE CERTAINE : .....	61
A- L'espace à dominante urbaine : .....	61
B- L'espace à dominante rurale : .....	61
IX- LES POLES DE SERVICES : LES PRINCIPAUX EQUIPEMENTS COMMERCIAUX ET DE SERVICES : .....	62
X- L'INDISPENSABLE POIDS DEMOGRAPHIQUE : LES DENSITES DE PEUPEMENT DES QUARTIERS : .....	64
CONCLUSION .....	67

### **Chapitre III:PRESENTATION DU CAS D'ETUDE.**

INTRODUCTION : .....	68
I. SITUATION DE LA WILAYA DE BISKRA : .....	69
A- POSITIONNEMENT ADMINISTRATIF DE LA VILLE DE BISKRA.....	70
B- GEOMORPHOLOGIE DU SITE DE LA VILLE DE BISKRA : .....	71
C- DONNEES CLIMATIQUES DE LA VILLE DE BISKRA .....	72
1-Le climat : deux saisons qui s'alternent. ....	72

<b>2-La Température :</b>	<b>72</b>
<b>3-Les vents dominants :</b>	<b>73</b>
<b>4-L'humidité :</b>	<b>73</b>
<b>5- Les précipitations :</b>	<b>73</b>
<b>II.GENESE D'UNE VILLE :</b>	<b>74</b>
<b>A-Période antique :</b>	<b>74</b>
<b>1- La trame urbaine :</b>	<b>75</b>
<b>B-Biskra ville coloniale :</b>	<b>76</b>
<b>C-Biskra ville post-coloniale :</b>	<b>78</b>
<b>1-Phase 1962-1974 :</b>	<b>78</b>
<b>2-Phase d'après 1974 :</b>	<b>79</b>
<b>D-BISKRA ACTUELLE : Bilan et crise de la ville :</b>	<b>79</b>
<b>III-DEMOGRAPHIE DE BISKRA :</b>	<b>81</b>
<b>A-La croissance de la population: L'attractivité d'une ville.....</b>	<b>81</b>
<b>1.La densité démographique: .....</b>	<b>84</b>
<b>2.Répartition de la population.....</b>	<b>82</b>
<b>3. Degré d'urbanisation :</b>	<b>82</b>
<b>a-Composition démographique :</b>	<b>83</b>
<b>-Composition par âge et sexe :</b>	<b>83</b>
<b>1. Catégories d'âge en 2008 :</b>	<b>83</b>

<b>IV-EMPLOIS:</b> .....	<b>84</b>
<b>A-Composition économique de la population:</b> .....	<b>84</b>
<b>V-L'ECONOMIE :</b> .....	<b>85</b>
<b>A- Répartition des terres agricoles</b> .....	<b>85</b>
<b>VII.L'INDUSTRIE :</b> .....	<b>87</b>
<b>A-Les unités industrielles à Biskra :</b> .....	<b>87</b>
<b>1-Les zones industrielles à Biskra :</b> .....	<b>89</b>
<b>2- Zone d'équipements à Biskra :</b> .....	<b>90</b>
<b>3-Zone des Parcs</b> .....	<b>91</b>
<b>VII-LE TRANSPORT :</b> .....	<b>92</b>
<b>A-Le transport routier :</b> .....	<b>92</b>
<b>B-Le transport ferroviaire :</b> .....	<b>93</b>
<b>C- Le transport aérien :</b> .....	<b>94</b>
<b>VIII.L'ANALYSE DES TISSUS URBAINS :</b> .....	<b>94</b>
<b>A-Habitat :</b> .....	<b>94</b>
<b>1. Répartition du logement dans la commune :</b> .....	<b>95</b>
<b>B-LES EQUIPEMENTS PUBLICS:</b> .....	<b>96</b>
<b>1.Equipements scolaires:</b> .....	<b>96</b>
<b>2.Formation professionnelle:</b> .....	<b>96</b>
<b>C-Réseaux et infra structure de base:</b> .....	<b>96</b>
<b>1- État du réseau routier du groupement:</b> .....	<b>96</b>

**2.Réseaux électriques: .....98**

**VIII- Tableau récapitulatif de tous les équipements qui existent dans la ville selon le plan d'occupation du sol :.....98**

**CONCLUSION.....102**

**Chapitre IV : ETAT DE L'ART ET POSITIONNEMENT EPISTEMOLOGIQUE .**

**Introduction.....103**

**I-LE COMPORTEMENT DES INDIVIDUS DANS L'ESPACE.....103**

**II. INTERACTION SPATIALE ET MODELE GRAVITAIRE : .....104**

**A- La loi de localisation des activités de Von Thünen : .....104**

**1- Formulation du modèle de Von Thünen :.....106**

**B-La localisation de l'industrie : WEBER.....107**

**1- La localisation industrielle en termes statiques :.....108**

**C-Hotelling : La genèse de la méthode des coûts de déplacement (MCD).....110**

**D-Les fondements théoriques de la méthode des coûts de déplacement (MCD) :.....111**

**E- Modèle des lieux centraux de Walter CHRISTALLER :.....113**

**1. Géométrie du modèle:.....113**

**2-Portée spatiale du bien :.....114**

**3- Aires de marchés circulaires: .....114**

**4- Seuil d'apparition d'un bien ou service et le rang du marché: .....115**

**5- Principe du modèle de W. CHRISTALLER: .....116**

**a. Déplacements à buts multiples:.....116**



b. Hiérarchie fonctionnelle des centres:.....	116
<b>II. LES MODELES GRAVITAIRES DE LOCALISATION COMMERCIALE :.....</b>	<b>117</b>
A-Modèle gravitaire et aire d'influence des unités géographiques : .....	118
B-Modèle gravitaire et transport urbain :.....	118
C-Les premières analogies avec le modèle gravitaire de Newton : .....	119
1-Les lois de Ravenstein (1885-1889) : les Courants migratoires.....	119
a-Les lois de Ravenstein :.....	120
2- La loi de Reilly (1931) et la formule du point de rupture :.....	121
a. Première généralisation de la loi de Reilly : .....	122
3-Le modèle de Huff ( 1963): L'estimation des parts de marché :.....	126
4-Le modèle de substitution (1965) : le pouvoir d'attractivité.....	127
5-Le modèle de Nakanishi et Cooper (1974) « Multiplicative compétitive interaction model » .....	127
6-Le modèle du potentiel (1979).....	129
<b>III.POSITIONNEMENT EPISTEMOLOGIQUE ET MODELE HEURISTIQUE:....</b>	<b>130</b>
A. Analyse de l'état actuel de la ville: .....	131
B.Evaluation de la hiérarchie fonctionnelle de la ville:.....	131
C.Identification des limites fonctionnelles: .....	131
<b>Conclusion:</b> .....	<b>133</b>
 <b><u>Chapitre V</u>: L'EFFET DE LA GESTION URBAINE SUR LE FONCTIONNEMENT SPATIAL.</b>	
<b>INTRODUCTION :</b> .....	<b>134</b>
<b>L'URBANISATION RECENTE ET SES SERVITUDES.....</b>	<b>135</b>
<b>I-REPARTITION DES QUARTIERS SUR LA VILLE : LE DESEQUILIBRE.....</b>	<b>135</b>
<b>II-REPARTITION SPATIALE DE LA POPULATION SUR LES QUARTIERS DE LA VILLE :.....</b>	<b>137</b>
<b>III- SURFACE DES QUARTIERS DE LA VILLE : DE TOUTES LES TAILLES...141</b>	

<b>IV-DENSITES DES QUARTIERS DE LA VILLE : UNE CONCENTRATION PERIPHERIQUE.....</b>	<b>145</b>
<b>V- REPARTITION DES EQUIPEMENTS AU NIVEAU DES QUARTIERS DE LA VILLE DE BISKRA : DOMINANCE DE L'ADMINISTRATION.....</b>	<b>148</b>
<b>A- Répartition des équipements administratifs et sécuritaires: activités phares de la ville .....</b>	<b>150</b>
<b>B- Répartition des équipements éducatifs: .....</b>	<b>153</b>
<b>C- Répartition des équipements commerciaux et de services: des grandes surfaces commerciales denses.....</b>	<b>155</b>
<b>D- Répartition des équipements sanitaires: .....</b>	<b>158</b>
<b>E- Répartition des équipements culturels et sportifs: .....</b>	<b>161</b>
<b>F- Répartition des équipements religieux et cultuels: .....</b>	<b>164</b>
<b>G- Répartition des équipements industriels et autres : .....</b>	<b>166</b>
<b>VI- LA HIERARCHIE FONCTIONNELLE DES ENTITES URBAINES DE LA VILLE DE BISKRA : .....</b>	<b>169</b>
<b>A- Selon le critère des équipements : .....</b>	<b>169</b>
<b>B- Selon le critère de la densité : La densité de population (habitants/ha) .....</b>	<b>170</b>
<b>VII-IDENTIFICATION DES NIVEAUX : .....</b>	<b>172</b>
<b>VIII -IDENTIFICATION DES LIMITES FONCTIONNELLES : .....</b>	<b>174</b>
<b>A - Présentation du logiciel GeoGebra 4.2.....</b>	<b>174</b>
<b>B- Exemples de calcul de limites fonctionnelles de quelques quartiers.....</b>	<b>176</b>
<b>IX-LE CONTROLE ETATIQUE DES INSTRUMENTS DE LA GESTION URBAINE : .....</b>	<b>182</b>
<b>X-LES MECANISMES D'ALLOCATION DE FONDS PUBLICS AU SECTEUR URBAIN :.....</b>	<b>185</b>
<b>XI-L'INTERVENTION ETATIQUE DANS LA CREATION URBAINE :.....</b>	<b>186</b>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>187</b>
<b>CONCLUSION GENERALE.....</b>	<b>188</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE: .....</b>	<b>191</b>
<b>ANNEXES: .....</b>	<b>202</b>

## LISTE DES FIGURES:

N°	Titre	Page
01	Découpage du mot gestion	14
02	Les acteurs de la gestion urbaine	21
03	Les fonctions urbaines de la ville.	45
04	Quartiers résidentiels de Las Vegas	46
05	Le quartier commercial de Ginza	47
06	Maillage de la ville de Ganghwa.	53
07	Propriété juridique et appropriation sociale des espaces.	55
08	Modulations morphologiques de la densité	56
09	Assiette de calcul de la densité	57
10	Formes urbaines et densités.	58
11	Hôtel Transatlantique à BISKRA	68
12	Situation de la Wilaya de Biskra.	69
13	Vue de satellite de la ville de Biskra.	70
14	Les zones naturelles de la wilaya de Biskra.	72
15	Les sept villages composant la ville traditionnelle de Biskra en 1931.	75

16	Situation et plan du damier et colonial.	76
17	Biskra en 1850 d'après les archives du GENIE	77
18	Situation de la ville de biskra en 1931 selon Derveau.	78
19	Situation de la ville de Biskra, carte de 1972	80
20	La ville de Biskra actuellement.	80
21	Histogramme de la catégorie d'âges de la commune de Biskra.	84
22	Diffusion des palmeraies dans le Bas Sahara.	86
23	Situation de la zone industrielle dans la commune de Biskra.	89
24	Situation de la zone d'équipements dans la commune de Biskra.	90
25	Situation de la zone des Parcs dans la commune de Biskra.	92
26	L'intérieur de la gare ferroviaire de Biskra.	93
27	Réseaux routiers à Biskra.	97
28	La ville de Biskra découpage en POS.	101
29	Différents aspects du comportement des individus dans l'espace	104
30	Coût de location des terrains selon VON THUNEN	106
31	Le triangle de Weber	108
32	Réseau d'isodapanes' de Weber	109

33	Principe de la différenciation minimale	111
34	Du coût du voyage à la demande de récréation selon Hotelling.	112
35	Aire de marché circulaire.	114
36	Aire de marché hexagonale.	115
37	Les trois principes d'organisation des lieux centraux.	117
38	Les Courants migratoires, d'après Ravenstein (1885)	120
39	Dynamique des territoires : l'analyse par échelle	121
40	Illustration de la Formule du Point de Rupture.	122
41	Estimation d'une Zone de Chalandise par la Méthode du Point de Rupture	123
42	Isochrones (ligne figurant la distance parcourue depuis un point en un temps donné).	124
43	Répartition des quartiers sur la ville de Biskra.	136
44	Répartition de la population des quartiers sur la ville de Biskra.	139
45	Histogramme de répartition de la population par quartier de la ville de Biskra.	140
46	Répartition des surfaces par quartier.	143
47	Histogramme de répartition des surfaces par quartier de la ville de Biskra.	144
48	Carte des densités par quartier de la ville de Biskra.	146
49	Histogramme de répartition des densités sur les quartiers de la ville de Biskra.	147

50	Répartition des équipements dans la ville de Biskra.	150
51	Répartition des équipements administratifs et sécuritaires par quartier.	152
52	Histogramme de répartition des équipements administratifs et sécuritaires par quartier.	153
53	Histogramme de répartition équipements éducatifs par quartier.	154
54	Répartition des équipements éducatifs par quartier.	155
55	Répartition des équipements commerciaux et de services par quartier.	157
56	Histogramme de répartition des équipements commerciaux et de services par quartier.	158
57	Répartition des équipements sanitaires par quartier.	160
58	Histogramme de répartition des équipements sanitaires par quartier.	161
59	Répartition des équipements culturels et sportifs par quartier.	163
60	Histogramme de répartition des équipements culturels et sportifs par quartier.	164
61	Répartition des équipements religieux et cultuels par quartier.	165
62	Histogramme de répartition des équipements religieux et cultuels par quartier.	166
63	Répartition des équipements industriels et autres par quartier.	167
64	Histogramme de répartition des équipements industriels et autre par quartier.	168
65	Pyramide des niveaux actuels de la ville de Biskra.	173
66	Isochrone relatif au quartier G (zone d'activités) et le quartier Essalem (Q.T).	177

67	Isochrone relatif au quartier G (zone d'activités) et le quartier fort Turc (Q.P).	178
68	Isochrone relatif au quartier G (zone d'activités) et le quartier El Houda (Q.OA).	179
69	Identification des limites fonctionnelles de chaque quartier.	180
70	Délimitation des limites fonctionnelles et administratives des quartiers du niveau supérieur.	181
71	Début de l'application d'une politique de zonage.	183

## LISTE DES TABLEAUX:

N°	Titre	Page
01	Les températures moyennes mensuelles de Biskra2011.	73
02	Vitesses moyennes mensuelles des vents de Biskra	73
03	Humidités relatives moyennes mensuelles de Biskra2011.	73
04	Précipitations moyennes mensuelles de Biskra2011.	74
05	Evolution de la population postindépendance	81
06	La valeur de la densité de la population en 2008	82
07	Répartition de la population.	82
08	Catégories d'âge en 2008 dans la commune de Biskra.	83
09	Composition économique de la population de la commune de Biskra.	84
10	La répartition générale des terres agricoles sur la commune de Biskra.	86
11	Les unités industrielles existantes dans la commune de Biskra.	88
12	La répartition générale des terres agricoles sur la commune de Biskra.	89
13	La Zone d'équipements de la commune de Biskra.	90
14	La Zone des parcs de la commune de Biskra.	91
15	La répartition des moyens de transport terrestre.	92
16	La répartition des moyens de transport terrestre.	93



17	Répartition du logement dans la commune de Biskra.	95
18	Taux de scolarisation dans la commune.	96
19	Centres de formation professionnelle pour le rassemblement.	96
20	Etat du réseau routier de la commune	98
21	Etat du réseau électrique de la commune.	98
22	Les équipements existant par P.O.S.	100
23	La présence des différents équipements dans chaque quartier.	149
24	Hierarchie fonctionnelle des quartiers par niveaux	171
25	Hierarchie fonctionnelle des quartiers proposés par le P.D.A.U par niveaux	172
26	Détermination de la vitesse moyenne utilisée.	175
27	La limite fonctionnelle entre le quartier G (zone d'activités) et le quartier Essalem (Q.T).	176
28	La limite fonctionnelle entre le quartier G (zone d'activités) et le quartier fort Turc (Q.P).	178
29	La limite fonctionnelle entre le quartier G (zone d'activités) et le quartier El Houda (Q.OA).	179

## *Dédicaces*

*Je dédie ce travail :*

*A la mémoire de mon père et ma mère, à qui ce modeste travail aurait fait beaucoup plaisir. Reposez en paix et que Dieu ait pitié de vos âmes.*

*A mon mari SALIM*

*Tes sacrifices, ton soutien moral, ta gentillesse sans égal, ton profond attachement m'ont permis de réussir mes études. Sans ton aide, tes conseils et tes encouragements, ce travail n'aurait vu le jour.*

*A mes enfants, Abderrezak, Manel, Mohamed  
enfin maman a terminé.*

*Un très grand merci à ma famille qui a toujours été présente lorsque j'en ai eu besoin, en Particulier mes frères et sœurs. Que Ce travail soit pour vous un témoignage de reconnaissance.*

*A ma belle famille, petite et grande,*

*A mes collègues de travail de l'A.P.C de Biskra sans exception  
qui m'ont poussé, encouragé, et aidé.*

*Merci à vous tous.*

*Yamina.*

## *Remerciements*

*Je voudrais remercier avant tout  
Dieu tout puissant de m' avoir donné Courage et Patience  
pour terminer ce modeste travail.*

*Mon encadreur Professeur Abdellah FARHI, de m' avoir orienté,  
conseillé, et critiqué quand le besoin se faisait sentir, mais surtout  
pour sa disponibilité et d' avoir été tout simplement toujours là pour  
m' écouter et me redonner confiance.*

*Mes remerciements vont également aux membres du jury, qui ont  
accepté d' évaluer ce modeste travail.*

*Veuillez accepter ce travail, en gage de mon  
grand respect et ma profonde reconnaissance.*

*Et enfin, un grand merci à tous ceux et à toutes celles qui m' ont  
aidé de près ou de loin dans l' élaboration de ce travail.*

# Chapitre Introductif.

---

## **INTRODUCTION:**

Tant sur le plan de la pratique professionnelle que sur celui du débat théorique, le champ disciplinaire traitant des problèmes spatiaux de la ville connaît une ambiguïté, une instabilité et une diversité dans l'utilisation des concepts et des notions clefs relatives au fait urbain. Peut-on dépasser cette confusion pour que l'urbanisme soit une discipline scientifique autonome, comme l'ont imaginé ses premiers promoteurs, depuis le milieu du 19ème siècle ?

L'histoire nous enseigne que c'est là un mirage car, tout comme l'architecture, l'urbanisme est un art de synthèse qui s'appuie sur d'autres champs disciplinaires et qui laisse une part entière à l'intuition, à la créativité, à des choix idéologiques et culturels, à des conceptions diversifiées du monde et donc des sociétés. D'autre part que l'objet de l'urbanisme, c'est-à-dire la ville, est un objet aux multiples facettes, en perpétuel changement, presque insaisissable. La ville reste le lieu d'une vie intense d'intérêts multiples et contradictoires.

Elle joue le rôle de catalyseur social, de pôle d'attraction et de diffusion culturelle; elle est agglomération de populations, et lieu par excellence d'entrecroisement des faits de civilisation: le religieux, le culturel et l'art, le politique, le militaire tout autant que l'économique. C'est, de plus en plus, un territoire étrange où l'homme, pour se réaliser, accepte de perdre un peu de son identité pour vivre avec des gens qui ne sont pas de sa tribu. Le caractère communautaire se réduit au profit de la citoyenneté, au sens de l'habitant de la cité; à l'inverse, les communautés, le tribalisme, sont la négation et la fin des villes au sens européen des villes. La ville monde est un lieu de lumières, de liberté et de solitude. Le creuset de l'individualisme et des intérêts particuliers.

Partout dans le monde, les villes font face à des difficultés croissantes, associées notamment aux déplacements de la population, à la pénurie d'eau, à la pollution atmosphérique, à l'insuffisance ou au vieillissement des infrastructures, à l'expansion anarchique, à la prolifération d'établissements informels .

# Chapitre Introductif.

---

Pour citer le Centre des Nations Unies pour les établissements humains, les villes sont en train de devenir le « banc d'essai pour la pertinence des institutions politiques et pour l'efficacité des programmes visant à combattre l'exclusion sociale, à protéger et à restaurer l'environnement et à promouvoir le développement humain. »

## **ELEMENTS DE PROBLEMATIQUE :**

Une ville fonctionnelle peut relever les défis et saisir les occasions que pose le changement dans toutes ses formes différentes. Elle résiste aux chocs et aux menaces. Le fonctionnement urbain défini par CERDA, (1857-1867) est :

« L'urbe, considérée comme un appendice de la grande voirie universelle, n'est rien de plus qu'une sorte de halte plus ou moins étendue, plus ou moins complexe, plus ou moins importante, selon le nombre d'ateliers, d'entrepôts et de maisons qui la composent. Ainsi toute urbe possède toujours une ou plusieurs voies qui la relie au grand réseau routier qui traverse le globe »

Le processus de compréhension de l'espace urbain consiste à aborder la ville comme un ensemble d'objets complexes. Le système ville est constitué de trois sous-systèmes : fonctionnel, spatial et temporel. La ville ne peut plus faire front aux difficultés croissantes et aux ressources en baisse au moyen d'un modèle d'administration autoritaire descendante ou d'un modèle se limitant à la prestation de services, pas plus qu'elles ne peuvent exploiter pleinement leur potentiel. La ville doit assurer, sur le plan spirituel et matériel, la liberté individuelle et le bénéfice de l'action collective.

- Les clefs de l'urbanisme sont dans les quatre fonctions : Habiter, travailler, se recréer et circuler.
- Les plans détermineront la structure de chacun des secteurs attribués aux quatre fonctions-clefs et ils feront leur emplacement respectif dans l'ensemble.
- Le cycle des fonctions quotidiennes: habité, travaillé, se recréer sera réglé par l'urbanisme dans l'économie de temps la plus stricte, l'habitation étant considérée comme le centre même des préoccupations urbanistiques et le point d'attache de toutes les mesures.

## Chapitre Introductif.

---

Ce contenu décisif de la Charte d'Athènes constitue probablement l'illustration la plus significative de cette prétention.

La planification urbaine englobe les mécanismes et processus de contrôle conscient des différents comportements et mouvements qui contribuent à la modification de la ville et à la détermination de son développement. IL convient de considérer son développement historique, ses fondements juridiques, son organisation et ses perspectives d'avenir. Elle donne une vision de la ville à long terme et la gestion met en oeuvre cette planification.

La situation de la ville algérienne semble être à la croisée des chemins. Tous les paramètres d'analyse urbaine le précisent de plus en plus. Pourtant quelques uns de ces paramètres sont connus depuis fort longtemps. Le déséquilibre régional, crié haut et fort pendant plusieurs décennies n'a cessé de croître malgré l'effondrement progressif de l'économie planifiée et l'instauration timide de la vision nouvelle orientée vers le libre investissement, l'expression des projets locaux et même la perspective de création de zones franches. On constate aujourd'hui avec amertume les effets pervers de l'absence de politiques inter et intra urbaines durant quatre décennies. Cette carence a engendré une crise sociale dans l'espace urbain, d'une telle acuité que les autorités centrales ou locales se sont trouvées incapables de la résorber.

L'étude de la ville de Biskra à l'échelle intra-muros lie l'analyse des paysages et des fonctions qui ne sont pas étudiés de manières exhaustives.

Partant d'une recherche de première post-graduation consacrée à l'appréhension des modes d'organisation spatiale de la ville de Biskra liés à la planification urbaine et donc l'objectif principal consistait à comprendre les défaillances de cette dernière à l'échelle d'un quartier en l'occurrence le centre –ville ancien, l'auteur de cette recherche (DAGHICHE. S, 2009) à expliqué que le dysfonctionnement de l'entité coloniale avait une relation ombilicale avec la non maîtrise des outils d'évaluation urbaine. Le poids, le rôle et la place de chaque élément de composition de la ville de Biskra pourraient être déterminants dans le processus de planification urbaine.

## Chapitre Introductif.

---

Le recours à la hiérarchisation des quartiers selon différents niveaux et diverses rubriques s'inscrivant dans l'économique, le social, le démographique et surtout la répartition des équipements publics a montré l'importance et les particularités de chaque quartier en vue d'une gestion planificatrice crédible à court, moyen et long termes. Cependant, les résultats obtenus et qui sont en eux même assez consistants sur le plan de la démonstration scientifique, restent relatifs par rapport à un autre volet qui semble aussi déterminant que le premier. Il s'agit du fonctionnement de l'espace intra-muros urbain de la ville de Biskra.

La méconnaissance des aires d'attraction de chaque élément de composition de la ville de Biskra relativise un tant soit peu l'aboutissement de la recherche sus citée et ouvre d'autres horizons pour une approche plus rationnelle qui ne remet pas en cause celle utilisée par l'auteur mais au contraire elle la renforce dans une complémentarité méthodologique. Ce qui a suscité divers questionnement.

### **QUESTIONS DE RECHERCHE :**

Est-ce que la hiérarchisation urbaine fondée uniquement sur les niveaux synthétiques est suffisante pour une évaluation rationnelle et objective des quartiers?

Le fonctionnement spatial a-t-il un impact sur les décisions de planification urbaine ?

### **HYPOTHESE DE RECHERCHE :**

A la lumière de diverses lectures, nous pensons que les réponses aux questions préalablement posées peuvent se résumer dans l'hypothèse suivante.

"L'amélioration de la gestion urbaine de la ville de Biskra semble intimement liée non seulement aux niveaux synthétiques de ses quartiers mais aussi à leurs espaces fonctionnels".

Cette hypothèse avance trois concepts et deux relations de prédiction liant d'une part la gestion urbaine aux niveaux synthétiques et d'autre part la gestion urbaine au fonctionnement spatial intra urbain.

## Chapitre Introductif.

---

### **OBJECTIFS DE RECHERCHE :**

Pour cela, les objectifs principaux qui se dégagent de cette double relation se résument en:

1-Démontrer que la gestion urbaine dépend partiellement de la connaissance des niveaux synthétiques.

2-Prouver que cette même gestion urbaine ne peut être améliorée que par la mise en évidence du poids de chaque quartier sur le plan des aires fonctionnelles.

3-Démontrer que la combinaison entre les niveaux synthétiques et la connaissance des aires fonctionnelles renforce et rend crédible la gestion urbaine.

### **APPROCHE METHODOLOGIQUE :**

Pour pouvoir assurer toutes ces démonstrations, plusieurs modèles d'analyse sont généralement utilisés par différents chercheurs et notamment les modèles gravitaires et bien d'autres modèles qui vont de l'attractivité de Reilly (1929, 1931) qui permet de délimiter les zones de chalandise en fonction des distances et des attractivités des points de vente considérés à celui de Converse (1933) reposant sur un modèle gravitaire permettant d'identifier les territoires d'influence des zones urbaines ou des points de vente à Walter Christaller (1933) sur les places centrales à celui de (Berry, 1967) qui considère qu'à mesure que le niveau de taille des villes augmente, apparaissent des fonctions de plus en plus rares.

### **STRUCTURE DE MEMOIRE :**

Relativement aux objectifs assignés à cette recherche, nous pensons que les modèles théoriques ne sont fiables que lorsqu'ils aboutissent aux mêmes résultats.

L'analyse conceptuelle de notre hypothèse plaide en faveur de 02 chapitres dans la première partie théorique et 03 chapitres dans la partie analytique.



# Chapitre Introductif.

---

Le premier chapitre traitera du concept de gestion urbaine dans ses moindres détails. Le second chapitre abordera le problème du fonctionnement spatial. Alors que le troisième chapitre sera réservé à la présentation du cas d'étude en l'occurrence la ville de Biskra. Le quatrième chapitre traitera des différentes méthodes utilisées par les chercheurs dans ce domaine. Alors que le dernier chapitre essaiera de démontrer toutes les relations liant les concepts de l'hypothèse.

## **CONTENU DES CHAPITRES :**

### **1-CHAPITRE UN: LA GESTION URBAINE**

Ce chapitre traite du sujet de la gestion urbaine sur la base de plusieurs types de clivages pour chacun desquels est défini le sens de la gestion urbaine. Quels sont donc les outils utilisés en matière de gestion urbaine ? Qui sont les acteurs intervenant dans la gestion urbaine et quels sont ses modes?

### **2-CHAPITRE DEUX: LE FONCTIONNEMENT SPATIAL**

Ce chapitre a pour objectif d'expliquer le processus relatif au fonctionnement spatial de toutes les entités qui composent la ville, et identifier les facteurs du fonctionnement spatial.

### **3-CHAPITRE TROIS: PRESENTATION DU CAS D'ETUDE.**

Ce chapitre est consacré à la présentation du cas d'étude en exposant, sa formation, sa transformation, et recenser toutes les activités qui existent dans notre cas d'étude.

### **4-CHAPITRE QUATRE : ETAT DE L'ART ET POSITIONNEMENT EPSTIMOLOGIQUE**

Ce chapitre est consacré à l'exposition des recherches antérieures tout en essayant de faire sortir un modèle d'analyse adéquat pour notre cas d'étude et qui peut servir la recherche.

## Chapitre Introductif.

---

### **5-CHAPITRE CINQ: L'EFFET DE LA GESTION URBAINE SUR LE FONCTIONNEMENT SPATIAL.**

Ce chapitre examine l'état actuel de la ville de Biskra. Qui sera appréhendée par l'application des modèles d'analyse adéquats. En essayant de dégager les rapports de causalité reliant le dysfonctionnement à la gestion urbaine utilisée en Algérie. Ses origines, ses défaillances, ses mécanismes et instruments, le rôle de chaque acteur urbain, et la possibilité d'une évolution future afin d'adopter une approche urbaine plus stratégique.

#### **CONCLUSION GENERALE:**

La conclusion générale c'est la synthèse de notre travail en exposant les principaux résultats obtenus dans les différents chapitres. Elle montre le chemin de la recherche et la méthodologie utilisée, ainsi que les axes limites de la recherche.

### **INTRODUCTION:**

Longtemps, la Politique de la ville a délaissé l'amélioration de l'entretien des espaces urbains, de la tranquillité publique et des services à l'habitat. Confrontés à des « spirales de dégradations » dans certains quartiers, les pouvoirs publics ont proposé des réponses en termes de réhabilitation, de requalification urbaine, de désenclavement... Or, plusieurs bilans ont montré l'insuffisance d'une politique centrée exclusivement sur l'investissement et conçue comme une intervention ponctuelle sur le bâti et les aspects techniques.

Tel est l'enjeu de la gestion urbaine qui est un processus complexe qui nécessite une base d'information conséquente et une grande coordination entre les acteurs qui font la ville puisqu'elle recouvre l'ensemble des activités qui concourent à l'entretien de l'habitat, des espaces, des équipements urbains et qui plus largement assurent le fonctionnement social urbain. Or ces activités sont fortement dévalorisées par la majorité des acteurs professionnels et des responsables politiques qui participent au développement urbain tout en proclamant que ces activités sont indispensables au bon fonctionnement de la ville.

Ce chapitre vise à engager une réflexion sur le statut conféré à la gestion urbaine et sur l'enjeu politique que recouvre cette activité. Nous tenterons de montrer que la gestion urbaine ne se limite pas au traitement des problèmes de la vie quotidienne, comme la majorité des acteurs ont coutume de le penser de manière souvent condescendante, mais qu'elle constitue un enjeu politique majeur, étant donné qu'elle participe largement à la fonctionnalité, la promotion du développement économique ou le développement des villes.

### I – LA GESTION URBAINE: HISTOIRE D'UN CONCEPT:

#### A. la gestion, un mot à définir:

**Gestion** vient du nom latin *gestio* : action de gérer, exécution, issue du verbe gérer : exécuter, accomplir ; au départ pour le compte d'autrui, d'où le gérant d'affaires qui est un mandataire. Cette référence à la notion d'exécution et l'expression "compte de gestion" montrent que la gestion s'applique a priori à l'activité courante et à un horizon décisionnel relativement court. Cependant, le mot a pris un sens plus ambitieux en devenant carrément le synonyme des termes d'administration, de management, de gouvernement, de direction. Il leur est même préféré puisque l'on parle d'études de gestion, de faculté de gestion, de professeurs de sciences de gestion, etc. Il faut dire que chacun de ces autres termes présente un inconvénient précis :

- "administration", en France, renvoie directement à l'État et à ses services publics ;
- "management" est un anglicisme ;
- "gouvernement" fait inévitablement penser au pouvoir exécutif d'un État-nation ;
- "direction" est considéré à la fois comme un terme trop général dans ses utilisations et comme ne visant que le domaine du pilotage.

Il n'empêche que le sens large que l'on donne aujourd'hui au terme de gestion est éclairé par la signification qu'ont ces synonymes.

Qu'**administration** soit synonyme de gestion se vérifie dans l'appellation d'Instituts d'administration des entreprises (au départ Instituts de préparation aux affaires, créés en 1955) qui ont été les premiers lieux publics de formation supérieure à la gestion. Cette appellation résulte peut-être de l'influence que les États-Unis ont toujours exercée sur l'Europe spécialement en matière de gestion puisque outre-Atlantique, la science administrative se confond pratiquement avec le "business management". Alors qu'en France la science administrative est plutôt proche du droit administratif et les sciences de gestion des sciences économiques, pour des raisons liées directement à l'histoire de nos institutions universitaires et académiques.

Dans le langage juridique, le terme d'administration vise le pouvoir d'accomplir les actes nécessaires à la conservation et à la mise en valeur d'un bien ou d'un patrimoine. Les actes d'administration sont ceux qui ont en effet pour objet de maintenir les biens dans le patrimoine et même de faire fructifier celui-ci, par opposition aux actes de disposition qui ont pour objet de céder, de transmettre, de vendre un droit, de le distraire du patrimoine.

## Chapitre I : La gestion urbaine.

---

Cette idée d'agir pour le bien d'autrui se retrouve dans l'étymologie du mot : administration vient du latin *administrare*, s'occuper de, avoir en main ; de *minister* - qui vient de *minus-*, serviteur, agent ; par opposition à *magister* -de *magnus-*, celui qui commande et... maître qui enseigne : on trouve pratiquement là le principal et l'agent de la théorie de l'agence.... D'ailleurs, le premier sens du verbe administrer consiste à gérer une affaire en la faisant valoir et en défendant des intérêts, comme c'est le cas dans l'administration légale des biens des incapables ou lorsque l'on confie l'administration de ses biens à un fondé de pouvoir.

Ce sens du verbe administrer fait tout naturellement penser à la fonction d'intendant puisque celle-ci consiste à administrer les affaires et les biens d'une personne privée ou d'un établissement public ; intendant vient du latin *superintendere*, surveiller (confier à quelqu'un de sûr l'intendance de ses biens). L'intendant des établissements scolaires était appelé il y a peu : "*économe*", qualificatif qui s'applique de manière plus générale à celui qui sait éviter tout gaspillage. Ainsi est-on amené, de proche en proche, à parler d'économie...

**Économie** : du grec *oikonomos* (administration de la maison), l'économie est l'art de bien conduire sa maison, de bien protéger son patrimoine, de bien tenir son *ménage*. Science et techniques d'administration du patrimoine d'une collectivité, de gestion de ses biens. Autrement dit encore, l'économie est l'ensemble des activités ayant pour but de réaliser le bien-être matériel maximum par la mise en valeur du monde, en économisant les ressources disponibles (*gestion* des ressources rares à usage alternatif). Activités -> actions -> *gestes* (faits et gestes).  
Économie = science des richesses : production-répartition-consommation-échange  
régulation.

Économie = science des choix : l'économie est l'étude du "comportement humain comme une relation entre des fins et des moyens rares qui ont des usages mutuellement exclusifs" (Lionel Robbins, 1898 - 1984 ).

Le latin *oeconomia* est la reprise du grec et signifie non seulement économie mais également arrangement, disposition (économie d'une loi, d'une œuvre littéraire = plan), articulation des éléments d'un système (économie d'un projet => logique et organisation).

## Chapitre I : La gestion urbaine.

---

En tant que science des choix, l'économie est la *science de la décision*. Si l'on définit par analogie la gestion comme la *science de l'action* et le droit comme la *science de la régulation*, on comprend que toutes trois soient inséparables.

**Ménage**, de l'ancien français maisnie, famille, dérivé des anciens français manoir et manoir, et du latin manere, séjourné, rester. Ménage a donné ménager, vivre en ménage en vieux français, et plus tard conduire son bien et sa fortune avec jugement, puis, employer un bien avec mesure, avec économie pour le conserver et en tirer le plus de profit. D'où par analogie, se ménager = s'économiser. Ménage a donné aussi *ménagement*, administration domestique en vieux français. D'où aménagement. On peut considérer que la gestion consiste en l'aménagement de l'organisation et de l'allocation des ressources en vue de la réalisation la meilleure des objectifs fixés. La stratégie de reengineering peut être considérée de ce point de vue comme une sorte de réaménagement...

Toutes ces réflexions étymologiques autorisent en définitive à parler aussi bien de sciences administratives que de sciences de gestion. C'est d'ailleurs dans cette optique que Fayol précisait qu'"administrer, c'est organiser, prévoir, commander, coordonner, contrôler".

**Management** vient de l'anglais to manage, manier, diriger, mener une affaire, qui lui-même vient de l'italien maneggiare, manier (mano, la main), conduire. Au départ, maneggiare signifie dresser un cheval ; c'est ainsi que s'expliquent le français manège et l'utilisation de l'anglais manager d'abord dans le milieu hippique avant de s'étendre à d'autres domaines sportifs.

Le lien étymologique avec la main se retrouve avec le vieux français "maniement" qui correspond également à l'action d'employer, de diriger, d'administrer et de gérer (maniement de la langue, maniement de fonds, ...).

Il est intéressant de noter que tout comme management trouve son origine dans le dressage des chevaux, le mot performance -l'amélioration des performances des organisations est la finalité de la gestion- a la sienne dans les résultats hippiques : la notion de *performance* est en effet d'abord utilisée dans le hippisme à propos des résultats enregistrés par un cheval puis plus généralement dans le domaine sportif pour évoquer les exploits d'athlètes ; cela naturellement dans un contexte de compétition mettant aux prises des concurrents : il n'est donc pas étonnant que la notion de performance soit aujourd'hui reliée à celles de compétitivité et de marché.

## Chapitre I : La gestion urbaine.

---

*Compétition et concurrence* viennent d'ailleurs respectivement des verbes latins *competere* et *currere* qui signifient tous deux : se rencontrer au même point, le premier insistant sur le fait de chercher à atteindre ce point (*petere*), le second indiquant l'action de courir vers ce point (*currere*). Aujourd'hui, le management concerne la conduite et la direction des collectivités, des organisations. La relation suggérée entre management et maniement renvoie elle-même au lien que l'on peut établir entre *maniement et gouvernement* : gouverner signifie en effet en premier lieu manœuvrer une embarcation (en œuvrant d'abord avec la main comme l'indique l'étymologie, puis avec un gouvernail, qui a même racine).

**Gouverner** vient du latin *gubernare*, diriger un navire, conduire. C'est à partir de là que gouverner veut dire aussi diriger, gérer, régir (le régisseur joue un rôle analogue à celui du gérant ou de l'intendant), et aussi régenter (qui implique l'idée de maîtrise et même de domination, que l'on trouve dans "gouverner ses sentiments" mais aussi dans "gérer son stress", ce qui prouve bien la forte proximité des deux verbes). On parle souvent de gouvernement à propos de l'exercice du pouvoir politique au niveau d'un État, mais en fait, étymologiquement, *la politique est la gestion de la cité*. De plus, le mot politique peut être employé de manière plus générale pour signifier la manière dont est conduite une affaire (il est de bonne politique de...) : c'est en ce sens que l'on parle de politique d'entreprise. Le rapprochement que l'on peut faire entre gestion (au sens large) et gouvernement se lit par exemple dans l'ouvrage "le gouvernement de l'entreprise" paru chez A. Colin en 1973 : les auteurs y traitent de la planification, de l'organisation, du contrôle, des systèmes d'information et de décision, comme dans un livre classique de gestion. Cependant, l'expression "gouvernement d'entreprise" reprend aujourd'hui sa connotation hiérarchique et d'exercice d'un pouvoir, quand on l'associe à l'objectif de création de valeur actionnariale : par analogie avec le gouvernement au niveau d'un État, on peut dire que le gouvernement d'entreprise consiste à donner au conseil d'administration la mission de responsabilité de la conduite des affaires de l'entreprise, ce qui implique de définir les stratégies, de superviser leur mise en oeuvre et de rendre compte aux actionnaires de son mandat.

À côté du mot gouvernement, se développe également depuis peu de temps l'expression de **gouvernance**, spécialement en gestion publique. La nuance que l'on met entre les deux termes concerne la dimension hiérarchique qui existe dans la

notion de gouvernement et que l'on désire effacer dans celle de gouvernance : la gouvernance met l'accent sur les dimensions collective et dynamique des activités économiques, faisant du pilote un partenaire plus qu'un tuteur (**Biales, 2013**)

Enfin, on substitue parfois à la notion de gestion celle de **direction**. Ce mot vient du latin *dirigere* : donner une direction, diriger et au figuré disposer, ordonner. Quand on sait l'origine des mots management (dresser un cheval) et gouvernement (diriger un navire), il est curieux de savoir que le mot direction est utilisé au début du 20ème siècle pour désigner l'ensemble des mécanismes qui permettent de guider les roues d'une automobile. Avoir la direction d'une entreprise consiste à la conduire pour atteindre des objectifs précis.

Selon le dictionnaire le petit LAROUSSE illustrée (1989), le mot "Gestion" vient du latin *gestio* qui veut dire action ou manière de gérer, d'administrer, d'organiser quelque chose. Ensemble des connaissances empruntées aux sciences exactes et humaines permettant de conduire une entreprise correctement.

### **B. Administration, direction, organisation.**

#### **I. Histoire**

Gestion vient du latin *gestio* ce qui veut dire action de gérer. L'expression compte de gestion montre que la gestion s'applique à l'action courante. Jusqu'en 1950 il s'agissait d'une simple exécution des travaux de gestion. Aujourd'hui elle est considérée comme plus qu'un simple terme (gestion = administration = management = direction). La gestion vaut par ses objectifs qui sont de contribuer au fonctionnement et à la conduite des organisations. Voir fig. n01



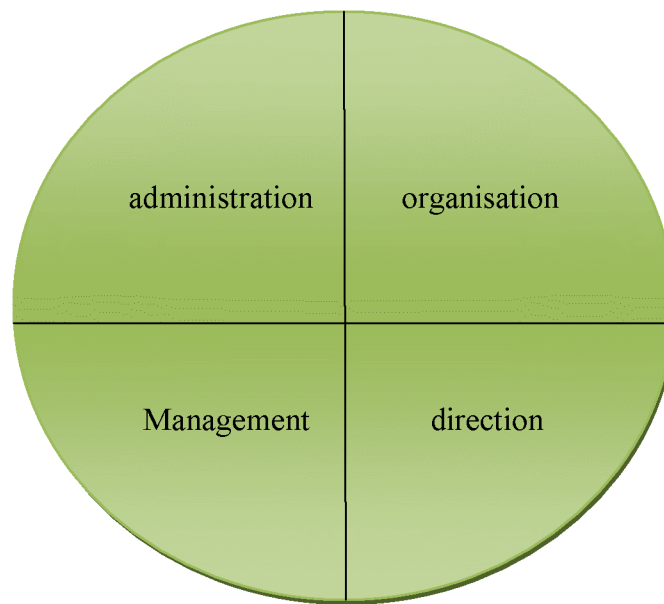


Figure 01 : Découpage du mot gestion

Source : Auteur, 2012.

### 2. La gestion c'est quoi?

La gestion dans les affaires et l'activité humaine d'organisation est simplement l'acte d'obliger des personnes ensemble à accomplir des buts désirés. La gestion comporte la planification, l'organisation, le recrutement, menant ou dirigeant, et commandant une organisation (un groupe d'une ou plusieurs personnes ou entités) ou l'effort afin d'accomplir un but. Le recrutement entoure le déploiement et la manipulation des ressources humaines, des ressources financières, des ressources technologiques, et des ressources naturelles.

La gestion peut également se référer à la personne ou aux personnes qui exécutent les actes de la gestion.

Le verbe "contrôler" vient du maneggiare italien (pour manipuler – particulièrement un cheval), qui dérive alternativement du manus latin (main). Le management français de mot (ménagement postérieur) a influencé le développement dans la signification de la gestion anglaise de mot dans le 17ème et 18ème siècles.

### **a- Portée théorique de la gestion :**

Mary Parker Follett (1941), qui a écrit sur la matière en début du 20ème siècle, a défini la gestion comme « art d'obtenir des choses faites par des personnes ».

On peut également penser à la gestion fonctionnellement, comme action de mesurer une quantité de façon régulière et à ajuster un certain plan initial ; ou comme mesures prises pour atteindre son but prévu. Ceci s'applique même dans les situations où la planification n'a pas lieu. De cette perspective, le Français Henri Fayol (1918) considère la gestion se composer de six fonctions :

1. Planification
2. Organisation
3. Conduite
4. Coordination
5. Contrôle
6. Personnel

Une habitude de pensée considère la gestion comme l'équivalent à la « gestion » et exclut ainsi la gestion dans les endroits en dehors du commerce, comme par exemple dans les charités et dans le secteur public. Plus normalement, cependant, chaque organisation doit parvenir son travail, personnes, processus, technologie, etc. afin de maximiser son efficacité. Néanmoins, beaucoup de personnes se réfèrent aux facultés qui enseignent la gestion en tant que « écoles de commerce. » . Les anglophones peuvent également employer le terme « gestion » ou « la gestion » comme mot collectif décrivant les directeurs d'une organisation.

### **b- La gestion urbaine en épistémologie.**

La gestion s'inscrit dans les sciences humaines qui se distinguent des sciences exactes, dans ce sens qu'elle s'intéresse à l'homme dans son cadre institutionnel. Parlent objectif (organisation) et leurs projets (ou des performances) la gestion fait partie des sciences sociales mais elle est également une science monétique. L'émergence de la gestion comme pratique, spécifique et structurée constitue un fait historique trop récent pour que l'élaboration d'une épistémologie de la gestion puisse déjà donner lieu à des champs de la gestion, il s'avère indispensable de définir des critères de découpage.

### **C-Découpage de la gestion**

**1- Découpage selon la nature des ressources mises en œuvre :** Objectif qui permet d'identifier les ressources à mettre en œuvre et les disciplines de gestion concernées.

Limites de ce découpage:

**2-Découpage systémique :** L'objectif de cette approche correspond au souci de sortir du cadre limité de la pensée cartésienne notamment lorsqu'il faut appréhender une grande complexité. Dans ce cas, le champ de la gestion peut être découpé par référence à l'ensemble des sous-systèmes interdépendants qui structurent l'entreprise (ex: corps humain, liens entre les organes afin de pouvoir vivre).

Il existe trois grands systèmes:

- Système de finalisation qui détermine l'organisation majeure des activités
- Système d'organisation qui définit les organes, les rôles, les procédures et les structures qui permettent d'assurer la division du travail et la coordination au sein de l'organisation.

**3- Découpage fonctionnel :** Ce découpage pourrait se définir par référence aux missions fondamentales des entreprises. Il permet de différencier les domaines de la gestion théorique et pratique dont la cohérence est assurée par rapport à une finalité clairement définie.

Cependant il comporte une limite majeure car il ne rend pas compte des activités qui assurent un rôle d'intégration et qui permettent d'articuler les différentes fonctions spécialisées par rapport aux autres.

Le système d'animation assure la mise en œuvre effective de l'action finalisée par les membres de l'action grâce aux pratiques d'incitation, de formation ou de sanction. Ce découpage comporte d'indéniables difficultés car dans l'analyse concrète il s'avère particulièrement difficile à mettre en œuvre.

### **II. GESTION URBAINE: PROBLEMES DE DEFINITIONS:**

Puisque le champ d'application de la notion de gestion urbaine est particulièrement élastique, il convient pour commencer d'en délimiter l'extension. En effet, cette notion peut être entendue comme la gestion de la cité dans le sens le plus large du terme, c'est-à-dire l'administration et la police des conditions de vie des citoyens dans la ville, comme elle peut être conçue, dans un sens plus étroit, comme la définition et la mise en œuvre de l'ensemble des actions permettant, en rapport avec une forme donnée de planification spatiale, l'administration du fonctionnement et du développement de l'espace urbain. L'évolution des attributions des collectivités locales en matière de gestion des services urbains durant la période considérée, et leur extension récente à ceux liés à l'éducation et la culture militeraient en faveur de l'adoption de la définition la plus large.

Le caractère insaisissable de la gestion urbaine en tant que concept a été largement reconnu (Stren, 1993; Mattingley, 1994). En effet, Stren observe que le concept est fortement manqué de contenu et qu'il est en grande partie une abstraction analysée. Ceci en dépit de l'intérêt substantiel dans la gestion urbaine qui a été généré à l'échelle locale et internationale, représentée en particulier à la Banque mondiale, Centre des Nations Unies pour les établissements humains (Habitat), et des Nations Unies pour le développement (PNUD) Programme de gestion urbaine de 1986 - 1999. La question clé demeure: Qu'est-ce que la gestion urbaine? Quels sont les objets à gérer et quelle est la réalité opérationnelle de cette gestion?

En Afrique, la gestion urbaine se réfère à la politique et des structures administratives des villes et les grands défis auxquels ils font face à fournir à la fois les infrastructures physiques et sociales. Il s'agit notamment de la gestion urbaine des ressources économiques, en particulier les terres et les biens de l'environnement bâti, la création d'emplois, et attirer les investissements afin d'améliorer la qualité et la quantité de biens et de services disponibles (Clarke, 1991). Énumérant les défis et les objectifs, toutefois, ne doit pas nécessairement préciser comment la gestion urbaine peut atteindre tous ces objectifs.

### III– LES ACTEURS DE LA GESTION URBAINE :

La gestion des villes fait partie intégrante du système de gestion du secteur public du gouvernement qui a hérité de l'ère coloniale. Les villes fonctionnent grâce à des représentants élus et nommés du gouvernement local, qui ont les mandats politiques et administratifs pour fournir et gérer l'infrastructure physique et sociale des services. Les pouvoirs des gouvernements locaux sont fournis par le gouvernement central (Etat / gouvernements fédéral) et dans le modèle.

Dans toutes les villes, la responsabilité de la gestion tourne autour de la gestion des terres et des services connexes et environnement bâti. Les autorités locales visent à déterminer le permis de construire pour tout développement et, de concert avec le gouvernement central, pour fournir et gérer des services. . Telle est la nature du modèle de gestion municipale hérité, même si elle est éloignée de la pratique réelle dans de nombreuses villes africaines aujourd'hui.

Dans la plupart des pays, la gestion des villes obéit à une triple logique :

- Une logique politique des organes élus.
- Une logique d'administration publique soumise à une tutelle centrale (le ministère de l'Intérieur).
- Une logique de management d'une organisation tenue de générer des ressources pour l'autofinancement de ses activités. Ainsi, aux exigences d'efficacité et d'efficience, s'ajoutent celles de conformité aux règles d'une administration publique souvent centralisée et d'attention aux jeux politiques en présence. Les conseils municipaux élus sont supposés être une émanation représentative des forces politiques actives. Ils sont donc concernés par l'enjeu démocratique et doivent faire prévaloir l'intérêt collectif du plus grand nombre. Mais la crise de citoyenneté, la diversité croissante des populations des villes consécutive à une urbanisation galopante, les déséquilibres des rapports de force entre catégories sociales et partis politiques, sinon le monopartisme, faussent le jeu de la représentativité et favorisent la gestion «opportuniste» au profit d'une catégorie sociale au détriment d'autres.

L'administration publique centralisée soumet la gestion municipale à la tutelle du ministère concerné et à un arsenal législatif national qui ne présente pas les mêmes avantages pour toutes les villes, de même qu'il ne s'adapte pas au même degré à tous

les contextes locaux. Mais quelle que soit la rigueur de la réglementation, des marges de liberté sont exploitées par les acteurs pour servir des stratégies individuelles (Crozier et Friedberg, 1977).

Au quotidien, le management des affaires municipales dépend de deux centres de décision : celui des managers (directeurs, chefs de service) à l'emploi de la municipalité et celui des élus (le conseil municipal et ses composantes : bureau municipal, commissions sectorielles). Le corps des employés de la municipalité est censé être l'organe exécutif qui met en application les décisions prises par le conseil municipal. Mais cela n'empêche pas que son action obéit à des logiques propres : celle de la culture organisationnelle, celle des cultures professionnelles et celles des stratégies des divers acteurs (Zghal, 2001). La prise de décision se fait dans un contexte qui se caractérise par la complexité et la « multirationalité » (Sfez, 1982) et, sans doute, la rationalité limitée des décideurs (March et Simon, 1974). Dans une telle perspective, la question qui se pose est de savoir quels sont les facteurs particuliers qui vont donner une cohérence aux décisions qui seront prises pour assurer la gestion municipale ? De cela, nous pourrions limiter et définir les acteurs de la gestion urbaine comme suit :

### **A-L'Etat :**

Il intervient en tant que garant de la cohésion sociale à travers les politiques territorialisées et les services qu'il gère (éducation, justice, police). Il joue aussi un rôle primordial dans le logement social. D'une part, la loi fixe le statut et le fonctionnement de la différente composante de la ville. D'autre part, elle est l'acteur essentiel du financement de différents programmes sociaux,

### **B- Les collectivités locales :**

Elles sont responsables de la gestion des équipements, des services et des infrastructures dans un souci de continuité urbaine entre tous les quartiers de la ville. Les lois de décentralisation ont offert à la commune des compétences en matière d'urbanisme. A ce titre, elle peut décider du lancement d'opérations d'aménagement et des secteurs géographiques prioritaires dans le cadre de la politique de la ville qui sont représentées par la tutelle (willaya ; daïra). Le conseil municipal et ses directions.

### **C- Les entreprises de services publics ou privés :**

tels que la Police, Poste, SONELGAZ, Télécommunication ; Sécurité Sociale, ANPE...

### **D- Le secteur privé :**

Au-delà de l'impact économique, la localisation d'entreprises privées participe à la revalorisation de la ville. Elles sont un facteur possible de restructuration du dialogue entre les habitants.

### **E- Les habitants :**

Partenaire indispensable et devant être au centre des préoccupations, l'habitant doit être intégré le plus en amont possible des projets urbains, dès la mise en œuvre du diagnostic partagé. Le diagnostic résulte de la mutualisation des connaissances, du vécu, des données statistiques fournies par chaque partenaire. Dès cette étape, il est nécessaire de stimuler la capacité d'expertise que chaque habitant possède sur son logement et son cadre de vie. La participation des habitants au diagnostic légitime la possibilité par la suite de les consulter sur la mise en œuvre opérationnelle et sur le mode de gestion a posteriori. La prise en compte des habitants amène à des recompositions organisationnelles et à l'émergence de nouveaux besoins en termes de formation pour l'ensemble des partenaires, de sorte qu'ils considèrent la participation comme un atout et non comme une difficulté supplémentaire. (Voir **fig. n°2**)

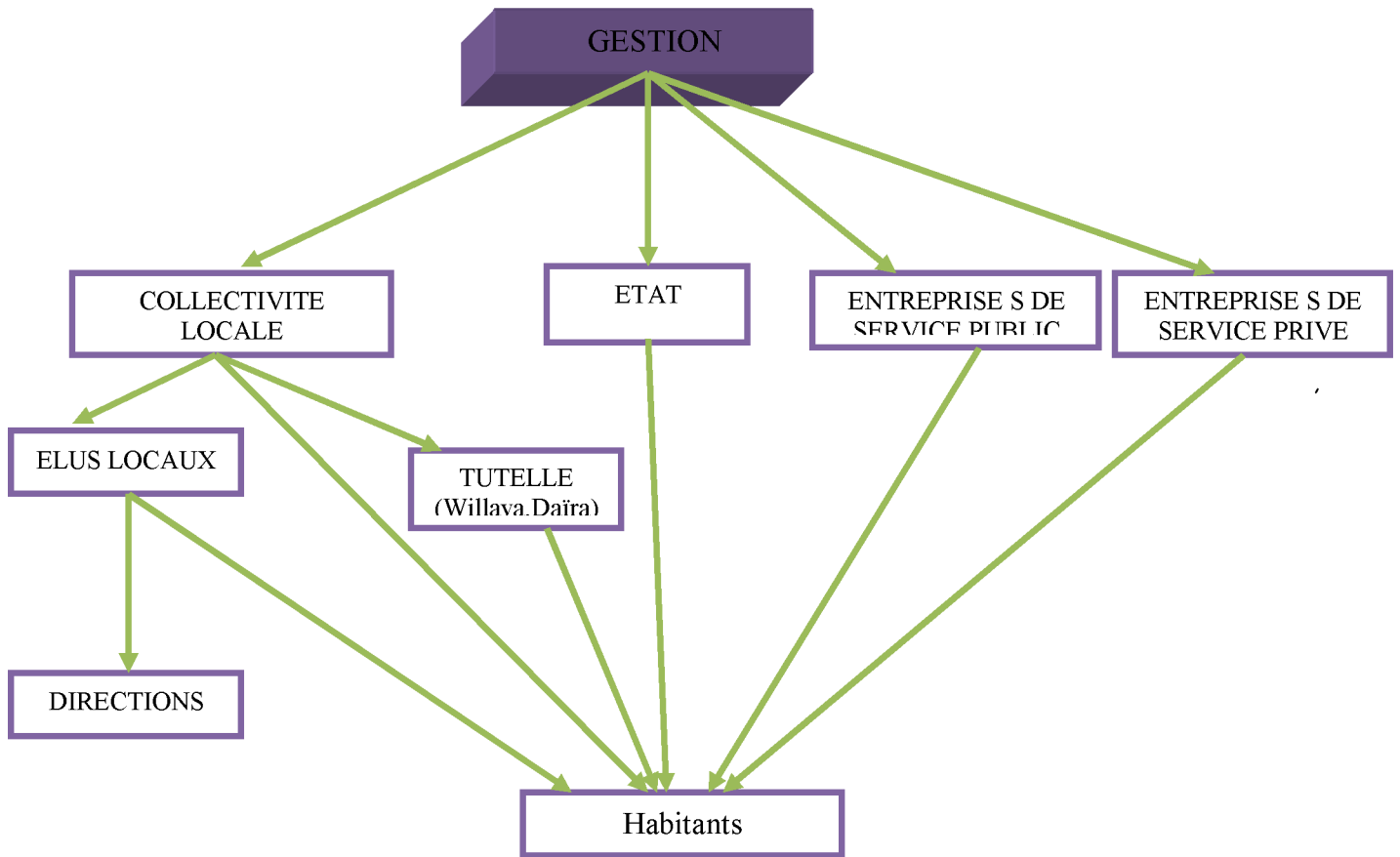


Figure 02 : Les acteurs de la gestion urbaine

Source : Auteur, 2012 .



### IV-LES OUTILS DE LA GESTION URBAINE

La gestion urbaine consiste dans le management et l'organisation du fonctionnement d'ensembles urbains matériels ou immatériels au service des habitants, des entreprises résidentes et de ceux qui les utilisent (travailleurs, visiteurs). Elle relève avant tout de l'action politique des autorités publiques; elle contribue à forger l'unité sociale de la ville. Elle va donc bien au delà de ses aspects fonctionnels, techniques et économiques.

De manière instrumentale, la gestion urbaine se traduit par une politique des services urbains, qu'il s'agisse de gérer des services publics ou d'orienter des services privés en définissant des règles du jeu. Les services constituent des instruments de structuration de la société urbaine. Ils peuvent offrir des séquences de modes de vie cohérentes, ou au contraire, contribuer à la désorganisation de ceux-ci. Les besoins de la société urbaine sont assurés par le biais des instruments, des procédés et des actes de gestion opérationnelle qui s'élaborent dans la transparence et en collaboration avec les décideurs, les usagers, et les promoteurs urbains.

#### A-Le budget programme

Le budget est un document comptable prévisionnel distinguant les recettes et les dépenses. Le budget des collectivités locales regroupe pour une année l'ensemble des recettes et des dépenses publiques. Le budget de programme *«est un document explicatif joint au projet de loi de finances précisant les objectifs d'une institution, les programmes qui y concourent et les moyens qu'il y consacre »* (Muzellec, 1997). Le budget programme constitue une procédure de gestion intéressante et novatrice. Il a été conçu progressivement, avec des impératifs relevant autant d'un souci de contrôle que d'une volonté d'efficacité. Le budget-programme est fondé sur des objectifs d'utilité, c'est-à-dire, ceux dont la réalisation va permettre de satisfaire les besoins réels de la population. Il réalise une intégration réfléchie des autres types de budget, tout en faisant une hiérarchisation des objectifs et en prévoyant les moyens adéquats pour les atteindre. Ainsi, l'on tient compte des coûts car il faut produire et atteindre les objectifs de façon efficiente.

Au moment des prévisions les institutions ou collectivités utilisent les objets de dépenses pour des estimations plus justes et l'exécution opérationnelle du budget-programme se fonde sur ces mêmes objets de dépenses.

### **B-Les opérations d'urbanisme**

Les opérations d'urbanisme regroupent l'ensemble des procédures visant à rendre une ville plus attrayante et mieux équipée. Les opérations d'urbanisme comprennent le lotissement, la restauration, la rénovation urbaine, etc.

Le lotissement consiste en une subdivision d'un terrain vierge en parcelles avec des aménagements appropriés en matière d'infrastructures et d'équipements collectifs pour accueillir les constructions à réaliser par les occupants futurs. Il vise à éviter l'habitat spontané, résoudre les litiges issus des lotissements antérieurs, accompagner les populations de manière particulière dans le développement et enfin améliorer leur cadre de vie. Les lotissements sont aujourd'hui les seuls outils opérationnels de la politique d'aménagement de nos villes.

### **C. Schema National d'Aménagement du Territoire (S.N.A.T) :**

Le schema national d'aménagement du territoire est élaboré par l'Etat et approuvé par voie législative pour une période de vingt (20) ans. Comme il fait l'objet d'évaluations périodiques et d'une actualisation tous les cinq (5) ans, selon les mêmes formes, il traduit et développe, pour l'ensemble du territoire national, les orientations et prescriptions stratégiques fondamentales de la politique nationale d'aménagement et de développement durable. Il prescrit le développement d'une économie intégrée, liée à l'exploitation optimale des ressources locales, en développant l'artisanat, le tourisme et les activités de loisirs adaptées; la promotion de la petite et moyenne industrie; à l'installation des services nécessaires; la protection, la sauvegarde et la valorisation des biens culturels, historiques et archéologiques. Comme, il incite l'établissement des schémas directeurs des grandes infrastructures et des services collectifs d'intérêt national, parmi ces schémas directeurs nous citons celles qui ont une incidence directe sur la planification urbaine : le schéma directeur des établissements universitaires et des structures de recherche ; de la formation; de la santé ; d'aménagement touristique ; des biens et des services et grands équipements culturels ; des sports et grands

équipements sportifs ; des zones industrielles et d'activités ; des zones archéologiques et historiques; des services et infrastructures de communication, de telecommunication et d'information ; ainsi que le schema directeur routier et autoroutier ; ferroviaire; aéroportuaire; portuaire.

Enfin, on precise qu'il est indispensable que les orientations des schemas directeurs des grandes infrastructures soient prises en consideration lors d'élaboration des instruments d'urbanisme a l'échelle de la ville.

### **D .Schema Regional d'Aménagement du Territoire (S.R.A.T):**

Les schemas régionaux sont élaborés par l'Etat pour une période identique a celle du schema national, il precise en conformité avec le S.N.A.T, les orientations et prescriptions spécifiques a chaque region : les atouts (vocations principales et vulnérabilités spécifiques de l'espace considérés); les dispositions relatives a la préservation et a l'utilisation rationnelle des ressources ; la solidarité et (intégration des populations, la gestion maîtrisée de l'espace; la promotion des activités économiques porteuses d'industrialisation et d'emploi. Il comprend: (un état des lieux; un document d'analyse prospective ; un plan assorti de documents cartographiques qui exprime le projet d'aménagement et de développement durable du territoire de chaque region; le recueil de prescriptions relatif au projet d'aménagement et de développement durable). Il constitue le second cadre de reference pour toutes actions de planification urbaine a l'échelle locale.

### **E. Plan d'Aménagement de Wilaya (P.A.W):**

Il est initié par le wali et élaboré pour la période couverte par le schema regional d'aménagement du territoire, il est soumis a l'approbation du conseil populaire de wilaya. Il precise et valorise, en conformité avec le S.R.A.T concert\* les prescriptions spécifiques a chaque territoire de wilaya, pour leurs territoires respectifs : les schemas d'organisation des services locaux d'utilité publique ; les aires inter — communales d'aménagement et de développement. Pour les aires métropolitaines définies par le S.N.A.T, il determine notamment : les orientations générales d'utilisation du sol ; ainsi que les zones a protéger et les aires de loisirs ; la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements structurants ; les orientations générales de protection et de valorisation de l'environnement ; les

orientations générales de protection du patrimoine naturel, culturel et archéologique ; la localisation des extensions urbaines, des activités industrielles et touristiques, ainsi que les sites des agglomérations nouvelles. Il constitue le troisième cadre de référence pour toutes actions de planification urbaine à l'échelle locale.

### **F-Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (P.D.A.U):**

Se définit comme étant un instrument de planification spatiale et de gestion urbaine. Il est à la fois un guide de gestion et de prévision, pour les décideurs locaux (commune), et un programme d'équipement et d'infrastructure, pour la ville ou l'agglomération, et un zonage du territoire communal.

Le PDAU concerne essentiellement l'échelle de la ville ou de la commune ou d'un groupement de communes ayant des solidarités. Il fixe les orientations fondamentales de l'aménagement du territoire, de la ou les communes concernées en tenant compte des schémas d'aménagement et plans de développement (SNAT.SRAT.PAW et PAC). Il définit les termes de référence du plan d'occupation du sol. Le PDAU est un instrument de long terme, dans la mesure où il prévoit des urbanisations futures de (15-20 ans). Ce n'est donc pas un instrument stratégique de développement spatial.

Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme détermine également :

- La destination générale des sols sur l'ensemble des territoires d'une ou d'un ensemble de communes par secteur.
- L'extension des établissements humains, il s'agit de la prévision de l'urbanisation future et ses règles.
- La localisation des services et des activités, il s'agit d'occuper le sol par l'affectation des activités, les formes et la densité d'occupation.
- la nature et l'implantation des grands équipements et infrastructure, et l'identification de terrains nécessaires pour leurs implantation.
- Et enfin la détermination des zones d'intervention sur les tissus urbains et les zones à protéger.

Ainsi le PDAU fixe les orientations fondamentales de l'aménagement de la commune qu'il couvre en déterminant la destination générale des sols par secteurs d'urbanisation aux différents termes.

### **G-Le Plan d'Occupation des Sols (POS) :**

Le plan d'occupation des sols (POS) est un document d'urbanisme qui détermine l'affectation des sols selon l'usage principal qui doit en être fait, au regard de leur constructibilité (habitats, loisirs, activités, espaces naturels à protéger) (*Code de l'urbanisme et de la construction, 2006*). Il est consultable à la mairie de toute collectivité et a pour objectif d'organiser et planifier le développement urbain, de protéger l'espace agricole. Il « *fixe les règles applicables aux terrains compris dans les diverses zones du territoire couvert par le plan* ». (Jacquot, 1997)

A aussi pour objectif de prévoir les équipements futurs : routes, autoroutes, écoles, terrains de sport, et de prendre en compte le paysage et les richesses naturelles. Le POS est un document juridique de portée générale qui s'impose à tous : particuliers, entreprises, administrations. Il sert de référence obligatoire à l'instruction des diverses demandes d'occupation ou d'utilisation des sols comme les permis de construire et de démolir et les déclarations préalables.

Le POS se présente comme un instrument opérationnel et de composition urbaine permettant de prendre en charge les actions d'urbanisation nouvelle et les opérations d'urbanisme spécifique (Saidouni, 2000). Pour Boutet (2004), il est un document sans perspective, envisageant l'urbanisme uniquement au travers une simple police de l'occupation du sol. Il requiert de longues procédures pour son élaboration et des sommes importantes pour sa mise en œuvre (Lecat, 2006).

Le Plan d'Occupation des Sols est devenu au fil des temps et des évolutions législatives et institutionnelles l'outil de référence dont disposent les élus locaux pour leurs politiques de développement et de protection. Ainsi, la plupart des orientations en matière de programmation, d'organisation spatiale, d'environnement et de construction trouvent une traduction dans un POS. De nos jours, Le POS se présente comme un moyen de densification de l'espace urbain et s'inscrit dans une démarche de développement durable.

### **H-La notion de participation au sein des outils d'aménagement urbain :**

Par leurs contenus, leurs procédures d'élaboration et leurs multiples finalités et objectifs, les PDAU et les POS, peuvent être les instruments qui permettent de concrétiser les principes fondamentaux de la politique d'aménagement urbaine.

Au delà de la maîtrise et le contrôle de l'urbanisation, 'ils participent à travers les modalités de leur élaboration et de leur adoption à la promotion de principes démocratiques, et ils restaurent en même temps, à travers leurs réglementations.

En effet la notion de décentralisation et l'approche démocratique de l'aménagement, impliquent la concrétisation de la notion de la concertation, par l'introduction de l'acteur habitant dans le processus de décision urbaine.

La notion de participation apparaît clairement dans les procédures réglementaires d'adoption et d'approbation du PDAU et du POS. Ces derniers impliquent une enquête publique au près des habitants, les citoyens peuvent également s'opposer à chaque projet qui ne prend pas en question leurs désirs et intérêts.

Ainsi les PDAU et les POS, peuvent être révisés avant terme, dans certains cas, confirmant la dimension participative des usagers de l'espace urbain dans l'élaboration d'un instrument d'urbanisme.

Écrasés par les nécessités fonctionnelles, l'inefficacité de la gestion des services urbaine, l'absence d'une culture de l'environnement et de l'esthétique urbaine, leurs efficacité est très fragilisées, renforcée également par le contexte global de la gestion de l'aménagement urbaine.

Ainsi la gestion de l'aménagement urbain, (SNAT, SRAT, PAW, PADAU, POS) ébranle l'apport possible du POS, en considérant l'échelle du détail comme un aboutissement négligeable. Cette logique favorise donc les études aux échelles majeures dont l'impact réel sur l'échelle locale est peu important.

Les insuffisances des administrations communales relèvent, dans bien des cas, de causes qui tiennent à la fois de leur inaptitude et des conceptions et ou schémas généraux d'organisation et de fonctionnement inadéquats ou excessivement uniformes et rigides. L'inadaptation de ces schémas aux exigences de gestion des villes, se manifeste, d'ailleurs, par des dysfonctionnements internes à l'administration locale.

### **V– LES DIMENSIONS DE LA GESTION URBAINE :**

La gestion urbaine regroupe plusieurs domaines; car au sein d'une entité géographique telle que la ville, tentent de coexister des éléments issus du social, du technique, de l'urbain, de l'économique et de l'environnemental... différenciés mais toujours en interaction. En effet, le fonctionnement de la vie quotidienne correspond à une réalité nuancée et décloisonnée.

En Algérie, les municipalités fonctionnent avec une double structure : l'une est administrative, relativement stable et sous la tutelle du Ministère de l'Intérieur; l'autre est politique, c'est-à-dire le conseil municipal qui est élu tous les cinq ans. La gestion des affaires municipales dépend en réalité d'une double tutelle, celle du Ministère de l'Intérieur et celle du gouvernorat de la région (La wilaya).

Lorsqu'il s'agit de gérer les affaires d'une collectivité locale, la dimension organisationnelle, qui se définit par le Ministère de tutelle définit les règles de la gestion des ressources (taxes, rémunérations, statuts du personnel, validation des budgets annuels et autres dispositions réglementaires). Le Wali a un droit de regard sur de nombreux aspects de la gestion municipale. Aussi il peut infléchir certaines orientations de la gestion. Comme représentant du Président de la République dans la région, il est l'interlocuteur des divers départements ministériels.

#### **A – La dimension économique et financière :**

La municipalité est un organisme qui doit assurer son autofinancement à travers l'exploitation de sites économiques comme les marchés et les bâtiments dont elle est propriétaire (théâtres et salles des fêtes par exemple), le recouvrement des taxes municipales, l'exploitation ou la vente d'un capital foncier, les crédits et les dons et les prestations de services. Si le montant des taxes est fixé à une échelle nationale, la gestion des finances municipales bénéficie d'une marge de liberté dans la fixation des prix de location de son patrimoine foncier. La municipalité peut aussi investir dans des projets économiques, culturels ou sportifs générateurs de revenus. Ses ressources dépendent donc en grande partie de ses choix d'investissement et de la qualité des arbitrages qu'elle réalise avec ses partenaires pour maintenir un équilibre entre les choix économiques et les choix politiques ou sociaux.

## Chapitre I : La gestion urbaine.

---

Le budget municipal est préparé au sein des différentes commissions spécialisées (directions qui constituent la municipalité), chacune appelée à exprimer les besoins de son secteur. L'approbation du budget est arbitrée au sien d'un conseil exécutif (élus, Directeurs) après un débat houleux. Parfois la décision qui émergeait d'un tel processus ne parvient pas à satisfaire les administrateurs et les techniciens de la municipalité. On voit bien les effets négatifs possibles d'un tel processus : des décisions qui ne servent pas nécessairement l'intérêt de la collectivité, des frustrations individuelles et/ou collectives, des mécontentements et un climat social vicié.

Le Ministère de tutelle définit les règles de la gestion des ressources (taxes, rémunérations, statuts du personnel, validation des budgets annuels et autres dispositions réglementaires) ; il accorde des prêts pour la réalisation des projet dans le cadre de développement communal (PCD) qui concerne tous les travaux de réalisations ; rénovation ; réfection et études dans les domaines (revêtement, hydraulique ; aménagement) des programmes de développement à travers le Fond commun des collectivités locales (FCCL) qui touche le secteur de l'éducation en particuliers et tous les équipements scolaires ; aussi à des programmes de soutien social .Ces crédits sont accordés au vu de la performance de la gestion municipale et particulièrement de la capacité de recouvrement des taxes et des crédits dont dispose l'institution. Des revenus d'un autre secteur qui est l'urbanisme qui permet à la municipalité de couvrir des besoins ; cela se traduit par le paiement des citoyens à des taxes pour l'obtention des différents actes d'urbanisme (construire, démolition, urbanisme, lotir, conformité, division) aussi des permissions concernant la circulation ; branchement, réfection etc. ...

### **B – La dimension technique :**

La gestion urbaine apparaît comme un ensemble d'activités extrêmement simples : puisqu'elle couvre l'ensemble des actions d'entretien, de maintenance et de réhabilitation du patrimoine locatif social. Elle concerne le logement et son environnement : espaces verts, éclairage, voirie, ramassage des ordures ménagères...

Pour chacune de ces diverses interventions, il faudra se poser la question de leur programmation, du niveau de prestations attendues par les citoyens et des répercussions sur le montant des charges locatives.



Or quand on y regarde de plus près, on se rend compte qu'elle couvre un champ d'activité extrêmement vaste, dont certaines exigent une grande technicité. Elle met en jeu des problèmes de sécurité particulièrement importants : risques d'incendie, d'explosion de canalisations de gaz, d'effondrement de bâtiments, de chaussees d'accidents de la route. La rationalisation croissante de notre société conduit à évacuer le risque et à naturaliser le fait que tous les équipements publics sont censés fonctionner normalement. La gestion urbaine mobilise donc une multiplicité d'activités techniques et doit combiner des procédures de contrôle et des modes d'intervention variés, portant sur une multitude d'éléments.

Cette dévalorisation technique aboutit à ce que les techniciens eux-mêmes se sentent dévalorisés lorsqu'ils sont mutés d'un service responsable de la construction d'infrastructures urbaines ou de bâtiments vers des services de maintenance ou purement administratif. Elle se traduit également par le fait qu'il n'existe pas de réelle formation à la gestion technique des infrastructures et des équipements, à ce que les anglo-saxons appellent le « *facility management* ».

Or les compétences nécessaires pour construire des équipements et celles qui sont requises pour en assurer l'exploitation sont très différentes. La gestion des équipements nécessite des capacités de diagnostic des dysfonctionnements, de définition précise des contrats et des commandes passées aux entreprises prestataires de la maintenance, de programmation et de contrôle de leurs travaux, de coordination des différents intervenants, de recueil et de traitement des réclamations des usagers, de gestion des budgets, etc.....

La gestion technique exige donc des compétences très importantes alors que les techniciens de maintenance sont souvent mal formés et dévalorisés. Ce manque de formation est la résultante de la dévalorisation de ces métiers et de ces activités. Il se traduit par de graves dysfonctionnements des services de maintenance, qui entraînent une dégradation de la gestion urbaine. Bien entendu cette dégradation accroît en retour la dévalorisation de ces activités.

### **C- La dimension sociale :**

L'action politique (élus locaux) vise à changer le fonctionnement de la société et la situation des individus en intervenant sur le cours des choses. Elle vise à les rendre moins dépendants des contraintes de la nature et des sujétions de toutes sortes qu'ils subissent du fait de la place qui leur échoit dans la société. Les projets

politiques ont une visée émancipatrice de l'homme à travers la modification des conditions économiques et sociales existantes. En offrant des aides à la société qui se résume dans le logement, le pèlerinage, des primes pour personnes handicapées et de maladies longues durées.

Certains courants politiques avaient autrefois la prétention de créer « un homme nouveau », affranchi des contraintes pesant sur l'humanité. L'action politique vise toujours à créer de nouvelles conditions d'existence et les politiques de développement urbain sont bien l'expression de cette ambition. De la même façon les politiques éducatives ou de santé visent à apporter des connaissances où le bien-être à des individus qui n'y auraient pas accès sans l'intervention du politique sur le fonctionnement de la société.

Dans cette perspective, la gestion urbaine n'apparaît pas réellement comme relevant de l'action politique (bien qu'elle en dépende étroitement) car elle n'apporte rien de nouveau, elle ne crée rien à proprement parler, elle vise seulement à préserver l'état existant des choses, elle serait donc par essence conservatrice. En outre, elle opère à travers des organisations et des dispositifs techniques censés avoir leur rationalité propre et une efficacité purement fonctionnelle, sans incidence apparente sur le fonctionnement de la société et les situations des individus. Elle ne serait donc pas du ressort du politique et c'est pourquoi elle est réduite au « *traitement des problèmes du quotidien* ».

Or cette conception de l'action politique repose sur une représentation de la société comme un univers ayant sa logique propre, fonctionnant de soi-même, assurant sa propre reproduction, ou générant des processus de changement indépendamment de l'action politique. La politique serait située en extériorité par rapport à la société civile, comme en surplomb, et s'efforcerait d'intervenir avec plus ou moins de succès sur son fonctionnement. La société serait antérieure à l'intervention du politique, elle serait toujours déjà là et pourrait implicitement assurer sa reproduction de manière tout à fait autonome. Les difficultés des responsables politiques à influencer le système économique, à s'opposer à la globalisation et à réduire le chômage, ne font qu'accréditer cette vision des choses.

Cette conception de la préexistence et de la permanence des sociétés et de l'extériorité de l'action politique nous paraît tout à fait erronée. Tout d'abord la société elle se reconstruit chaque jour, elle se fabrique en permanence. Par ailleurs,

l'action politique n'agit pas en extériorité, il ne s'agit pas d'une « superstructure » posée en adjacence à l'infrastructure sociale. L'action politique est en fait partie intégrante du fonctionnement des sociétés qui, du fait qu'elles ne sont pas données, nécessitent une régulation permanente.

Aucune société ne peut survivre sans cette intervention permanente du politique en son sein même. Les défaillances des systèmes politiques ou les crises qui les reversent affectent en profondeur les sociétés, jusqu'à menacer leur existence même.

Même si une part non négligeable de l'action politique a une visée émancipatrice, consistant à changer le cours des choses, il n'en demeure pas moins que sa tâche première est d'assurer la régulation du système social. Avant de changer les systèmes éducatifs ou de santé, l'action politique doit veiller à assurer leur fonctionnement. Que deviendrait une société où tous les services publics cesseraient brutalement de fonctionner ? Il suffit de voir le désordre social provoqué par quelques services en grève pendant une journée pour mesurer l'impact que cela pourrait avoir.

Tous les éléments qui composent les systèmes sociaux ne tiennent ensemble que dans la mesure où une énergie politique considérable est mise en oeuvre pour assurer leur cohésion et leur régulation. C'est dans cette perspective que l'on doit analyser le rôle politique de la gestion urbaine, et nous allons examiner son incidence sur le fonctionnement social urbain.

### **D – La dimension environnementale :**

La gestion environnementale est intimement liée à la gestion territoriale d'une ville, puisque la qualité de l'environnement influence directement la qualité de vie des citoyens. À l'intérieur de ses engagements, la Ville souscrit au principe de développement durable. Tout cela s'inscrit parfaitement dans les préoccupations des citoyens de plus en plus sensibles à cet égard.

La gestion environnementale municipale peut prendre la forme d'un système de gestion environnementale pour aligner les actions des services et de l'administration municipale vers des stratégies de développement durable, comme dans n'importe quelle autre entreprise selon les normes ISO, par exemple. Elle peut prendre la forme d'une politique et d'un programme de développement durable ne s'appliquant qu'à la municipalité comme entité administrative publique et comme acteur. Elle peut prendre la forme d'un plan local d'action environnementale, ou la

forme d'un Agenda 21<sup>ème</sup> siècle local. C'est cette dernière forme que nous retenons ici. La stratégie environnementale de la Banque mondiale identifie les problèmes suivants (World Bank, 1994).

Au sens large, il est clair que l'environnement urbain recouvre un ensemble d'aspects parmi lesquels : la santé, l'assainissement, les déchets, l'habitat, les transports, l'énergie, l'aménagement de l'espace, etc...

Toutefois, compte tenu des projets en cours, des moyens et du temps impartis dans le cadre de préoccupation, la recherche sur la gestion de l'environnement urbain s'intéressera plus particulièrement à :

La gestion de l'eau potable et le traitement des eaux usées. La gestion des déchets ménagers, incluant le recyclage l'agriculture urbaine, en relation avec la gestion des déchets organiques la politique environnementale alimente la planification d'objectifs qui se traduit par la mise en œuvre de dispositions. Le système de management est ensuite vérifié et évalué ce qui permet, au travers d'une revue et de nouveaux objectifs, de constamment s'améliorer.

### **VI. LES ENJEUX DE LA GESTION URBAINE**

La gestion urbaine constitue en soi un enjeu politique dans la mesure où elle a des incidences sur le fonctionnement de la société, sur le statut des individus et leurs relations et sur leurs rapports aux règles et à l'espace public. En outre c'est un domaine par excellence de l'action publique, un domaine dans lequel les responsables politiques disposent de très fortes capacités d'action dont ils se privent souvent, alors même qu'ils sont censés maîtriser la majorité des services qui participent à sa mise en œuvre. Ils ont même des capacités de contrôle non négligeables sur les services qu'ils ne dirigent pas directement.

Mais avant d'examiner les incidences politiques directes de la gestion urbaine, il nous semble important d'évoquer son rôle politique indirect, à savoir son incidence sur le devenir des aménagements publics qui constituent l'une des formes majeures de l'action politique.

#### **A- La préservation de la pérennité des aménagements publics :**

On a vu que les responsables politiques s'investissent principalement dans le développement urbain, dans la réalisation d'infrastructure, d'aménagements et d'équipements publics, au point que l'action politique se confond parfois avec ce genre d'investissement. Plus récemment, les possibilités de croissance urbaine étant

limitées, l'action politique tend à se consacrer au renouvellement urbain, à la transformation des villes sur elles-mêmes. Dans les deux cas, le façonnage de la ville est au coeur de l'action.

Mais curieusement, dès lors que ces aménagements sont réalisés, leur fonctionnement et leur entretien n'intéressent plus guère les responsables politiques. Leur intérêt continue à se porter sur les réalisations à venir, sur les futurs investissements en perspective. Ils laissent à leurs services le soin d'assurer l'intendance. C'est en fait comme si on construisait des machines ou des véhicules sans se préoccuper qu'ils tombent en panne. Nous avons d'ailleurs noté que ce faible intérêt pour l'entretien et le fonctionnement des aménagements et des équipements urbains était partagé par les concepteurs, ce processus conduisant à ce que les coûts et les difficultés d'entretien soient rarement pris en compte lors de l'élaboration des projets.

Si on considère qu'un aménagement urbain constitue une décision pertinente, cette pertinence suppose qu'il ne soit pas rapidement dégradé et qu'il puisse fonctionner dans la durée. Les politiques qui sous-tendent la réalisation de ces aménagements représentent des efforts d'investissements publics très importants, à un moment où la dette publique est très élevée et où les capacités d'investissement de l'Etat et des collectivités territoriales tendent à se réduire.

On pourrait donc penser qu'il est crucial de préserver la pérennité de ces investissements pour conserver des capacités d'action politique dans d'autres domaines.

### **B-Le déséquilibre des modes de gestion en fonction du statut social des quartiers :**

Le problème majeur tient à la différenciation des modes de gestion urbaine en fonction du statut social des habitants, alors que les principes de la République algérienne promettent une égalité de traitement à tous les citoyens. Cette différenciation des moyens et de l'efficacité de l'action publique ne concerne pas seulement la gestion urbaine, mais l'ensemble des services publics : éducation, santé, logement, sécurité. Au lieu de réduire les inégalités sociales, ces services les reproduisent et souvent les aggravent.

Il existe tout d'abord une différenciation des moyens de gestion urbaine entre les villes. Le système fiscal conduit à ce que les villes hébergeant les populations les

plus pauvres, et ayant donc des besoins plus importants que les autres, sont celles qui ont généralement les ressources les plus faibles car les dotations de l'Etat ne compensent pas les différences de potentiel fiscal des habitants. Il y a certes des exceptions, lorsque des communes dont la population a de faibles revenus bénéficient de l'implantation sur leur territoire d'usines ou d'équipements très importants. La mise en place des communautés urbaines ou des communautés d'agglomération permet parfois d'atténuer les écarts entre les ressources des communes situées dans le même bassin d'habitat, en opérant une certaine péréquation de leurs moyens. Mais de nombreuses analyses montrent que les communes les plus riches tendent à se regrouper ensemble, ou refusent de s'intégrer dans des communautés urbaines dont la plupart des communes ont des ressources limitées, de sorte que les effets de cette péréquation sont souvent assez limités.

Cette différenciation des moyens de gestion urbaine entre les communes est redoublée par la différenciation des modes de gestion entre les différents quartiers et donc à l'intérieur des villes elles-mêmes. Alors que les centres-villes et les quartiers pavillonnaires sont souvent assez bien gérés, la gestion des quartiers d'habitat social laisse souvent à désirer. Cette différenciation se traduit dans l'organisation même des services. Selon les quartiers concernés, les délais d'enlèvement des épaves de voiture peuvent varier de quelques heures à plusieurs mois, la fréquence du ramassage des ordures ménagères peut être quotidienne ou être assurée une fois tous les deux ou trois jours, les voiries peuvent être réparées en permanence ou laissées à l'abandon, les parcs publics disposent de jardiniers à demeure où sont entretenus quelques fois dans l'année, etc.... On peut admettre que les centres villes bénéficient de plus d'attention car ils remplissent une fonction symbolique et sont fréquentés par l'ensemble des habitants, mais ça ne justifie pas des écarts de traitement pouvant aller du simple au triple, voire le fait de laisser certains quartiers à l'abandon.

Ce déséquilibre des modes de gestion est l'expression d'un processus sociologique classique, qui conduit les agents des services publics à traiter inconsciemment les usagers en fonction de leur statut social. C'est la résultante d'un processus d'identification des responsables et des agents aux classes supérieures, et de rejet de certaines populations défavorisées, notamment d'origine étrangère. C'est aussi lié au fait que les capacités d'expression des revendications des usagers et d'intervention auprès des responsables politiques est fonction de leur statut social. Ce

phénomène peut être renforcé par les mécanismes clientélistes auxquels les élus locaux échappent difficilement, en raison de la pression que peuvent exercer certains citoyens qui ont un rôle de leader d'opinion. Sans parler du fait que dans certains quartiers il existe une forte population d'origine migratoire (issue d'une exode) qui n'a pas le droit de vote et qui de ce fait ne peut pas peser sur les orientations de la ville. Ainsi cela tient aussi au fait que les aménagements urbains des quartiers d'habitat social sont souvent mal conçus, complexes et dégradés, ce qui rend plus difficile leur entretien.

L'intervention sur des espaces dégradés est compliquée et parfois n'apporte pas d'amélioration significative, ce qui décourage les agents. On assiste donc à des spirales de dégradation des espaces mal conçus : il est difficile de les entretenir et de ce fait ils tendent à se dégrader plus rapidement que les autres. Comme les moyens de gestion sont limités, cette dégradation s'accélère et les agents se découragent, ce qui accroît ce processus.

Outre les moyens d'action, les situations d'intervention ont une forte incidence sur les modes de gestion. La posture des responsables et des agents à l'égard de ces situations les conduit à mobiliser au mieux les moyens dont ils disposent ou bien à réduire leurs efforts.

Bien entendu ce déséquilibre des modes de gestion en fonction du statut social des habitants contribue à accroître les inégalités sociales et de statut, en valorisant d'avantage ceux qui bénéficient d'un environnement urbain privilégié et en dévalorisant les autres à travers la dégradation et la dévalorisation de leur environnement. Il est difficile d'admettre que la gestion urbaine ne constitue pas un enjeu politique, puisqu'elle n'a pas seulement pour effet de maintenir une situation sociale donnée, en l'occurrence inégalitaire. Elle peut en fait contribuer à l'aggraver ou au contraire à réduire les écarts sociaux à travers la valorisation ou la dévalorisation des espaces urbains et de l'habitat.

### CONCLUSION:

Il nous semble paradoxal que la gestion urbaine n'apparaisse pas comme un enjeu politique majeur. C'est d'autant plus paradoxal que la réflexion qui précède montre précisément que les habitants eux ne s'y trompent pas, puisque la dégradation de leur environnement lié au déficit de gestion urbaine signifie qu'ils sont victimes d'un abandon de la part des pouvoirs publics, ce qui les amène à invalider les responsables politiques et à désinvestir le champ politique.

Il est vrai que pour comprendre la gestion urbaine, il ne faut pas l'appréhender à travers les activités pratiques qui la composent. Il est nécessaire de dépasser une conception fonctionnelle de son rôle. Il faut s'interroger sur ses effets sur le fonctionnement de la ville. Cela suppose que l'on considère l'action politique comme une instance partie intégrante de ce fonctionnement, sans laquelle la ville se déliterait rapidement.

Les acteurs de la gestion urbaine par leur position peuvent être à l'origine de situations de changements substantiels à travers les politiques globales dont il est porteur, des programmes d'actions qu'il met en œuvre et des ressources dont il dispose. Il apparaît comme un acteur susceptible d'initier, de porter ou d'accompagner des procédures de gestion concertée à l'échelle locale.

En tant que stratégie, les outils de la gestion urbaine restent marqués par le centralisme, ce qui a donné lieu à la mise en place de structures administratives lourdes et rigides incapables de s'adapter à un contexte urbain mouvant et en constante évolution.

Cela suppose également que la gestion urbaine de la ville n'est pas seulement considérée comme l'expression d'un système social prédéterminé (bien qu'elle comporte également des éléments systémiques) qui se reproduit inéluctablement, mais comme une réalité mouvante qui se construit et se reconstruit en permanence, qui se fabrique chaque jour par ces dimensions (technique, économique, social, environnementale).



## Chapitre I : La gestion urbaine.

---

Dans cette conception, pour dépasser la crise de la gestion urbaine que si à l'avenir on redéfinit les bases des projets urbains le politique n'est pas seulement chargé d'assurer le développement des villes, ceux qui ne doivent pas être imposés mais plutôt négociés avec les populations, les élus, les autorités locales, le secteur privé et les techniciens de les adapter à l'évolution du contexte historique, ou de les transformer à travers la mise en œuvre de projets ambitieux. Le politique doit assurer une régulation permanente du fonctionnement social, « faire tenir ensemble » les éléments qui composent les villes, en gérant les contradictions qui les traversent.

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

---

### INTRODUCTION

Trouver une définition appropriée à la ville se la partage différents concepts. Mais la représentation systémique de la ville et sa complexité permet de l'appréhender de manière globale et intégrée : la ville est comprise comme un système complexe d'articulation des fonctions, des usages, des savoirs et des compétences, organisé en zones spécialisées ou mixtes, en pôles d'échanges et de circulation de l'information. La considérer autant un système c'est avant tout prouver qu'elle est à la fois organisé et organisant. Cette propriété systémique dans l'étude de l'organisation et le fonctionnement spatial de la ville est la plus appropriée.

La notion de fonctionnement spatial de la ville essaie de répondre en même temps à plusieurs problèmes. Elle a pour objectif d'expliquer le processus relatif au fonctionnement spatial de toutes les entités qui composent la ville.

Une solution consisterait à faire de la ville un agrégat de fonction urbaine où chaque quartier constituerait une petite ville. Mais la structure des villes n'est pas homogène, l'espace se différencie par ses fonctions. Il ne s'agit pas d'intégrer toutes les fonctions dans chaque îlot, certaines ne pouvant être disséminées, mais certaines d'entre elles sont nécessaires à la vie quotidienne et donc nécessaires pour recréer une fonctionnalité cohérente de la ville.

## **Chapitre II: Fonctionnement spatial.**

---

### **I. DEFINITION DU CONCEPT « FONCTIONNEMENT SPATIAL »**

Tout système est à la fois organisé et organisant. Cette propriété systémique fondamentale trouve écho dans l'étude des villes, avec l'organisation spatiale pour déterminer son fonctionnement (la ville).

La recherche sur le fonctionnement spatial de la ville constitue l'un des objets de l'urbanisme. Faire une réflexion sur le concept "fonctionnement spatial" c'est donner une définition et essayer de présenter le rôle réservé à l'espace dans l'analyse des composantes du système ville qui regroupe plusieurs fonctions.

Certains historiens privilégient la fonction commerciale, d'autres, la fonction politique ou religieuse, mais tous s'accordent pour faire de la ville un lieu plurifonctionnel.

Au fil du temps, ces fonctions ont évolué et se sont diversifiées, pour former un système de plus en plus complexe. Mais ces fonctions principales revêtent des aspects multiples, du fait que la ville soit un lieu de vie. Ainsi, les habitants dorment, travaillent, circulent, se soignent, achètent, se distraient, fréquentent les lieux de culte, se rencontrent, s'éduquent, ..., on pourrait énumérer à l'infini toutes les activités que la ville peut offrir à ses citoyens, et il est donc nécessaire, si l'on veut raisonner en termes de fonctions, de simplifier la réalité en regroupant les activités par grandes familles.

L'apparition de l'urbanisme progressif a suscité une évolution dans l'approche fonctionnaliste de la ville. En effet, les théories élaborées dans la charte d'Athènes (adoptée en 1943) ont distingué quatre fonctions essentielles: travailler, habiter, circuler, se divertir. Mais la nouveauté apparaît dans le fait d'attribuer à chacune de ces fonctions un lieu propre. On a donc cloisonné chacune de ces fonctions dans un espace autonome et presque imperméable du fait de la disparition de la rue. Les motifs de ce cloisonnement répondent à des préoccupations hygiénistes qui considèrent que la ville doit être un gigantesque parc cohérent et ne plus céder aux désordres issus de la prolifération d'activités et de l'arrivée massive d'habitants.

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

---

Le Corbusier entreprend une critique de la ville radioconcentrique qui "fait un mélange congestionné des lieux de travail et des lieux d'habitation" et impose des "circulations mécaniques frénétiques quotidiennes» (MICHEL HUET , 1993). Pour lui, l'apparition des lotissements dispersés signifie que la ville est malade et ne remplit plus son rôle de groupement bénéfique des hommes.

La théorie fonctionnelle qui a entraîné la division spatiale des activités, traduite par le zonage, est aujourd'hui remise en cause, car elle aboutit à des déséquilibres économiques, sociaux, culturels et environnementaux. Selon M.RAGON (1975), rien n'est pire que l'utopie qui devient réalité. Nous nous sommes très vite aperçus que placer la circulation sur le même plan que le travail ou l'habitat sacrifiait la ville au seul profit de la voiture automobile. De la même façon, en supprimant la rue, les architectes des grands ensembles ont enlevé à la ville un de ses principaux attraits ; diminuer la densité du noyau historique des cités aboutissait à faire des centres villes de mornes déserts. A vouloir transformer une ville en parc, on la réduisait à un dortoir hygiénique. Les quartiers d'habitation sont vides pendant la journée et les quartiers de travail sont déserts la nuit. Perte, pour ces quartiers périphériques isolés des centres villes, des animations, de la sociabilité, de la sécurité, qui constituent pourtant les qualités de la ville. Le partage des territoires avec création de zones industrielles et de services apparaît dangereux par la segmentation spatiale, à toutes les échelles, qu'il entraîne et ne se justifie plus par la nature des activités, plus rarement nuisibles à l'environnement urbain que par le passé. La forme de la ville, le bâti, font perdurer des fonctions qui ont disparues, au delà de leur durée réelle. L'enjeu est de redécouvrir les vocations profondes des territoires, qui en dépit des mutations urbaines font les véritables pérennités urbaines.

Pour Jean-Paul LACAZE (1982), les villes se constituent "comme une accumulation d'enjeux économiques, sociaux, politiques, culturels et de prestige, profondément imbriqués. Toute analyse mono disciplinaire d'une telle réalité ne peut donc qu'être réductrice". L'approche par fonction constitue une simplification nécessaire, un outil d'urbanisme utile pour diagnostiquer et ébaucher une grille thématique d'analyse de la ville, mais elle n'est pas suffisante en elle même. Il faut la combiner avec une approche non plus descriptive mais dynamique, où l'on considère la ville comme un organisme vivant, véritable écosystème complexe, créé par l'homme qui n'en maîtrise pas toujours le développement.

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

---

### II. QU'EST CE QUE LE FONCTIONNEMENT D'UNE VILLE ?

La notion de ville est perçue par tous mais rentre difficilement dans une définition standard. Toutefois, les critères tels le paysage, le nombre d'habitants et les activités dominantes permettent d'esquisser une définition de la ville. Aussi elle se définit par opposition au milieu rural, d'une concentration d'hommes, de bâtiments, de tissus et de paysages urbains, d'emplois, d'équipements et de fonctions divers.

La ville fonctionne comme un système. Son fonctionnement et ses caractéristiques résultent de la combinaison de multiples éléments en interactions les uns avec les autres. Ces éléments sont ces fonctions urbaines.

Du point de vue géographique, le terme de ville recouvre deux sens :

- **spatial** : agglomération caractérisée par une certaine densité de l'habitat et une population relativement nombreuse ; aspect morphologique, mode d'occupation du sol.
- **fonctionnel** : la ville est un lieu d'échange, un nœud de flux de personnes, de capitaux, de marchandises, de « culture », d'informations, d'idées, etc. Elle est l'élément fondamental de l'organisation de l'espace, du fait qu'elle entretient des relations et exerce une influence importante sur l'espace qui l'entoure. La ville est un système, c'est-à-dire un ensemble d'éléments en interaction dynamique. Ce système, comprenant des sous-ensembles (hommes, capitaux, marchandises), est complexe. Les parties du système n'évoluent pas de la même manière, ni au même rythme. Celles-ci peuvent être effectuées de différentes façons et servent de base à une classification des villes elle mêmes.

#### A- Les fonctions relatives au besoin d'habiter :

La présence d'un minimum d'habitation dans une ville est nécessaire pour l'animation de cette dernière car: *«Le système d'habitat urbain est l'organisme écologique de base qui, parmi ceux que l'espèce humaine a inventé, peut annihiler de manière ubiquiste l'ensemble des facteurs limitant d'un site, quelles que soient ses ressources propres.»* (REYMOND L.; 1973).

Mais cette fonction a été méprisée et marginalisée, ce qui a conduit Michel TOURNIER (1970) à critiquer le déclin de sa situation en disant que : «Il y a dans les villes deux fonctions, (l'une primaire d'habitation, l'autre secondaire de circulation et on

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

---

voit aujourd'hui partout ('habitation méprisée, sacrifice à la circulation, de telle sorte que nos villes, privées d'arbres, de fontaines, de marches, de berges, pour être de plus en plus «circulables», deviennent de moins en moins habitables.» . Cela est nettement remarquable dans les quartiers centraux où la densité atteint son niveau suprême.

On se demande si l'habitation est une fonction du centre, à ce sujet, les avis sont partagés, mais il est tout de même possible de formuler une constatation assez nette, sur le fait que les hommes d'affaires, les administrateurs et les commerçants de passage ont intérêt à résider dans la partie la plus active d'une ville.

### **B-Les fonctions relatives au besoin de travailler : Permettant aux habitants de gagner leurs vies.**

Historiquement, les villes anciennes ont des fonctions surtout politique, religieuse et économique, elles deviennent, actuellement, des espaces de travail et de consommation qui favorisent les classes supérieures. Il faut redéfinir voire remettre à niveau certaines de ces fonctions et services, ainsi que le renforcement de la vitalité économique du centre en terme d'emplois et d'activités formelles et informelles, et cela, en vue de leur participation aux dynamiques d'urbanisation en terme d'activités économiques, comme il faut donc travailler sur la problématique des modes de vie et de consommation.

### **C-Les fonctions relatives à la culture de l'esprit : fonctions culturelle et cultuelle.**

Se sont toutes les fonctions relatives à la culture de l'esprit (éducatives, culturelles, cultuelles... etc.). Ces fonctions ont des racines fortes anciennes, Grecs et Romains connaissaient déjà les équipements culturels, de même clairement séparés entre lieux de divertissement et lieux de culture. Souvent elles constituent un attrait touristique important pour ses aspects : culturels, artisanaux, architecturaux et commerciaux.

### **D-Les fonctions relatives aux besoins de sport et de loisir: "Industries du loisir" ou loisir marchandise.**

Concepts de « temps libre » n'existaient pas, et cela jusqu'au XVIII<sup>ème</sup> siècle, les temporalités quotidiennes étaient très différentes de celles d'aujourd'hui. L'historien Alain CORBIN (1995) souligne que le temps du paysan, comme celui de l'artisan et de l'ouvrier, est : « poreux, pénétré d'imprévu, ouvert à la spontanéité, soumis à

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

---

*l'interruption fortuite ou récréative* » et les séquences temporelles sont floues, repos et d'activités récréatives.

C'est au XIX<sup>ème</sup> siècle, que le réaménagement des rythmes de travail, la vive croissance urbaine liée à la révolution industrielle suscita des besoins nouveaux. En 1854, le baron HAUSSMANN créa le service des promenades et plantations de la ville de Paris, induit une nouvelle distribution des temps sociaux et réussit à donner de la cohésion à toute la ville après l'annexion des communes de banlieue n'oubliant pas dans sa politique d'aménagement les nouveaux arrondissements (boulevards, parcs...).

Avec cette mutation, le temps devient « linéaire, strictement mesuré ». Comme une marchandise, désormais, il peut être « perdu, gaspillé, rattrapé, gagné ». Cette rationalisation du temps de travail s'accompagne de l'émergence de la revendication d'un temps de repos autonome, bien défini. Ce « temps libre » sera gagné, au fil des revendications sociales, avec la diminution du temps de travail quotidien, la conquête du « week-end » et des « congés payés ».

### **E- Les fonctions relatives au besoin de circulation :**

Cette catégorie regroupe toutes les fonctions relatives à la circulation, transport, stationnement ...etc. La révolution des moyens de production des biens, ainsi que leurs modes de transport ont causés l'obsolescence de la trame des voies de circulation.

L'étude des fonctions urbaines permet de caractériser l'espace urbain et de suivre sa dynamique. L'objectif est dès lors de créer une répartition équilibrée des différentes fonctions urbaines à l'intérieur de la ville en tenant compte des facteurs sociaux et économiques (habitat social, habitat privé, activités économiques, commerces, équipements, ...), par opposition à la spécialisation urbaine.

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

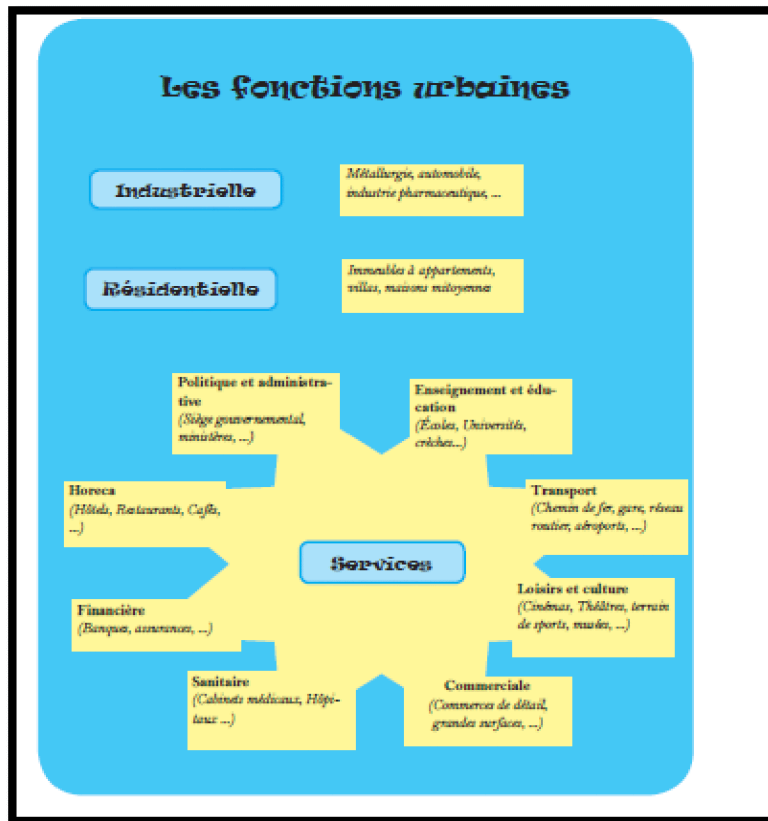


Figure 03 : Les fonctions urbaines de la ville.

Source : L. Aidans .2011

### III.LES QUARTIERS ET LES AIRES D'INFLUENCE.

Le quartier d'une ville se définit avant tout par une physionomie qui lui est propre et le différencie de son environnement. « *Les quartiers sont des parties de la ville, d'une taille assez grande, qu'on se représente comme un espace à deux dimensions, où un observateur peut pénétrer par la pensée, et qui se reconnaissent parce qu'elles ont un caractère général qui permet de les identifier.* » (Kevin Lynch.1960). Il peut avoir **que** cette physionomie à divers types de spécificités qui renvoient à :

-**Sa situation** : On parle par exemple des quartiers centraux et des quartiers périphériques d'une ville, des hauts et des bas quartiers, etc.

- **L'habitat** : Le quartier est toujours défini à partir de l'habitat dans un premier temps et lorsque l'on se réfère à soi. Chez les professionnels, la mixité s'organise dans l'habitat et à partir de l'habitat.

Cela constitue une sorte de passage obligé. Mais, outre que la mixité n'apparaît pas comme une très grande préoccupation des usagers (ni d'ailleurs son inverse) on constate que



## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

---

l'idée de quartier spécialisé ne déplaît pas nécessairement et que l'on a des idées sur ce que peut ou doit être un quartier spécialisé. En lisant cela, on se dit que ce qui manque peut-être dans tous les débats autour du quartier, c'est de ne pas donner assez de place aux réflexions sur les quartiers spécialisés, sans doute bien plus typiques d'un univers de la mobilité.



Figure 04 : Quartiers résidentiels de Las Vegas.  
Source : cedric.cnam.fr.2013

### **A-Commerces, services, convivialité et animation :**

Commerces, services, convivialité et animation sont étroitement associés à l'habitat pour définir l'essentiel du contenu d'un quartier. Cependant, le quartier tel que le voit une bonne partie des professionnels est d'abord celui de la programmation : il existe des besoins précis auxquels on répond systématiquement par des équipements, qui permettent le développement de services, socles de la convivialité. Chez les usagers, les choses ne sont pas aussi nettes : les services ou les commerces sont évalués en fonction de la manière dont ils s'inscrivent dans une pratique quotidienne qui ne se déroule pas nécessairement dans le quartier ; il s'agit moins de former une totalité que de permettre l'harmonie ou l'agrément du quotidien.

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

---



Figure 05 : Le quartier commercial de Ginza .

Source : Andre.2013

On peut en effet concevoir le quartier comme un ordre spatial, fonctionnel et social. Spatial en ce qu'il fonctionne comme un principe d'organisation spatiale, avec un centre, une partie d'un tout et élément spécifique ayant son « identité » et une certaine autonomie. Fonctionnel, dans la mesure où le quartier se définit par la primauté de la fonction d'habitation (sauf dans le cas particulier du centre-ville), à laquelle il associe un ensemble de services qui répondent aux besoins des habitants, tout cela n'excluant pas quelques spécialisations, commerciales, artisanales, industrielles, pour autant qu'elles n'excluent pas ce qui précède. Social, car le quartier est un lieu d'appartenance sociale, avec ses hiérarchies, ses systèmes d'échange, sa culture et, bien entendu, ses processus de contrôle.

On peut également le considérer comme un système d'offre, c'est-à-dire comme présentant des opportunités que l'on peut ou non saisir, mais qui n'ont aucun caractère automatique ou contraignant. Offre de services et de commerces, offre de relations, offre de spectacle ou d'animation, offre de paysage urbain. Sans doute pourrait-on ajouter offre de bien-être, d'objets renforçant le sentiment de maîtrise, pour ne pas dire de structures de confiance (Lefebvre, 1999). Dans ce cas, le quartier ne fonctionne ni comme un cadre d'organisation de la vie quotidienne et sociale, ni comme un lieu de contrôle ou de contrainte, ni comme un élément dans une structuration hiérarchique et continue de l'espace urbain.

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

---

**B- L'aire d'influence :** L'aire d'influence représente l'étendue géographique associée à un lieu, équipement ou phénomène. En géographie urbaine, cette aire est décrite en tant que «zone polarisée par un 'centre'», pour un ensemble de relations (aire d'influence d'une ville) ou une catégorie de relations (aire d'influence culturelle ou commerciale, aire de chalandise). Cette aire mesure à partir des fréquences (ou des probabilités) de déplacement des résidents de la périphérie vers le (un) centre à l'occasion de leur recours aux services qu'il offre. La notion d'influence n'est pas une donnée «absolue»: bien qu'elle apporte une indication objective des lieux, elle n'est pas toujours représentative de la qualité des liens entre usagers et le centre.

Dans la ville, l'aire d'influence attribuée à un équipement de proximité correspond à une étendue urbaine d'un rayon d'environ 500 m. Cette estimation s'appuie sur des théories sur le déplacement qui donnent 500 m comme distance maximale parcourue à pied (et facilement) au quotidien. Ceci est une référence de départ pour réfléchir à la notion de territoire géographique. Elle peut être complétée par l'analyse d'autres catégories de données, capables de préciser davantage l'étendue et la spécificité de l'aire d'influence.

Ces quartiers vont influencer, structurer voire organiser les espaces (locaux, régionaux, nationaux) qui les entourent : selon l'importance de ses services ou de ses fonctions, un quartier va bénéficier d'une aire d'influence plus ou moins grande : plus le quartier détient des fonctions rares, plus son aire d'influence s'étend. On parle de polarisation du quartier.

La réalité d'un quartier dépend de l'échelle du territoire ou d'espace étudié : peut être le bourg, la capitale régionale ou nationale, la métropole mondiale. Son aire d'influence varie selon l'hierarchie urbaine estimée selon plusieurs critères, sera-t-il utilisé par les habitants de la ville seule, ou de sa banlieue et même de sa région? Quelques réflexions théoriques stipulent qu'il : «a été estimé que dix à vingt minutes de déplacement en voiture particulière ou en transport en commun, dans des conditions normales de circulation incluant les trajets terminaux à pied, constituait un seuil à ne pas dépasser pour délimiter l'aire d'influence directe du centre.» (DARMAGNAC A et al, 1980).

La localisation des équipements publics contribue fortement à leur mission et à l'ouverture d'un quartier sur le reste de la ville. L'accès au bâtiment public sera facilité si leur localisation les rend visibles, particulièrement s'ils se situent sur des trajets empruntés au quotidien par les habitants.

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

---

Le dimensionnement des équipements publics et l'étendue de leur aire d'influence est également un facteur de solidarité entre le quartier et le reste d'une ville ou d'une région. Un équipement inter quartier ou intercommunal permettra au quartier d'attirer des habitants de plus loin, de faire connaître le quartier, et de l'intégrer ainsi au reste de la ville.

Leur dimensionnement, leur aire d'influence et leur position dans le quartier sont particulièrement importants. Elles jouent sur la solidarité du quartier avec la ville existante, et sur son intégration dans la ville existante, dans le quotidien de ses habitants.

### IV. LE MAILLAGE OU LES DECOUPAGES POLITIQUES ET ADMINISTRATIFS.

Un maillage est une partition d'une zone géographique divisée en unités contiguës dont la forme et la taille peuvent être régulières ou irrégulières. Par exemple, l'ensemble des limites des unités administratives qui couvrent un territoire forme un maillage polygonal, généralement irrégulier. Mais un maillage peut aussi désigner un réseau dont l'objectif est la desserte complète d'un territoire, comme le maillage du réseau électrique ou celui des zones d'accès à la téléphonie cellulaire. Le terme est ambigu, et s'emploie pour désigner parfois l'ensemble des divisions de l'espace (grandes mailles, petites mailles), et parfois le réseau des frontières ou des limites qui les constituent (maillage serré, maillage lâche). En mathématiques, le maillage est aussi un terme technique qui désigne la discrétisation spatiale d'un milieu continu.

Plusieurs types de maillages sont superposés mais pas nécessairement emboîtés dans un espace géographique : le maillage de la propriété correspond par exemple au dessin des parcelles du cadastre, c'est en général le plus fin ; le maillage des circonscriptions administratives est généralement hiérarchisé et emboîté, une subdivision de niveau inférieur étant partie intégrante d'une unité de niveau supérieur (mais ce n'est pas toujours le cas, il peut exister des enclaves d'un niveau dans un autre ou bien un maillage incomplet à un niveau donné). Les maillages dessinés en une fois à une époque donnée sont en général plus homogènes en forme et en taille que ceux qui se sont constitués progressivement : on peut ainsi opposer la régularité du dessin et de la dimension des parcelles agricoles dans une région rurale traditionnelle ou encore la relative régularité du maillage des départements français à l'irrégularité de forme et de dimension du maillage dessiné par les frontières des états à l'échelle du monde. Le maillage en comtés (townships, countries) de l'ouest états-unien

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

---

s'oppose à celui plus irrégulier des régions de la côte et plus anciennement colonisées. Dans ce pays neuf, le maillage est particulièrement régulier, sur le modèle du damier, choisi pour une division égalitaire de l'espace à coloniser.

Les maillages ont une fonction essentielle pour le contrôle des territoires, ils sont périodiquement révisés (par exemple les modifications des découpages administratifs ont été très fréquents dans les pays d'Europe orientale comme la Pologne, depuis la seconde guerre mondiale). La science politique s'intéresse de très près au maillage des circonscriptions électorales, dont le dessin fait toujours l'objet d'après négociations et parfois de manipulations comme celles connues sous le nom d'un sénateur habile (le gerrymandering). Claude Grasland (1997.) envisage la constitution d'une science générale des maillages territoriaux située aux confins de l'ensemble des sciences sociales, mais plus particulièrement de la géographie humaine, de l'histoire et de la sociologie. Il assimile le maillage à une opération de caractérisation de l'espace, tout aussi contingente à la culture et à l'histoire d'une population donnée que la caractérisation en groupes sociaux. Le dessin irrégulier et les limites des maillages administratifs, souvent arbitraires par rapport aux distributions spatiales que le géographe étudie, posent la question du filtre que le maillage introduit en tant que niveau d'agrégation des informations individuelles. La variabilité des maillages devient alors un obstacle à la comparabilité des territoires inégalement subdivisés (problème bien formalisé par Stan Openshaw sous l'appellation générique de MAUP : Modifiable Areal Unit Problem). Une solution pour résoudre cette difficulté consiste à redistribuer les informations dans un carroyage régulier avant de les analyser ou de les visualiser. Souvent, on passe ainsi de représentations discontinues à des représentations continues de l'information.

### **A- Rapprocher le maillage administratif et le territoire fonctionnel fait d'emblée surgir la notion d'État :**

L'État semblait quelque peu dépassée, démodée, au pire, évidente et avait de ce fait disparu du champ d'investigation des sciences humaines. Largement marquée par la pensée de F. Ratzel (1903, 2e édition), la géographie politique posait l'État comme seule catégorie d'analyse et comme unique lieu du pouvoir (Raffestin, 1980).

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

---

### **B- Le maillage administratif constitue une architecture mise en place par un État pour exercer ses compétences sur le territoire national :**

Découper pour gérer, tel pourrait être le mot d'ordre étatique. Cette définition liminaire insiste sur le principe fonctionnel qui préside à tout découpage du territoire. Le maillage administratif issu de cette partition recouvre pourtant une certaine polysémie : le maillage correspond-il au filet ou signifie-t-il uniquement ce qu'il y a entre les fils ? Retenons, par souci de clarté, le terme de maillage, imposé par le sens commun, et notons, avec C. Grasland (1997), que l'étymologie latine du terme renvoie à la fois à la boucle, image du fil, et à la tache, figure de l'aire. Si la maille administrative se caractérise par des limites et une étendue, son étude géographique nécessite de s'intéresser aussi bien au contenant qu'au contenu. L'ingénierie des découpages est une première approche pour comprendre la formation des maillages administratifs, la taille et le dessin des mailles en sont un aspect. Les "ciseaux des géographes", souvent très actifs en matière de découpage (Revue de géographie de Lyon, 1997 ; INSEE première, 1998), ne doivent pas pour autant occulter le fonctionnement interne de la maille. On peut l'étudier à travers l'analyse des compétences et des articulations entre les mailles, de niveau similaire ou différent. Elle permet de révéler des jeux de pouvoirs entre les différents acteurs qui s'investissent dans la gestion territoriale. On casse de la sorte la boîte noire d'un État omnipotent par l'étude des relations de pouvoirs au sein de la structure territoriale.

L'étude diachronique de la succession des maillages se révèle nécessaire. Les maillages administratifs sont souvent plus fins dans les régions les plus denses et les plus anciennement peuplées. Une relation non linéaire entre surface S et population P des mailles a pu ainsi être établie, approximativement de la forme  $S = k P^{2/3}$  (lire puissance 2/3).

### **C- L'appropriation du maillage administratif :**

La territorialité politique de l'État entre ici en résonance avec la territorialité identitaire de la société ; en cela le découpage administratif n'est pas neutre sur le territoire. Lorsque les détenteurs du pouvoir modifient le maillage administratif, ils perturbent les repères territoriaux des populations (Raffestin, 1980). L'appropriation de la maille administrative comme repère territorial par la population relève du processus de territorialisation ; le cas du département français est à cet égard exemplaire. Elle relève d'une temporalité longue, celle de la durée nécessaire à l'inscription du maillage administratif sur le

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

---

territoire. À son tour, l'administration "invente le territoire" : le système administratif n'est pas le pur produit d'une soumission hiérarchique au centre, il installe la durée au cœur du territoire (Alliès, 1980). L'étude diachronique de la succession des maillages se révèle nécessaire. La propriété centrale des maillages territoriaux est de fournir à travers les recensements et les registres administratifs une description exhaustive des membres d'une société et de l'espace qu'ils occupent. Mais cette exhaustivité est purement formelle puisqu'elle repose sur l'utilisation de plusieurs grilles de collecte de l'information (sociologiques ou géographiques) qui ne donnent à connaître que la répartition globale des individus et des surfaces dans le cadre d'agrégats dont la pertinence reste dans la plupart des cas à démontrer. Les catégories sociales d'une part (activités, religions, ethnies, etc.) et les catégories spatiales d'autre part (quartiers, communes, départements, régions, etc.) constituent un mode d'observation de la société et de l'espace qui sont produits par un pouvoir en fonction de certains objectifs de contrôle ou de gestion et qui véhiculent l'idéologie sur laquelle repose ce pouvoir.

Le discours scientifique, s'il entend ne pas se réduire à un discours technocratique, est donc dans l'obligation de soumettre ces catégories à critique avant de les utiliser. Mais il peut difficilement renoncer à utiliser l'information mise à sa disposition par le pouvoir dans la mesure où le coût économique de collecte d'une information exhaustive, aussi critiquable soit elle, est généralement hors de portée des moyens dont disposent les chercheurs en sciences sociales. Ces derniers peuvent sans doute procéder à des enquêtes où ils sont libres d'adopter des catégories sociologiques et géographiques les plus conformes à leurs hypothèses ou à leur problématique, mais ils sont alors confrontés au problème de la représentativité de l'échantillon constitué, laquelle ne peut le plus souvent être validée que par une confrontation avec les données officielles de recensement qui utilisent précisément d'autres catégories ! Il ne faut cependant pas adopter une position manichéenne et voir dans le chercheur une sorte de "chevalier blanc" face au "moloch" que constituerait un pouvoir obtus et aveugle. Les pouvoirs sont généralement soucieux d'utiliser les catégories sociologiques et géographiques les plus pertinentes possibles afin d'accroître leur connaissance sur la société et le territoire qu'ils contrôlent. Et ils recourent volontiers à l'expertise de chercheurs en sciences sociales, qu'ils soient géographes, sociologues ou économistes, pour amender et réviser périodiquement les catégories d'observation utilisées. Ce qui rajoute un problème supplémentaire pour l'observation de l'évolution d'une société et de son territoire sur de longues périodes.



Figure 06 : Maillage de la ville de Ganghwa. Source : P-Poullaouec.2007.

### **V.L'APPROPRIATION (FRONTIERES, CADASTRES, DROITS D'USAGE).**

Le foncier est considéré comme un rapport social, autrement dit un ensemble de règles sociales régulant l'accès à la terre et son usage (Le Bris, Le Roy et al. 1982, Le Bris, Le Roy et al. 1991). En milieu urbain, la loi fournit en partie seulement ces règles. Les modalités réelles d'accès au sol sont guidées par un ensemble complexe de systèmes de référence : cadre légal, référence coutumière, logique marchande et logique de la reconnaissance administrative

En ville comme à la campagne, la propriété du sol est grevée de servitudes qui limitent l'appropriation. Par nature, la planification des usages du sol suppose des atteintes au droit de la propriété (limites de constructibilité, servitudes d'alignement, droits de passage, droit de chasse, etc.). De telles servitudes sont d'autant plus lourdes à supporter qu'elles ne sont pas indemnisées : « N'ouvrent droit à aucune indemnité les servitudes instituées par application du présent code en matière de voirie, d'hygiène et d'esthétique ou pour d'autres objets et concernant, notamment, l'utilisation du sol, la hauteur des constructions, la proportion des surfaces bâties et non bâties dans chaque propriété, l'interdiction de construire dans certaines zones et en bordure de certaines voies, la répartition des immeubles entre diverses zones. » Pour bénéficier de droits sur le sol, le propriétaire doit donc se soumettre à un devoir supérieur : accepter une limitation du caractère absolu de sa propriété dès que l'exige l'intérêt collectif.



## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

---

La propriété d'un terrain constructible n'implique donc pas le droit d'y bâtir sans limite, ce qui dépossède le propriétaire foncier de la maîtrise du produit de son investissement. Contrairement à d'autres biens, les biens fonciers ne peuvent pas être valorisés à l'infini car cette valorisation est bloquée par des considérations d'intérêt général, codifiées par des normes de droit public.

Paradoxalement, c'est de cet ensemble de contraintes que le produit foncier, notamment urbain, tire son attrait. L'heureux propriétaire d'une dune dans le désert peut caresser le rêve d'une propriété absolue. Il peut rêver d'en exploiter le sable, de construire une ville nouvelle ou un hôtel de luxe. Mais le sable sera impossible à expédier, la ville nouvelle n'attirera aucun habitant et l'hôtel aucun touriste. À l'inverse, celui qui détient quelques mètres carrés au centre de la ville subit des obligations de toutes sortes. C'est pourtant lui qui est le propriétaire le plus chanceux, puisque ces quelques mètres carrés valent très cher. Voisin d'autres terrains qui subissent des contraintes du même ordre, sa valeur s'élève continûment et peut ainsi attirer les groupes sociaux les plus solvables. Contrairement à d'autres, la valeur d'échange d'un bien foncier n'est donc pas seulement fonction de la quantité totale de biens offerte sur un marché donné. Présentant une dimension spatiale, la valeur d'une parcelle est déterminée par sa situation plus que par ses qualités intrinsèques (superficie, nature du sol, etc.). Cette valeur est maximale lorsque la parcelle se situe dans un territoire socialement et économiquement prestigieux, c'est-à-dire approprié par des groupes sociaux supérieurs.

L'acquisition d'une propriété foncière obéit autant à une logique d'usage (« faire construire » son logement) qu'à la volonté de se constituer un patrimoine transmissible ou à celle d'objectiver dans un lieu sa position dans l'espace social. Or, la valeur d'un tel patrimoine, qu'elle soit économique ou symbolique, est principalement déterminée par des facteurs extérieurs à la parcelle comme à la volonté du propriétaire (constructibilité, desserte, voisinage, etc.). Privilégiant le statut personnel du propriétaire au détriment de l'intérêt général, de telles logiques d'appropriation peuvent s'opposer à d'autres principes du droit, comme par exemple la liberté de circulation.

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

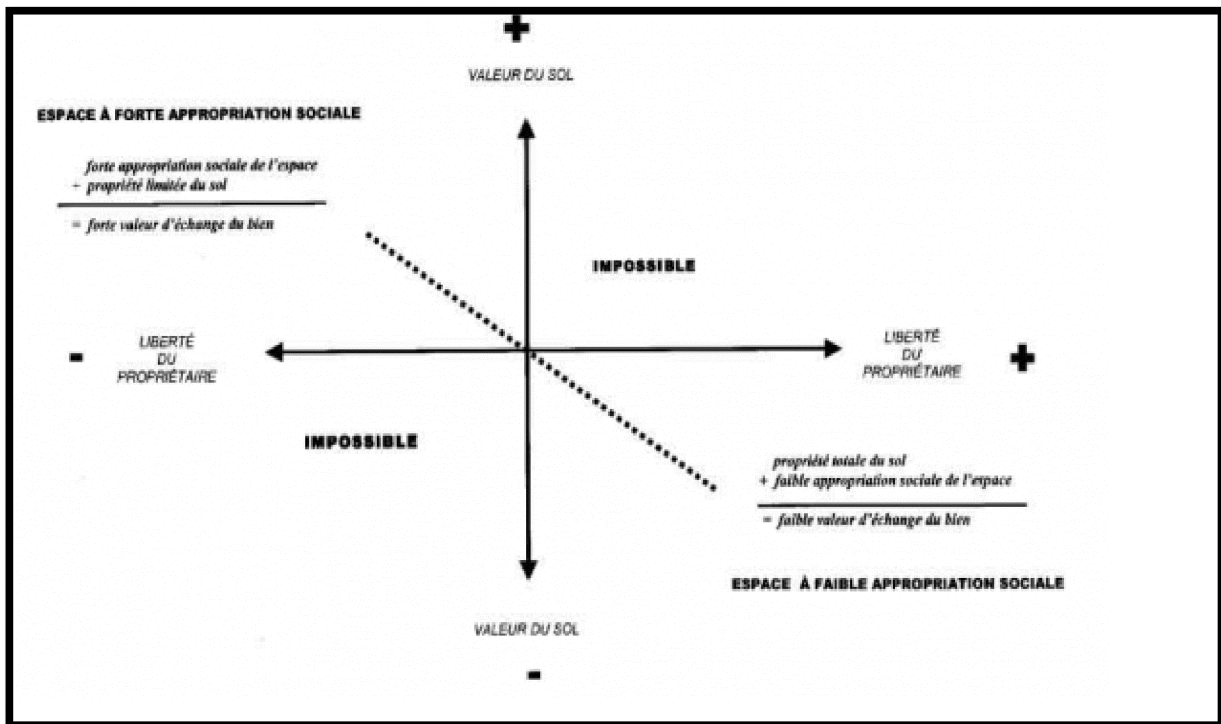


Figure 07 : Propriété juridique et appropriation sociale des espaces.

Source : P- Bergel .2005.

## VI-L'HABITAT ET LA REPARTITION DES DENSITES IMMOBILIERES.

En milieu urbain, les habitations représentent la majeure partie du cadre bâti. Elles constituent dorénavant le principal vecteur d'une densification qualifiée. Avec la sectorisation du territoire et la dissémination des maisons individuelles.

La densité est le rapport entre un élément quantifiable, habitant, emploi, mètre carré de plancher, par exemple et la surface d'un espace de référence. Elle peut être faible ou forte et plus ou moins bien perçue selon qu'un équilibre «subtil» s'établit entre ces différents indicateurs : la concentration de population, l'intensité de l'activité, la densité du bâti, la proportion d'espaces verts publics, etc. En se complétant, ces indicateurs permettent une appréhension plus globale du concept de densité.

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

Définitions et modes de calcul. Le schéma ci-dessous présente un bâtiment d'habitat collectif de grande hauteur implanté en milieu d'îlot avec de vastes espaces libres en pied d'immeuble, des maisons de ville à l'alignement sur rue, implantées sur un parcellaire étroit et des bâtiments collectifs ou semi-collectifs à l'alignement sur rue, organisés autour d'un cœur d'îlot paysager. Ces trois formes urbaines différentes ont pourtant une même densité à l'îlot

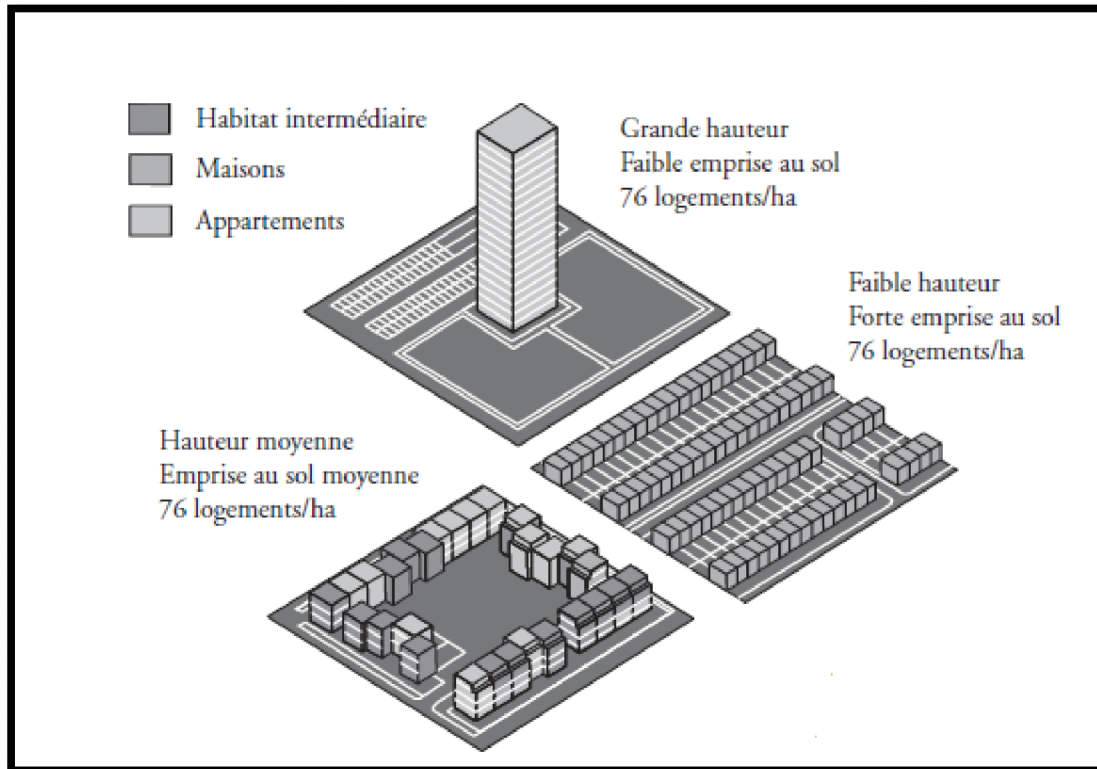


Figure 08 : Modulations morphologiques de la densité.

Source : P- Bergel .2005.

La densité parcellaire, calculée à l'échelle de la parcelle, s'utilise pour définir le COS fixant la constructibilité d'un terrain. La densité bâtie, calculée à l'échelle de l'îlot, est le reflet de l'existant. Enfin, on parle de densité urbaine à l'échelle d'un quartier ou d'une agglomération, équivalant à la densité de population ou de logements rapportée à l'espace urbain. Il importe également de faire la distinction entre densités de population et d'emplois pour tenir compte des spécificités de chaque espace. V. Fouchier (1997) définit ainsi la densité de l'activité humaine pour décrire l'intensité d'occupation humaine des espaces urbanisés en considérant le nombre potentiel de personnes fréquentant le site.

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

Afin de préciser la définition de l'aire géographique à retenir, On distingue la densité « nette » et la densité « brute ». Comme le montre ce schéma (Fig 09 ), la densité nette prend en compte l'ensemble des surfaces occupées uniquement par une affectation donnée (emprise du bâti, espaces libres à l'intérieur de la parcelle ou de l'îlot, voies de desserte interne), tandis que la densité brute considère l'espace intégralement (équipements, espaces verts, voiries...). On comprend donc que le calcul de la densité résidentielle (densité de logements) n'a d'intérêt que dans les tissus monofonctionnels.

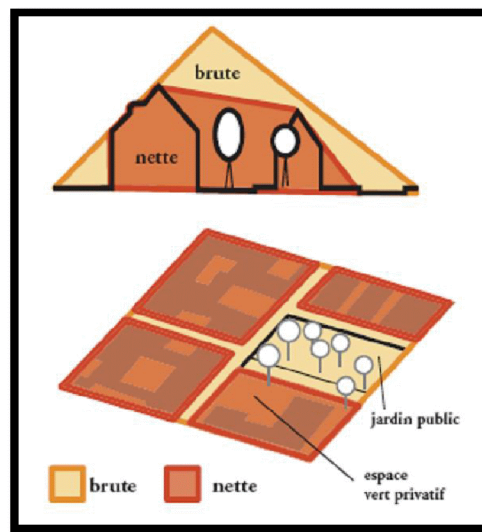


Figure 09 : Assiette de calcul de la densité.

Source : IAURIF.2005.

Pour s'intéresser à la densité d'un espace, V. Fouchier (1997) distingue également les « densités de contenant » et les « densités de contenu », renvoyant à des réalités différentes pour un même espace.

Les premières concernent le bâti (SHON, emprise...), tandis que les secondes se réfèrent aux usagers (habitants, employés...). Les densités urbaines se composent donc de densités de constructions et de densités humaines.

Il n'existe pas, aujourd'hui, d'indicateur global rendant compte des multiples réalités recouvertes par la densité. Pourtant, les méthodes évoquées ne sont pas infaillibles. Ainsi, une critique souvent formulée à l'égard du COS remet en cause le lien entre densité de construction et formes urbaines.

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

### A-Densité et formes urbaines :

Le sens commun assimile facilement faibles densités et habitat pavillonnaire, fortes densités et grands ensembles. En réalité, une large palette de densités est possible et les plus élevées ne sont pas toujours celles que l'on croit. La frise ci-dessous en est l'illustration schématique avec, en regard, différentes possibilités de bâtir de l'habitat individuel et collectif.

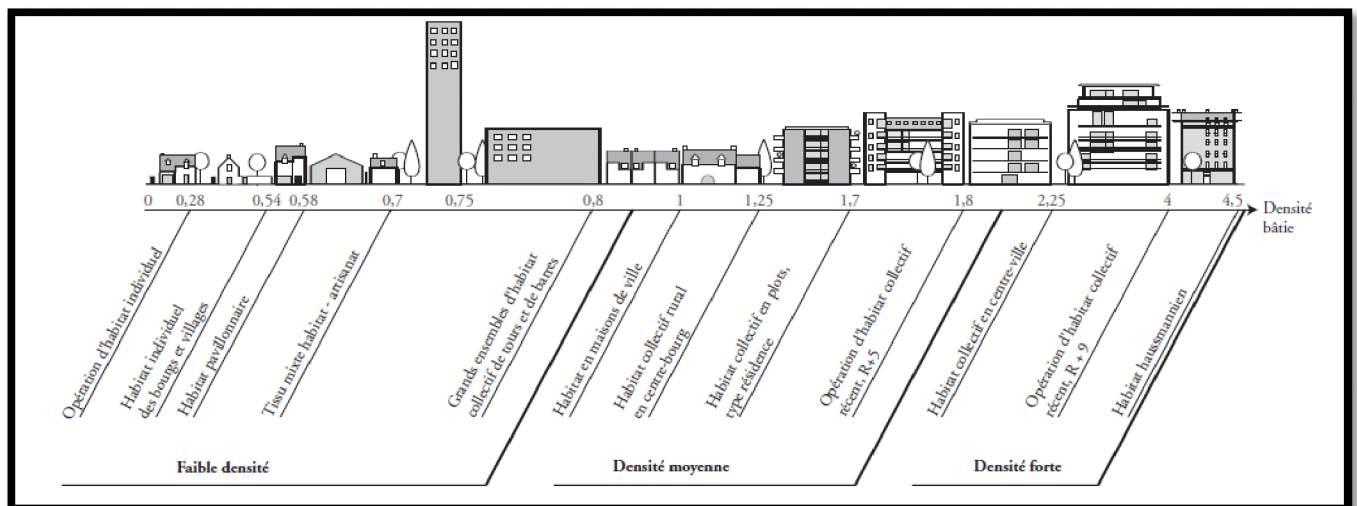


Figure 10 : Formes urbaines et densités.  
Source : IAURIF.2005.

A travers ces exemples, il apparaît que la densité n'est qu'un élément de l'appréhension de l'espace urbain et ne correspond pas à des formes urbaines spécifiques. Réciproquement, une forme urbaine ne conditionne pas la densité d'un espace. Une forte densité n'est pas forcément synonyme d'une grande hauteur et il est possible de faire de l'habitat individuel ou semi-collectif assurant des densités importantes. De plus, les rapports entre surfaces bâties et surfaces libres, la qualité des espaces publics et l'intensité de la fréquentation participent tout autant à l'ambiance urbaine.

### VII. LES RELATIONS DE COMMUNICATIONS TERRESTRES DANS LA VILLE ET L'EFFET DE PROXIMITE

Il est certes banal de constater que la ville constitue de nos jours le cadre de vie de la très grande majorité de la population dans les pays développés. C'est un lieu de résidence et d'exercice de la plupart des activités - travail, achats, loisirs- de sorte qu'il est possible et même fréquent pour leurs habitants de ne sortir de ce cadre qu'en de rares occasions. La multiplicité des activités a pour conséquence une forte compétition dans l'allocation de la ressource rare que constitue le foncier.

La situation actuelle est le résultat d'évolutions de longue période qui devraient se poursuivre au moins pendant les deux décennies à venir : phénomène « d'agglomération » et de croissance continue des ensembles urbains ; dédensification du centre-ville et suburbanisation, dépérissement du centre-ville et phénomènes de « ghettoisation ». L'évolution d'ensemble laisse subsister, voire peut-être même accuse, des disparités entre les villes et agglomérations d'un même pays, de sorte que les problèmes rencontrés, et notamment ceux de la gestion des transports, peuvent être assez sensiblement différents d'une agglomération à l'autre, ou même d'une partie de l'agglomération à une autre.

Le transport, aussi bien de personnes que de marchandises, constitue un service essentiel sans lequel la ville ne pourrait pas vivre et échanger. Le développement des transports, et notamment l'apparition des transports mécanisés, qui s'est traduite par une augmentation des vitesses et un abaissement des coûts, a en effet contribué à ces évolutions.

Le phénomène urbain, avec notamment son évolution récente, peut s'analyser comme la mise en jeu « d'externalités positives », prenant des formes diverses (rendements d'échelle dans la production marchande, accroissement de la taille des marchés et notamment du marché de l'emploi, coûts décroissants dans la fourniture de biens publics), rendues possibles par la concentration des activités. A côté de ces « effets d'échelle d'agglomération » se manifestent des « externalités négatives » dont la plus importante (sans vouloir négliger les autres qui lui sont souvent étroitement liées) est la « congestion ».

La « congestion », qui affecte les transports mais également d'autres activités urbaines, doit être bien comprise. Elle est l'apparition, dans certaines activités et principalement les transports, de coûts croissants (ou de rendements décroissants) : c'est par exemple le fait que le volume global des déplacements - et/ou les dépenses qu'il faut consentir pour satisfaire la demande correspondante- croît plus que proportionnellement avec la taille de l'agglomération.

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

---

Donc les transports en commun sont considérés comme indispensables pour relier la ville à sa région. A une civilisation de masse, il faut des transports de masse, susceptibles de jeter en quelques quarts d'heure des centaines de milliers de travailleurs, venant parfois de fort loin, au cœur de la ville. Les transports en commun desservent souvent toute la région, ils sont mieux adaptés aux déplacements en centre-ville, ou entre le centre - ville et la périphérie et de les prendre dans de bonnes conditions de confort, de rapidité, de régularité et de prix. Ils peuvent n'être que de simples navettes reliant un point d'accès situé à la limite du centre et l'une des zones d'activité. Néanmoins, face à la question de la mobilité, le système de transport est en pleine révision.

**A- Le métro** : Le premier de ces transports est le métro, que de nombreuses villes possèdent déjà et souvent veulent améliorer en augmentant la vitesse, la capacité des rames, la longueur des stations; et en ajoutant de nouvelles lignes à celles existantes.

**B- Le chemin de fer** : Le chemin de fer est lui aussi apprécié pour sa grande capacité ; mais on repousse en dehors du centre les terminus, en raison des immenses surfaces nécessaires à ceux-ci et aux voies d'accès qui coupent le centre d'une manière gênante, ainsi que les quais et toutes les installations connexes d'une grande gare.

**C- Transports automobiles** : Les transports en commun automobiles (autobus à moteur ou électriques, trolleybus et surtout minibus...etc.), sont également considérés comme ayant un rôle important à jouer dans un centre, assurant des déplacements courts, internes au centre, ou le minibus paraît de nature à rendre dans un centre de grands services.

Il est essentiel que le transport en commun, comme mode de transport privilégié, soit étudié dans son ensemble, (nécessite d'agir en suivant un plan cohérent), avec un très grand souci de les équilibrer les uns par rapport aux autres, de faire qu'ils se complètent. L'intérêt des sociétés de transports en commun est d'avoir une fréquentation qui ne soit pas trop déséquilibrée entre heures creuses et heures de pointe. Comme on peut instituer dans les grandes villes la journée continue pour réduire le coût et la fatigue des transports. « *On peut organiser journalier et saisonnier des horaires pour surmonter le problème des pointes et assurer une meilleure utilisation de notre équipement routier, ferroviaire, hôtelier.* » (MASSE P.: 1967).

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

---

Par ailleurs, la circulation des véhicules doit également être organisée dans le centre et réduite à une circulation de desserte des activités et des habitations. Ce sont les rues piétonnes qui constituent le support de ces lieux publics, dans lesquelles la voiture occupe une place plus réduite et mieux intégrée.

### VIII. LES POLES D'EMPLOI : UNE ATTRACTIVITE CERTAINE.

Pour se développer, les territoires ont plusieurs cordes à leurs arcs : accueillir usines et bureaux, mais aussi miser sur la venue de touristes, de retraités ou de salariés travaillant ailleurs. Une carte de l'attractivité économique se dessine à travers l'importance des loisirs, le développement des transports ou encore la recherche de meilleures conditions de résidence. Ainsi émergent des territoires maritimes ou montagneux qui font valoir leur patrimoine naturel et leur qualité de vie. Mais aussi la périphérie de grandes métropoles où vivent des salariés et leurs familles venus y trouver des logements abordables sans pour autant y travailler. Ce sont d'abord les grandes villes qui attirent des emplois. L'arrivée de salariés qualifiés se concentre dans les villes. A partir des déplacements dus à l'emploi, différentes catégories d'espaces ont été déterminées:

**A-L'espace à dominante urbaine :** qui comprend l'ensemble des aires urbaines et des communes multi polarisées : l'aire urbaine étant composée d'un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un pôle urbain (+ de 5000 emplois) et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi, travaille dans le pôle urbain ou dans des communes attirées par celui-ci.

Les communes multi polarisées étant composées de communes rurales et unités urbaines situées hors des aires urbaines, dont au moins 40 % de la population résidente et ayant un emploi travaille dans plusieurs aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant.

**B-L'espace à dominante rurale :** qui est l'ensemble des communes rurales et unités urbaines n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine. Ces espaces comprennent des villes importantes appartenant au rural « isolé », c'est-à-dire où les actifs travaillent sur place et qui se définissent également par un petit nombre d'emplois.

Ce découpage en termes de déplacements d'emploi est différent de celui des bassins d'emploi car il ne correspond pas aux mêmes territoires ; ainsi, la zone du Sancy est rattachée au bassin d'emploi de Clermont-Ferrand, mais n'appartient pas à la zone d'emploi du pôle urbain de Clermont-Ferrand car peu de déplacements dus à l'emploi se font entre le Sancy et la capitale régionale.



### **IX- LES POLES DE SERVICES : LES PRINCIPAUX EQUIPEMENTS COMMERCIAUX ET DE SERVICES.**

Le commerce est une activité à la fois économique et sociale qui peut être abordée de deux façons d'un côté, sous un angle fonctionnel en situant ses localisations comme autant de maillons entre la sphère de la production et celle de la consommation ou un point de vue horizontal en analysant ses formes d'insertion et son impact au sein des villes et des territoires.

Il a toujours occupé une place essentielle dans l'organisation des villes : il a permis de structurer, parallèlement à d'autres fonctions, un espace central fédérant et desservant tout un territoire urbain. C'est dire que l'organisation commerciale représente aujourd'hui une donnée majeure de l'urbanisme, au sens où les lois de l'économie de l'espace jouent un rôle aussi important que les lois du marché. La mutation de l'appareil commercial contribue étroitement à la transformation de la ville et il ne paraît pas légitime de continuer à la gérer indépendamment des autres politiques urbaines.

Comme pour les industries, la localisation des services est influencée par les caractéristiques des établissements et des territoires. Dans les caractéristiques des établissements, la taille de l'entreprise est un facteur qui influence le choix d'implantation. Le comportement des grands groupes est différent. Les exigences de chaque service varient d'un secteur à l'autre et il y a des critères spécifiques aux différents secteurs.

Les services impliquent presque toujours le déplacement du prestataire ou de l'utilisateur. Le marché est très important pour ce secteur et l'accessibilité joue un rôle central, car de ces éléments dépend le volume de clients potentiels susceptible d'être atteint ou de fréquenter le lieu d'implantation. En effet, la fréquentation d'un service diminue avec la distance le séparant des usagers potentiels.

Les services vont chercher à se localiser à proximité des clients et à proximité des entreprises d'activités voisines ou similaires. Les logiques de localisation des services ont des points communs avec celles des industries, mais elles se distinguent souvent du fait de la dimension en partie immatérielle de l'activité de service et du rôle de l'information dans le secteur tertiaire. Les industries et les services sont influencés par les caractéristiques des établissements et des territoires.

L'augmentation de la taille des établissements augmente les besoins d'espace et de main-d'œuvre. Mais, plus la taille des établissements augmente et plus la quantité de sites

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

---

d'implantation qui peuvent convenir diminue. De plus, pour ces deux secteurs, le type d'activité a une influence sur les choix d'implantation.

Les besoins en main-d'œuvre sont différents, les industries ne sont pas seulement attirées par la disponibilité et le coût mais aussi par la réputation ou la qualification. La main-d'œuvre est importante pour certains services, mais une standardisation de certains services peut entraîner des délocalisations vers des bassins de main-d'œuvre moins coûteux.

Les infrastructures de transport et l'accessibilité sont importantes pour les deux types de secteur, par exemple pour l'industrie, une meilleure accessibilité peut se traduire par une baisse des coûts de transport et un meilleur acheminement des produits. Pour les services, une meilleure accessibilité peut augmenter la fréquentation d'un lieu.

Pour les services, le marché et la proximité à celui-ci est importante, car la fréquentation d'un service peut diminuer avec la distance qui le sépare des usagers potentiels. Mais pour les industries, le marché joue moins à l'échelle locale. Pour les services et les industries les économies d'agglomération sont importantes, les entreprises cherchent à se localiser à proximité des autres entreprises. Et les services cherchent également la proximité à la population. De ce fait On peut identifier deux principaux moteurs de la localisation des entreprises en milieu urbain selon le facteur de production auquel on s'intéresse :

- **L'information** : (incluant les échanges informels, le contact avec les centres de décision et la connaissance des marchés) bénéficie de fortes économies d'agglomération et conduit les entreprises à rapprocher leurs fonctions stratégiques (direction, finance, conseil, marketing, publicité, affaires juridiques etc...) de celles des autres entreprises, d'où un effet centripète sur ce type d'activités.

- **Le foncier** est un facteur de production plus important pour les entreprises de production, de logistique et certains services (commerce). Schématiquement, le prix en zone urbaine répond au modèle dit de Von Thünen (1826) (le prix du foncier décroît lorsque le coût globalisé d'accès aux centres d'emploi augmente, la valeur restant constante). De ce fait, les activités pour lesquelles le foncier est un facteur de production important ont tendance à s'éloigner du centre-ville au fur et à mesure que le gradient de prix du foncier entre le centre et la périphérie augmente.

## Chapitre II:Fonctionnement spatial.

---

### X-L'INDISPENSABLE POIDS DEMOGRAPHIQUE : LES DENSITES DE PEUPEMENT DES QUARTIERS.

La densité de population est une mesure du nombre d'habitants d'une population occupant une portion donnée d'un milieu; bien qu'elle puisse être utilisée pour n'importe quel objet tangible, elle est le plus souvent appliquée à des organismes vivants. La densité de population est le plus souvent exprimée en termes d'individus par unité de surface

Le terme de peuplement a une double signification : il désigne la forme prise par la répartition de la population dans un territoire, c'est donc une configuration spatiale ; mais cette configuration résulte de l'action d'occuper un territoire en le peuplant, comme dans l'expression « colonie de peuplement ». La notion de peuplement, qui interroge les localisations, les concentrations et la plus ou moins grande régularité de l'installation des populations, est caractéristique de l'approche géographique, par opposition à une approche démographique qui se centre davantage sur les caractères de cette population et les processus de son évolution (P. George, 1969). Les variations du peuplement dans l'espace et dans le temps, qu'il soit dense ou lâche, pérenne ou saisonnier, groupé ou dispersé, ancien ou récent, sont l'un des premiers indicateurs de la valeur géographique des régions et des territoires et ont été très tôt insérées dans le questionnement de la géographie.

Ainsi, la densité du peuplement, mesurée parfois dans de très grandes régions (aux « échelles » régionales ou continentales), était volontiers considérée par la géographie classique comme un indicateur synthétique de la qualité d'un milieu et de la réussite de sa mise en valeur par une société. Les contraintes du milieu sur ses variations sont par exemple identifiées par M. Sorre (1943) pour établir les limites de l'œcoumène. Calculée comme un rendement (population divisée par la surface) et non comme un indicateur social (surface disponible par habitant), la densité reflète la charge de population dont un terroir agricole est susceptible de permettre la subsistance et la reproduction, pour un état donné des techniques de production et d'encadrement (P. Gourou, 1956). C'est ainsi que les fortes densités asiatiques, associées à la culture du riz, sont opposées aux plus faibles densités rurales de la plupart des régions d'Afrique. Les notions de surpeuplement ou de sous-peuplement font appel à des normes moyennes de présence de la population pour un niveau donné de ressources. On a surtout évoqué le sous-peuplement à propos du continent

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

---

africain (Gilles Sautter, 1958), tandis que le surpeuplement est souvent évalué à l'échelle des logements, des immeubles ou des quartiers urbains.

A des échelles plus locales, les observations détaillées du peuplement rural, sous forme d'habitat groupé ou dispersé, ont soutenu les analyses de géographes français comme Albert Demangeon ou de géographes allemands comme Friedrich Ratzel ou August Meitzen pour établir les parts respectives du milieu (abondance ou rareté des ressources en eau) et de l'origine des peuples (type d'organisation collective) dans les formes prises par le peuplement antique ou médiéval de l'Europe occidentale.

Le peuplement urbain, qui dans tous les continents se caractérise toujours par des densités beaucoup plus élevées que le peuplement rural (de un ou deux ordres de grandeur) est étudié dans les formes qu'il prend à méso ou à grande échelle. Ainsi, si la théorie des lieux de Walter Christaller et Auguste Lösch rend compte de la régularité de la trame spatiale du peuplement urbain d'une région par le rôle des villes comme centres de service à la population, Jean Gottman (1961) a décrit des formes originales de concentration de grandes villes reliées entre elles par d'autres formes de complémentarité, qu'il a désignées comme « mégalopoles ». Outre celle identifiée de façon générique sur la côte Est des Etats-Unis, de Boston à Washington, d'autres ont été signalées dans le monde, par exemple par Etienne Juillard (mégalo-pole rhénane ou « dorsale » européenne de Londres à Milan, mégalo-pole japonaise de Tokyo à Osaka). Une quatrième mégalo-pole est en formation en Chine, dans le delta de la rivière des perles, entre Canton et Hong Kong, voire dans la basse vallée du Yang Tse entre Nankin et Shanghai. D'autres formes de peuplement très intenses ont été identifiées comme constituant des « corridors » le long de voies de circulation importantes, par exemple le fleuve Saint-Laurent ou les Grands Lacs américains.

A l'échelle des unités ou des aires urbaines, le peuplement urbain est encore caractérisé par sa densité moyenne (cinq fois plus élevée dans les villes asiatiques et deux fois plus dans les villes européennes que dans les villes d'Amérique du nord ou d'Australie) mais aussi par des gradients centre-périphérie (modélisés par des dimensions fractales, voir Guérois, 2003 pour les villes européennes) qui conduisent à mesurer un étalement urbain plus ou moins prononcé. Celui-ci s'est beaucoup accentué dans tous les pays dans la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle et pose en ce début de XXI<sup>ème</sup> siècle, beaucoup de questions quant à

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

---

la durabilité de certaines formes de peuplement très consommatrices d'espace, d'énergie et de ressources.

L'histoire du peuplement de la terre a fait l'objet de très nombreux travaux mettant en évidence le rôle important des migrations humaines. Ce sont aujourd'hui les travaux des généticiens des populations qui permettent d'identifier la trace des déplacements anciens, notamment depuis la révolution néolithique, en les complétant par des observations de la « diffusion » des langues et des artefacts techniques (Cavalli-Sforza, 1985, Renfrew, 1990). Les recherches relatives aux paléo-environnements donnent une interprétation aux inégales densités du peuplement dans les régions du monde, selon leur dotation écologique initiale (Jared Diamond, 1997), tandis que les modèles de la croissance démographique spatialisée (Gibrat, Pumain, 1931, 2004) complètent les récits historiques des évolutions ultérieures, marquées par les transitions, démographique et urbaine.

Cette histoire est aussi très fortement marquée par les principales étapes des migrations de colonisation qui ont suivi la première mondialisation après l'établissement de liaisons maritimes régulières entre tous les continents. Dans les formes du peuplement des « pays neufs », aux échelles continentales ou nationales, comme dans celles des pays colonisés dont le peuplement indigène a été détruit ou bouleversé, subsistent des différences caractéristiques qui se rapportent à l'époque et la durée de leur mise en place (Bretagnolle et al. 2007).

L'emploi du terme en français correspond surtout aux échelles moyennes, de la région aux continents, et diffère donc un peu de l'anglais « settlement » qui couvre plus largement tout le domaine sémantique qui en français est celui de l'habitat. Un équivalent possible de peuplement serait plutôt « settlement pattern ».

## Chapitre II: Fonctionnement spatial.

---

Les outils de visualisation du peuplement se sont beaucoup transformés, depuis l'époque où Pierre George démontrait la supériorité des cartes par points pour analyser la répartition communale de la population française sur les cartes de la densité. Les cartes en trois dimensions permettent seules une représentation des violents contrastes entre peuplement rural et urbain, tandis que les animations cartographiques permettent de suivre l'évolution du peuplement d'une région. W. Tobler (1979) a proposé une représentation du peuplement à l'échelle mondiale dans un carroyage de 1 km de côté. Une représentation indirecte des densités mesurées par les distances entre les foyers de peuplement urbain de même taille (espacement) à différentes échelles.

### CONCLUSION

La notion de fonctionnement spatial de la ville essaie de répondre dans le même temps à plusieurs problèmes. Elle a pour objectif d'expliquer le processus relatif au fonctionnement spatial de toutes les entités qui composent la ville. La fréquence d'usage d'un bien, d'un service, ou d'un commerce, la densité démographique et les seuils d'apparition de certaines fonctions urbaines rapportés aux liaisons traduites par les temporalités correspondantes, paraissent être les paramètres clés à travers lesquels l'appréhension des aires fonctionnelles intra urbaines peut être saisie.

Essayer de trouver les forces qui lient les multiples composantes de l'espace de la ville n'est pas chose aisée. L'attractivité suscitée par chaque entité urbaine partielle par rapport aux divers paramètres liés aux besoins quotidiens, hebdomadaires et occasionnels, informent non seulement, sur l'aspect pondéral de chaque composant de la ville. La fréquence d'usage d'un bien, d'un service, ou d'un commerce, la densité démographique et les seuils d'apparition de certaines fonctions urbaines.

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

---

### INTRODUCTION :

L'obligation d'avoir une connaissance profonde et globale sur la ville nous pousse à décomposer sa structure urbaine, cette décomposition nous permet d'analyser la complexité de la ville et facilite sa lecture de manière à la rendre compréhensible, tout en évitant d'obtenir des données imparfaites qui méconnaissent la spécificité du tissu considéré. Elle permettra de proposer une réorganisation avec réintégration de nouvelles composantes ou le renforcement de celles déjà existantes, ainsi que le rétablissement d'un système de relations de cohérence dans une perspective de continuité.



Figure 11: Hôtel Transatlantique à BISKRA.

Source : [www.delacampe.net](http://www.delacampe.net), 2013

L'intérêt porté à la recherche élaborée dans le domaine cadastral, et tout autres instruments (iconographies, livres d'histoire, photos aériennes) aident à simplifier la complexité du problème posé par la lecture du processus de formation et de transformation de la morphologie urbaine.

La croissance d'une ville est due à des facteurs politiques, économiques, et démographiques précis. Ces facteurs conditionnent également la forme de la ville. C'est dans ce contexte qu'on élabore l'analyse urbaine qui permet de comprendre et de saisir la structure urbaine et son fonctionnement.

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

### I. SITUATION DE LA WILAYA DE BISKRA :

Biskra ; chef lieu de Wilaya, est située à l'Est du pays, sur la bordure Sud des monts des Aurès. Elle fait partie intégrante du sud algérien comme le définit le schéma national de l'aménagement du territoire. Sa situation géographique est de 34.34 latitude Nord, et de 5.44 longitude Est. Son site d'implantation est sous forme d'une cuvette, limitée par un relief montagneux notamment l'Atlas Saharien au Nord, et la chaîne du Zab à l'Ouest. Elle est traversée par deux Oueds : Oued Biskra et Oued Z'mor respectivement à l'Est et à l'Ouest de la ville. Couvrant une superficie totale de 12.770 ha. limitée au Nord par la commune de Branis, au Nord Ouest par la commune d'El Outaya, à l'Est par la commune de Chetma, au Sud Est par la commune de Sidi Okba, au Sud par la commune d'Oumeche et à l'Ouest par la commune d'El Hadjeb. Son assiette est un cône de déjection légèrement incliné vers le Sud-Est, provoquant ainsi la convergence de tous les Oueds vers de vastes zones basses situées au dessous du niveau de la mer et constituant le chott Melghir. L'aridité de son climat (Marc Côte, 1980), avec des hivers froids et secs et des étés chauds et secs. Une température moyenne annuelle de 22°C. Les précipitations restent faibles voire même très rares et mal réparties. Elle atteint rarement les 200mm par an. La Wilaya de Biskra compte douze daïras et trente trois communes.

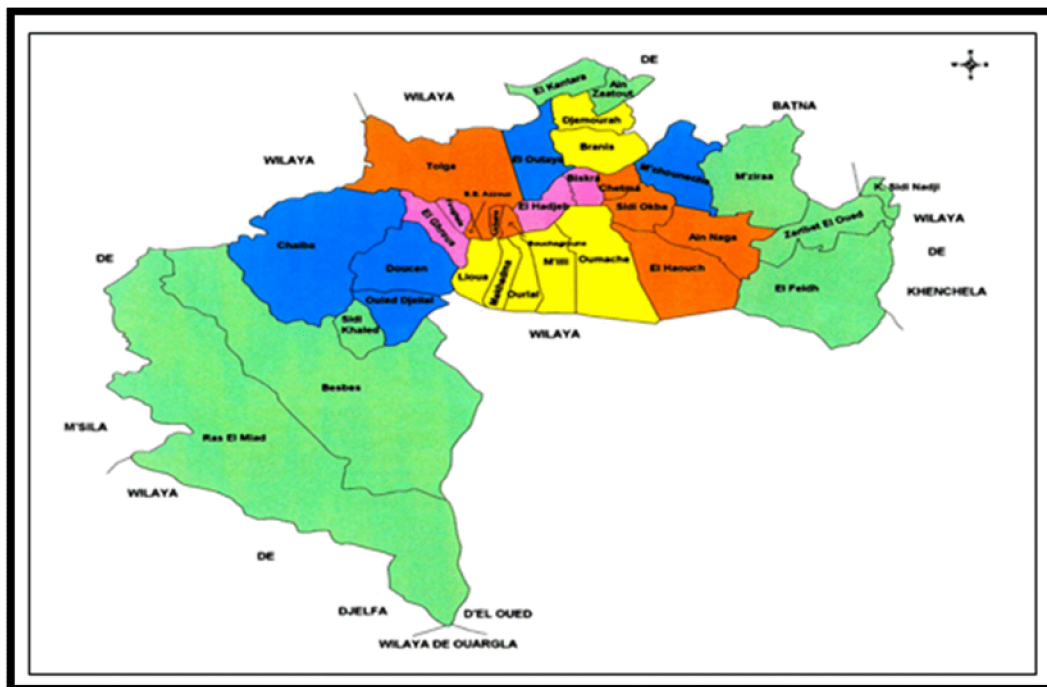


Figure 12 : Situation de la Wilaya de Biskra.

Source : monographie de la ville de Biskra, 2011



## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

---

### A-POSITIONNEMENT ADMINISTRATIF DE LA VILLE DE BISKRA :

L'occupation française fut effective avec l'arrivée du Duc D'Aumale en 1848, la ville fut déclarée zone militaire rattachée aux territoires occupés du Sahara nord africain. Biskra devint alors un territoire civil en 1878 faisant partie du département de Touggourt. En 1957, Biskra connaitra sa deuxième promotion, en devenant rattachée au département des oasis, faisant partie de l'Algérie française. Cependant, cette ville a connu plusieurs mouvements de rébellion contre l'existence coloniale, comme celle des Zaatcha et la révolution nationale en 1954. Après l'indépendance, la ville est déclarée oasis sous la préfecture de la wilaya des Aurès. Et enfin, devenue wilaya en 1974, elle s'est rétrécie après le découpage administratif de décembre 1984. (Alkama.DJ, 1995).



Figure 13 : Vue de satellite de la ville de Biskra.

Source : Google Earth2011

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

---

### **B-GEOMORPHOLOGIE DU SITE DE LA VILLE DE BISKRA :**

La richesse du support du système Biskra réside dans la variété de ce dernier. Schématiquement, le relief de la wilaya se décompose en quatre grands ensembles géographiques homogènes. La figure 25 indique clairement la localisation de la zone montagneuse pour l'essentiel au Nord de la wilaya, avec une très petite partie à l'Ouest. Relativement à l'étendue de la wilaya, ces montagnes ne constituent qu'une superficie modeste (Ain Zaatout, Mechouneche, El Kantara, Chaiba, etc ...). Le point culminant est le djebel Taktiout avec une altitude de 1942 m. A l'Ouest se localisent les plateaux qui s'étendent du Nord au Sud et englobent la totalité des daïras d'Ouled Djellal, Sidi Khaled et une partie de la daïra de Tolga.

Sur l'axe el Outaya – Doucen s'étendent les plaines qui se développent vers l'Est de la wilaya. Il s'agit principalement des plaines d'El Outaya, Doucen, Tolga et Sidi Okba, qui se caractérisent par un sol riche et profond, (DPAT Biskra, 2011). Dans la partie Sud – Est de la Wilaya se situent les dépressions qui se caractérisent par la présence de sebkha.

A noter aussi la présence de quelques zones de sable au niveau des communes de Besbes, Chaiba, El hadjeb, Tolga, Oumache et El Outaya (utilisées depuis peu en tant que thérapie pour les maladies articulaires pendant la saison chaude et plus précisément les Rhumatismes, surtout dans la région de Ain Benoui).

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

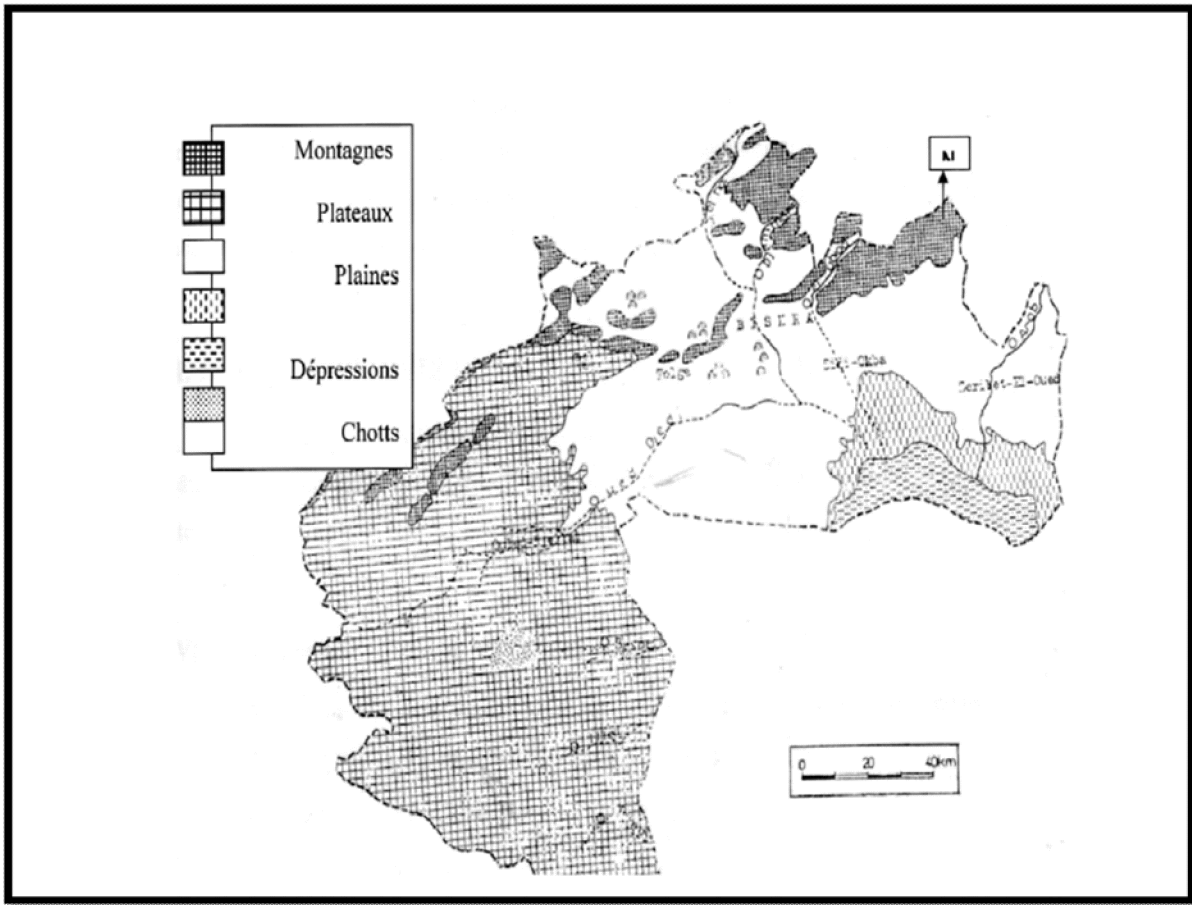


Figure 14 : Les zones naturelles de la wilaya de Biskra.

Source : Farhi.A, 1999.

### C- DONNEES CLIMATIQUES DE LA VILLE DE BISKRA :

#### 1-Le climat : deux saisons qui s'alternent.

Biskra est classée dans la zone du climat aride. D'après Marc Côte, dans son livre intitulé « les mutations rurales en Algérie » (1980), qui se caractérise par des hivers très froids et secs et des étés très chauds et secs. De ce fait, les paramètres climatiques seront définis comme suit :

#### 2-La Température :

Cette variable se caractérise par une grande variation saisonnière comprise entre 0° c et 49°c, avec un écart de température annuelle de 22°c. Aussi, nous notons comme particularité que l'amplitude thermique journalière en été avoisine 15°c; comparée à celles des villes de ce genre de climat, qui engendrent un exode vers des régions plus clémentes.

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

Mois	Jan	Fev	Mar	Avr	Mai	Jun	Jul	Aut	Sept	Oct	Nov	Dec
TMax°	12.1	13.1	16.0	22.0	24.8	29.7	34.8	34.0	30.3	22.2	17.3	13.2

Tableau 01 : Les températures moyennes mensuelles de Biskra2011.

Source : monographie de Biskra 2011.

### 3-Les vents dominants :

Ce sont des vents saisonniers. Les plus fréquents sont les vents froids d'hiver, qui soufflent du Nord- Ouest à une vitesse moyenne de 35 km /h, provoquant l'augmentation de l'humidité.

En deuxième position d'importance, il y a des vents chauds et poussiéreux, qui soufflent du Sud- Ouest et du Sud- Est au printemps et en automne, atteignant 80 km /h, provoquant des sinistres dans la région ; en plus, il y a des vents secs qui soufflent en été.

Mois	Jan	Fev	Mar	Avr	Mai	Jun	Jul	Aut	Sept	Oct	Nov	Dec
VV(m /s)	4.2	4.2	5.6	5.1	4.3	5.3	4	4.2	4.2	3.4	3.2	3.9

Tableau 02 : Vitesses moyennes mensuelles des vents de Biskra.

Source : monographie de Biskra 2011.

### 4-L'humidité :

L'humidité relative moyenne est faible, elle avoisine 47%, avec une valeur maximale de 90% au mois de décembre, et une minimale de 10% au mois de juillet et août. Cette variable reste l'une des plus faibles qui caractérisent ce climat ; en plus, cette région connaît une évaporation importante qui atteint les 2600 mm comme moyenne annuelle. (Alkama 1995).

Mois	Jan	Fev	Mar	Avr	Mai	Jun	Jul	Aut	Sept	Oct	Nov	Dec
HR %	60	62	44	36	34	29	28	29	41	41	59	65

Tableau 03 : Humidités relatives moyennes mensuelles de Biskra2011.

Source : monographie de Biskra 2011.

### 5- Les précipitations :

Dans cette région, les précipitations restent faibles voire même très rares et mal réparties. Elles ne dépassent pas les 31 jours par an. De ce fait le cumul annuel maximum des précipitations atteint rarement les 200mm, à l'exception de quelques pluies à caractère torrentiel et orageux, provoquant des crues et des sinistres dans les anciennes constructions.

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

Mois	Jan	Fev	Mar	Avr	Mai	Jun	Jul	Aut	Sept	Oct	Nov	Dec
P(mm)	6.8	0.2	37.6	39.4	55.4	0.6	1.3	00	28.7	79.9	2.4	00

Tableau 04: Précipitations moyennes mensuelles de Biskra 2011.

Source : monographie de Biskra 2011.

De ce fait, à l'exception des palmiers de quelques oasis, Biskra se trouve dépourvue de toute couverture végétale. La surface couverte ne dépasse pas les 5% de la surface totale, ce qui augmente le taux d'évaporation et accélère la désertification. À cet égard, Biskra est l'une des zones les plus menacées par l'avancée du désert d'après l'étude menée par le commissariat de la préservation des steppes. (Alkama.DJ, 1995). Cela nous permet de spécifier et classer Biskra dans la zone du climat Saharien.

### II.GENESE D'UNE VILLE

Ce site stratégique qui représente aussi un nœud routier très important reliant l'Est à l'Ouest et le Nord au Sud ; a vu le passage de différentes civilisations depuis l'antiquité. Ce qui a engendré plusieurs mutations sur le plan urbain et formel. Une rétrospective élaborée dans le domaine cadastral, et tout autres instruments (iconographies, livres d'histoire, photos aériennes) aident à simplifier la complexité du problème posé par la lecture du processus de formation et de transformation de la morphologie urbaine.

#### **A-Période antique :**

D'après les écrits d'Ibn Khaldoun (1377), Biskra a été bâtie au moyen âge. Le pouvoir turc fut intéressé par la situation stratégique et par sa vocation agricole (palmeraies). Sa première intervention fut de construire un fort qui enveloppa l'ancienne ville, abandonnée en 1670 lors d'une épidémie de peste. Nommée vieux Biskra (Biskra legdima), composée de sept villages connus sous le nom de (M'cid, Bâb Darb, Bâb El Fath, Guedacha, Ras El Guerria, Medjniche, El Korra) (Voir fig.26), la ville se trouve éparpillée dans la palmeraie au sud de la ville.

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

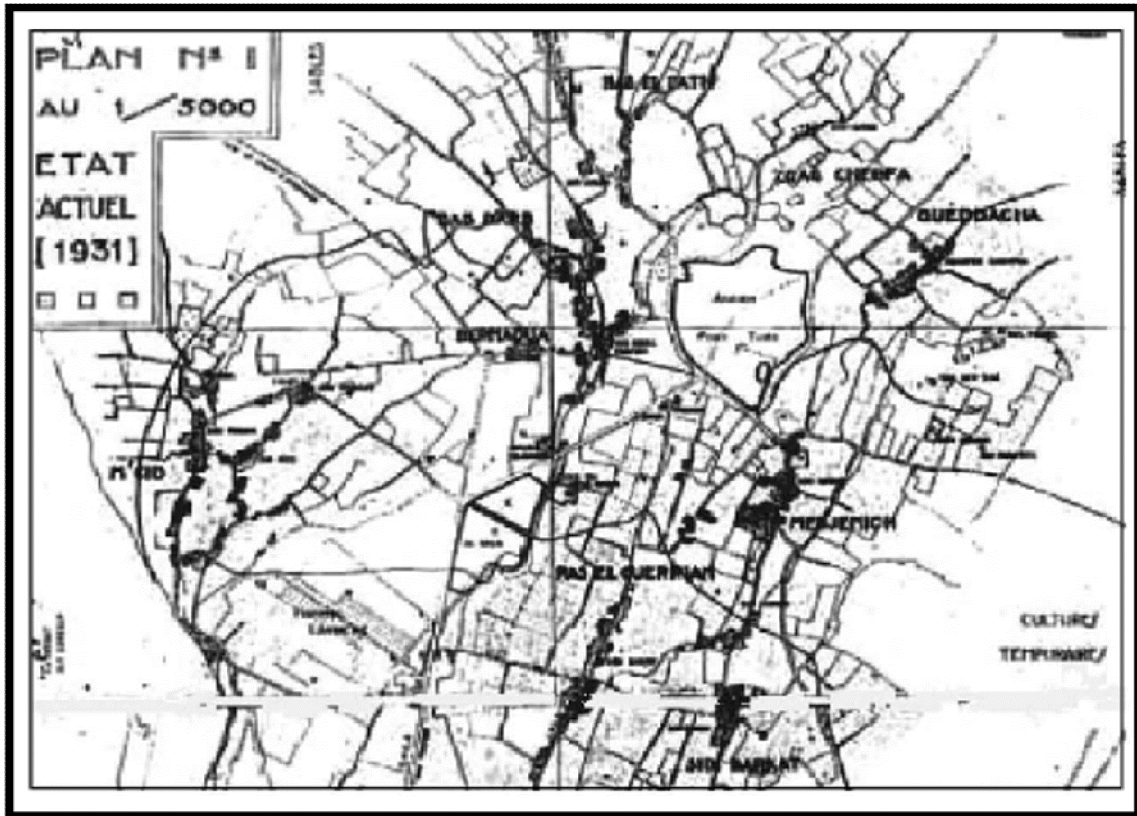


Figure 15: Les sept villages composant la ville traditionnelle de Biskra en 1931.

Source : P.D.A.U 1998.

### 1- La trame urbaine :

L'influence du site a déterminé une structure en éventail en épousant les parcours des seguias (éléments générateurs) qui irriguent les palmeraies. Cette logique formelle de la ville est motivée par une organisation qui coexiste entre l'habitat et la palmeraie, pour assurer le travail et l'habitat et défier la dureté des conditions climatiques arides.

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

### B-Biskra ville coloniale

Les interventions projetées au début de la colonisation, se déroulèrent sur plusieurs années. Les civils prenant le relais des militaires, ont continué à réduire considérablement l'habitat traditionnel, et la création des espaces inconnus de la ville turque.

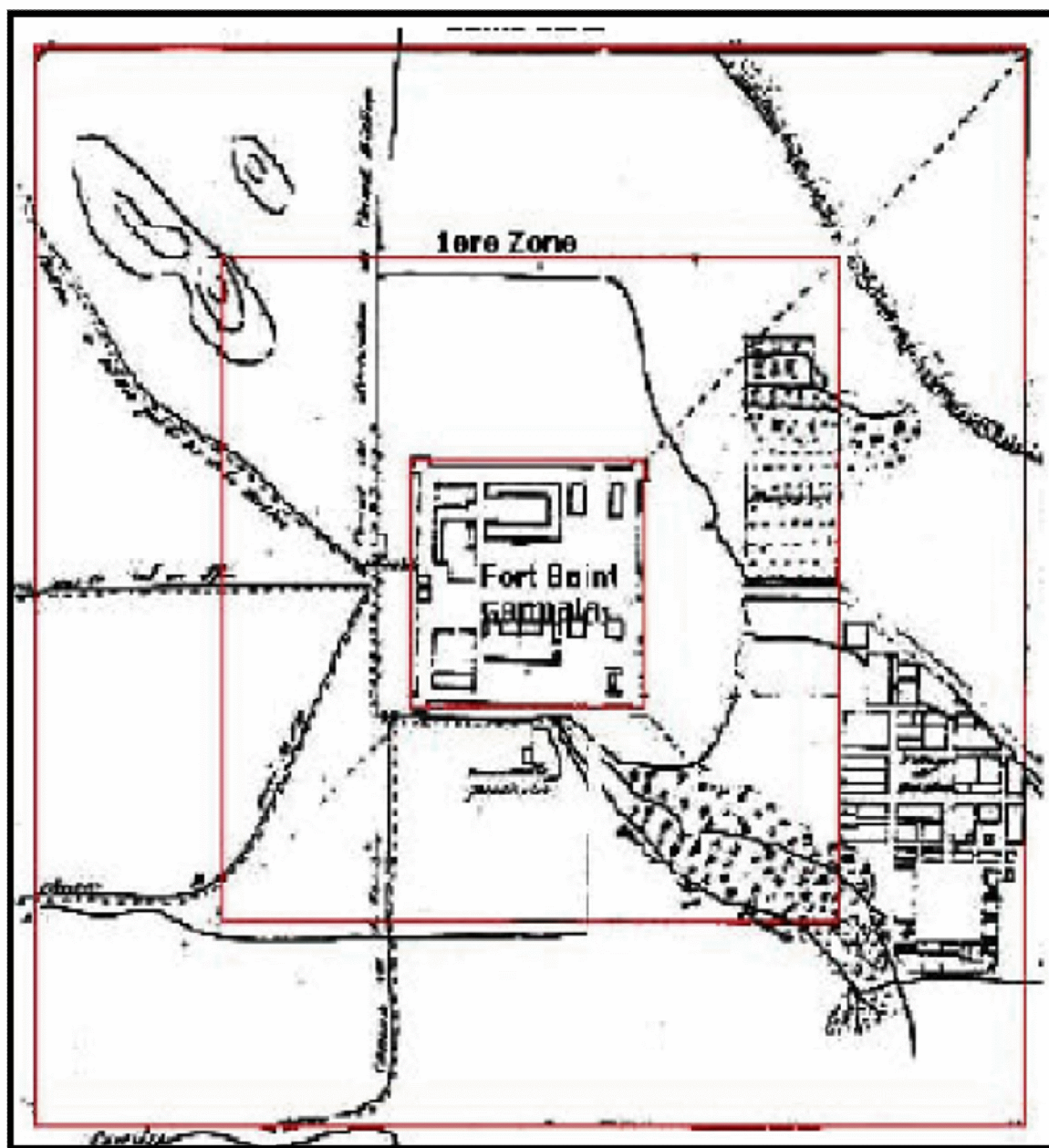


Figure 16: Situation et plan du damier et colonial.

Source : CATALDO H.1988.

### Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

Au bout de quelques années, la ville s'est développée rapidement en se détachant de la palmeraie et des seguias. Durant cette période, apparut la trame en damier. L'organisation spatiale Biskrienne coloniale se caractérise par:

- Des tracés réguliers orthogonaux.
- Apparition de nouvelles places - Création des marchés - Les boulevards.

Durant la révolution algérienne se firent sentir les plus fortes poussées d'urbanisation avec le « plan de Constantine » à la même période.

Après la deuxième guerre mondiale, mais surtout à partir de 1955, apparurent les premières formes d'habitat collectif, tandis que parallèlement se poursuivait la construction d'habitations individuelles (Lotissement banlieue Sud, Immeuble, H.L.M, etc.).

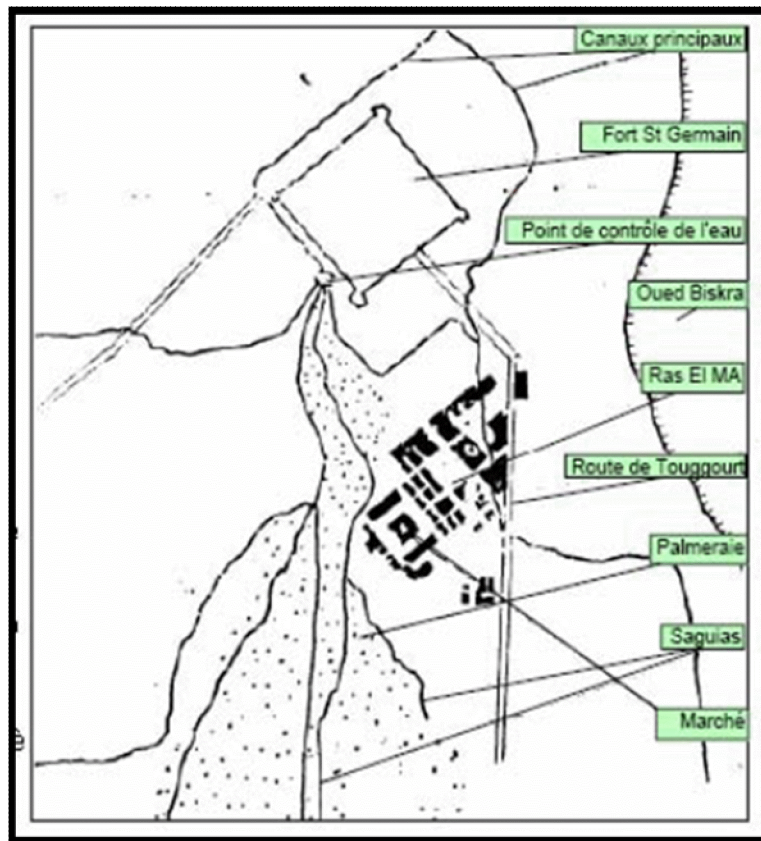


Figure 17 : Biskra en 1850 d'après les archives du GENIE.  
Source : AGLI.N.1988.



## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

### C-Biskra ville post-coloniale

La prolifération du tissu urbain de la ville de Biskra après l'indépendance, s'est présentée en une cassure franche avec la trame existante qui se résume en trois phases importante :

#### 1-Phase 1962-1974 :

Le dysfonctionnement urbain généré par une croissance impressionnante de la population, amorçant le processus de la crise de l'habitat. Le tissu urbain est rompu. L'extension a été concrétisée sans pour autant prendre en ligne de compte la continuité.

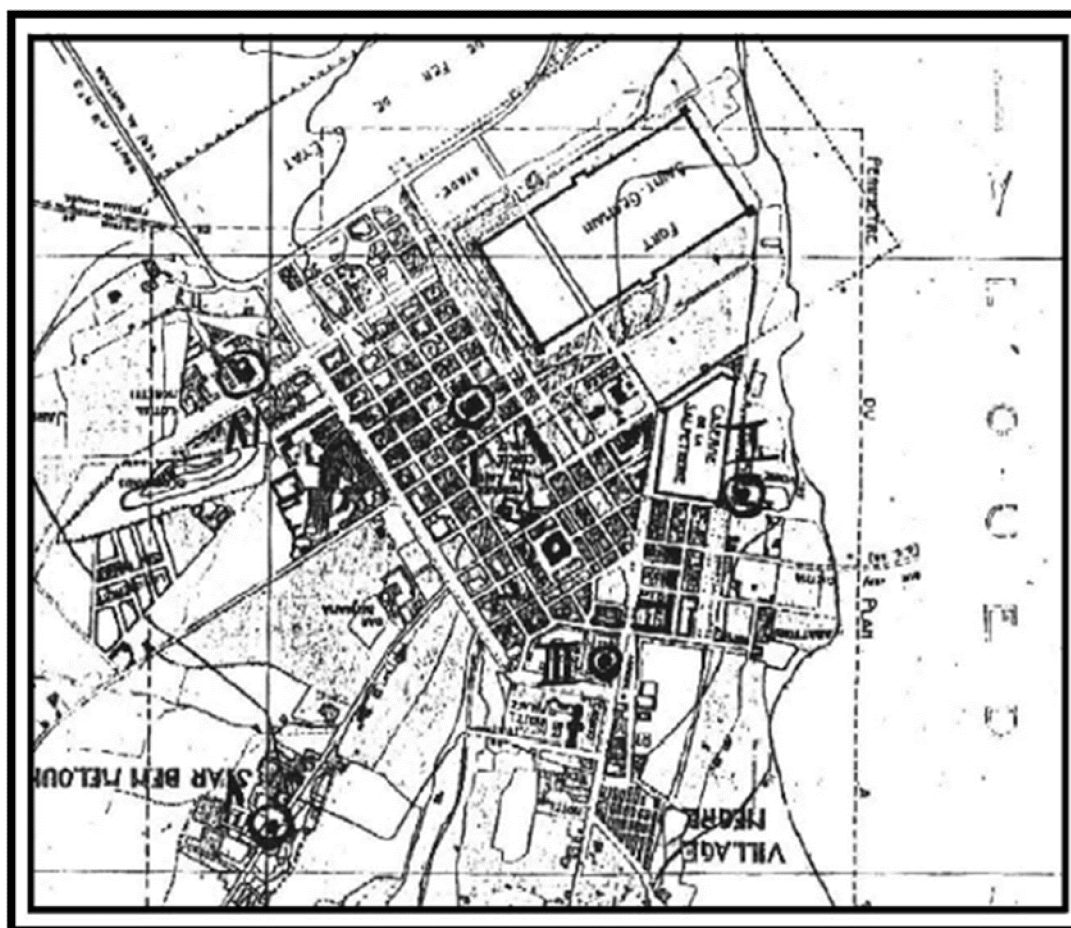


Figure 18 : Situation de la ville de Biskra en 1931 selon Derveau.

Source : P.D.A.U 1998.

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

---

### 2-Phase d'après 1974 :

L'Algérie a hérité des instruments de planification coloniale. Dans sa conception, le P.U.D (Plan d'Urbanisme Directeur) n'a pas changé. Il reste un instrument basé sur la séparation des fonctions par l'utilisation du zoning. La ville est éclatée en quelques noyaux ZHUN (Zone d'Habitat Urbaine Nouvelle)

Cette période est marquée par :

- Développement des zones industrielles
- Création de la Z.H.U.N.
- monotonie des espaces bâtis - carence au niveau de la réalisation des équipements
- absence d'intégration à la ville.

### D-BISKRA ACTUELLE : Bilan et crise de la ville :

BISKRA fût totalement transformée, elle changea d'échelle et de rythme, exerça à la fois un certain nombre de fonctions et se trouva dominée par l'industrialisation. Elle s'étendra d'une manière chaotique sur des zones agricoles. Elle a perdu son identité et a connu une rupture avec son histoire. Ce qui a engendré une ville fragmentaire et déstructurée.

BISKRA vit une situation de crise urbanistique Le désordre et la baisse de qualité de l'habitat urbain, engendrés par la pratique courante de l'urbanisme. Ce bilan sur la ville se résume dans la rupture qui existe entre la gestion urbaine et la méconnaissance des parties de la ville.

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

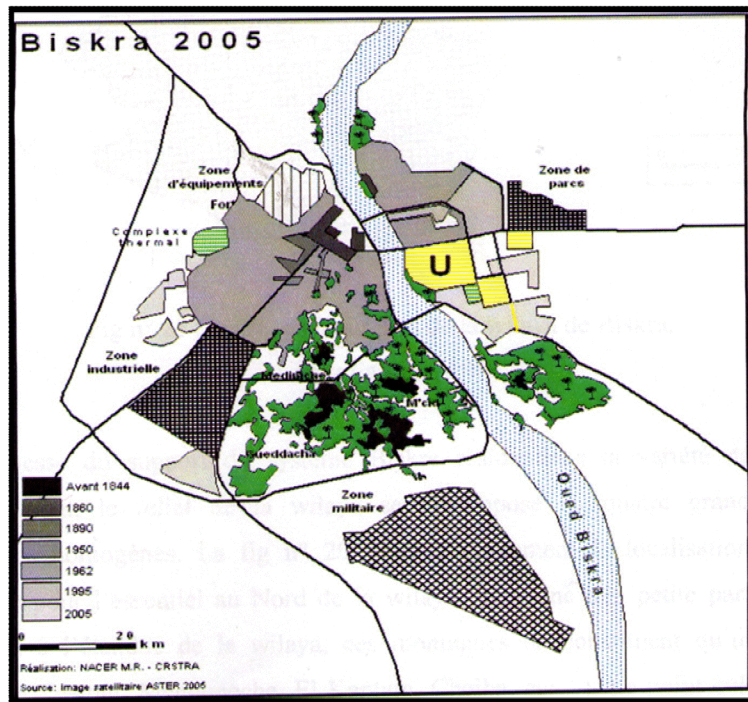


Figure 20 : Situation de la ville de Biskra, carte de 1972.

Source : PUD 1974 de Biskra (CADAT).

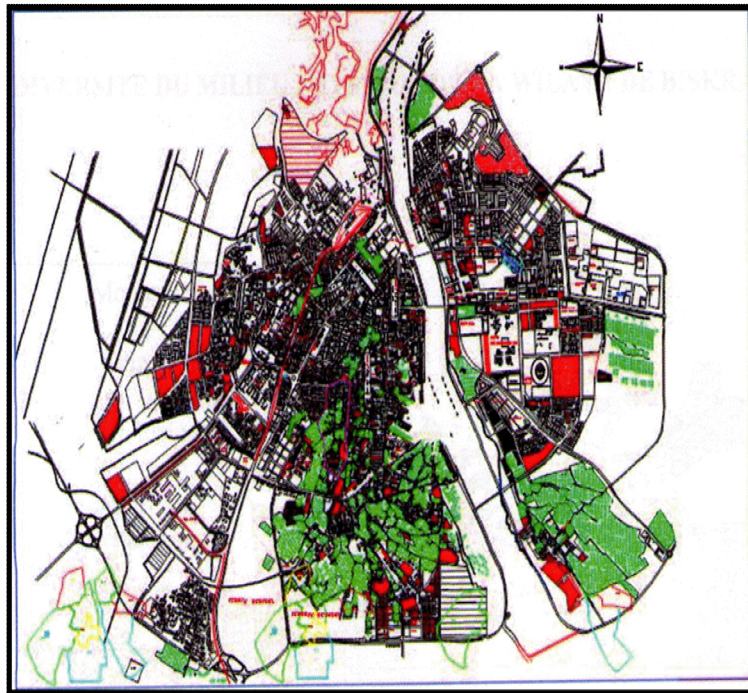


Figure 19 : La ville de Biskra actuellement.

Source : P.D.A.U 2002.

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

### II-DEMOGRAPHIE DE BISKRA

La dynamique de la croissance démographique est la base de toute évaluation, il est donc impératif de s'y intéresser de près, c'est-à-dire en tenant compte des rythmes de croissance.

#### A-La croissance de la population: L'attractivité d'une ville

L'examen de la situation passée et actuelle de la population de Biskra et son influence sur le développement des activités est nécessaire pour une connaissance approfondie de ce territoire. La ville de Biskra se caractérise par un grand taux d'accroissement avec une population de 205608 habitants (RGPH 2008) ; soit le tiers de la population de la wilaya.

Année	Population (en 1000 hab.)					Taux d'accroissement (%)			
	1966	1977	1987	1998	2008	66/77	77/87	87/98	98/08
Commune de Biskra	58 561	90 471	128 924	178 064	200 654	4,44	3,60	2,94	2.1
Wilaya de Biskra	/	329 912	430 202	589 697	722 274	4,47	2,68	2,65	2.5

Tableau 05: Evolution de la population postindépendance.

Source: Différents R.G.P.H (1966-1977-1987-1998-2008).

La population de la ville a évolué considérablement après l'indépendance, cela est indiqué à travers les différents recensements qu'a connus le pays. A savoir les R.G.P.H (Recensements Généraux de la Population et de l'Habitat), (1966, 1977, 1987, 1998 et 2008) qui informent sur la situation de cette évolution et de sa répartition spatiale. Le tableau (05) montre le rythme de cette mutation.

Il s'agit d'une population en rapide expansion, elle a presque quadruplé en l'espace de 40 ans, avec un taux de croissance encore plus élevé que la moyenne de la wilaya; cette croissance est marquée par la fécondité naturelle d'une population jeune, donc une population active de plus en plus nombreuse, et un excédent migratoire qui s'est poursuivi avec un rythme accéléré.

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

### 1. La densité démographique:

zone	la commune de Biskra	Wilaya de Biskra
Population	205608	722274
Densité	1610.08	34
Superficie	127.70	21509.80

Tableau 06 : La valeur de la densité de la population en 2008

Source : Direction de la planification et de l'aménagement du territoire .2011

Au niveau de la ville de Biskra on remarque une concentration de la population avec une densité de plus de 1500 hab./km<sup>2</sup> . Cette situation est expliquée par l'exode dû au travail ; sécurité etc....

### 2. Répartition de la population

Région	Type de groupement	population	pourcentage
la commune de Biskra	groupement principal	204661	99.51
	groupements secondaires	-	-
	zones éparses	947	0.46
	totale	205608	100
Wilaya de Biskra	groupement des communes	555977	76.98
	groupements secondaires	59446	8.23
	zones éparses	98075	13.58
	population nomade	8776	1.22
	totale	722274	100

Tableau 07 : Répartition de la population.

Source : Direction de la planification et de l'aménagement du territoire .2011

### 3. Degré d'urbanisation :

Variable d'une commune à l'autre pour les plus probables sont estimées au niveau de la commune de Biskra de 99.51%. L'agglomération comprend 36% de la population urbaine totale de la wilaya et cela montre l'importance urbaine de la ville due à plusieurs facteurs.

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

### a-Composition démographique :

#### 1. Catégories d'âge en 2008 :

commune	Biskra		
	Homme	Femmes	totale
groupes d'âge			
0-5 ans	13452	13030	26494
6-11 ans	13084	12723	25816
12-15 ans	9622	9250	18882
16-18 ans	7487	7126	14622
19-59 ans	53360	52898	106269
+ 60 ans	6532	7044	13585
Total	103537	102071	205608

Tableau 08 : Catégories d'âge en 2008 dans la commune de Biskra

Source : Direction de la planification et de l'aménagement du territoire .2011

Nous pouvons identifier les différentes catégories d'âges suivantes :

**1.1.Catégories (0-5ans):** représentent une classe d'enfants estimée à 26494 habitants, la population totale de la ville qui montre que celle-ci se caractérise par une fécondité élevée avec une augmentation dans le taux de natalité et la baisse du taux de la mortalité en raison des meilleures conditions de vie.

**1.2.Catégories (6-18ans):**c'est les catégories des scolarisés tous cycles (primaire, moyen, secondaire) qui représentent 59320 habitant soit 29 % de la population.

**1.3.Catégories (19-59ans):** c'est les catégories actives qui représentent 106269 habitants soit 52 % de la population.

**1.4.Catégories (+ de 60 ans):** c'est la catégorie des retraités qui représente 135585 habitants soit 6 % de la population.

On peut distinguer que le chef lieu de Wilaya a des potentialités jeunes. D'ou la différence entre les deux sexes n'est pas très importante qui est de 0.98 c'est à dire pour 100 garçons on a 98 filles.

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

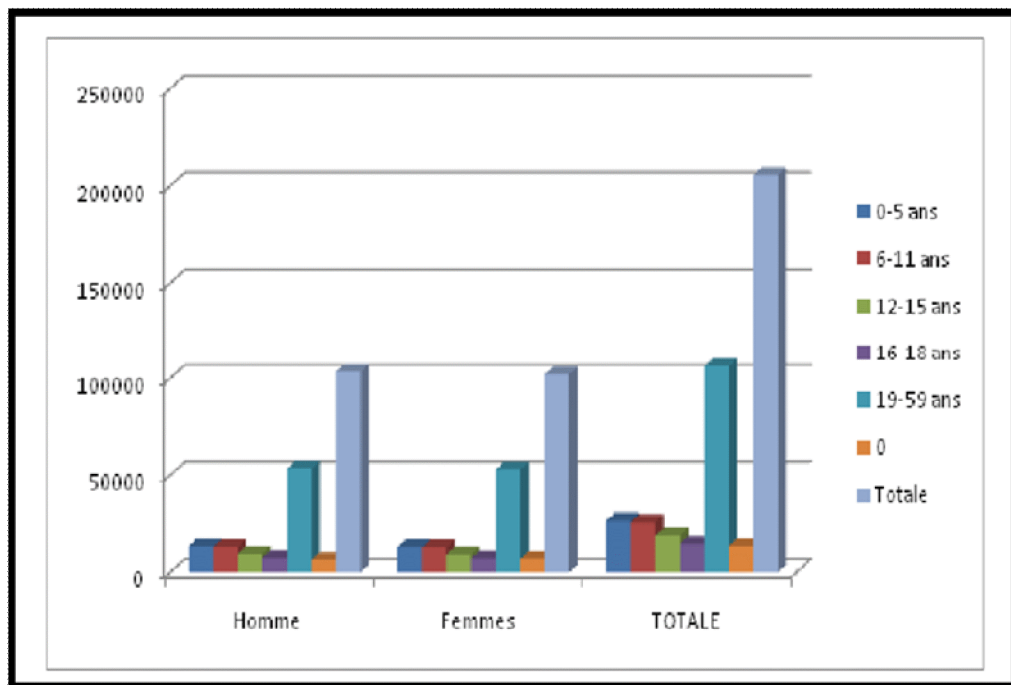


Figure 21 : Histogramme de la catégorie d'âges de la commune de Biskra.  
Source : Direction de la planification et de l'aménagement du territoire .2011

### IV-EMPLOIS:

#### A-Composition économique de la population:

Concernant les emplois, le chef lieu de wilaya de Biskra détient toujours la première place en matière d'emplois, avec une part de 49.85%.

Zone	population	nombre d'employés	Nombre de travailleurs effectifs	taux d'activité	Nombre de sans-emploi	taux de chômage	Taux net de dépendance
commune de Biskra	205608	62978	51869	43.63	11109	17.63	3.96
Wilaya de Biskra	721358	206217	174717	42.49	31500	15.27	4.13

Tableau 09 : Composition économique de la population de la commune de Biskra.  
Source : Direction de la planification et de l'aménagement du territoire .2011

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

---

Le tableau n° 09 montre un faible taux d'activité, et cela est confirmé par le rapport de dépendance qui montre qu'une personne peut prendre en charge jusqu'à 05 personnes avec un taux de chômage de 17.63% de la population de la ville. Les emplois liés à l'industrie sont les plus favorisés aussi les emplois tertiaires (commerce et services).

### V-L'ECONOMIE :

#### A-.Répartition des terres agricoles

Biskra autant qu'oasis a trouvée sa raison d'être dans la vie de relation qui s'est développée dans le Sahara. Une agriculture se développa autour de systèmes d'irrigation traditionnels par: «*La découverte de l'agriculture (qui) fut un événement très important dans l'histoire de l'humanité.* » (FARHI A., 2004). La culture phoenicicole représente aujourd'hui le plus important élément structurant du paysage saharien en Algérie. Comme toute ville du désert, Biskra a évolué à partir d'une oasis fertile. Elle fonctionnait sur un véritable modèle «oasien». Avant, la période Ottomans, l'agriculture était la principale activité à Biskra. Elle était caractérisée par la production des dates (particulièrement les Deglets Nour) voir figure 21, qui sort la récolte principale de la région). Ensuite, Biskra est devenue un comptoir colonial, encouragé par la multiplication des banques.



## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

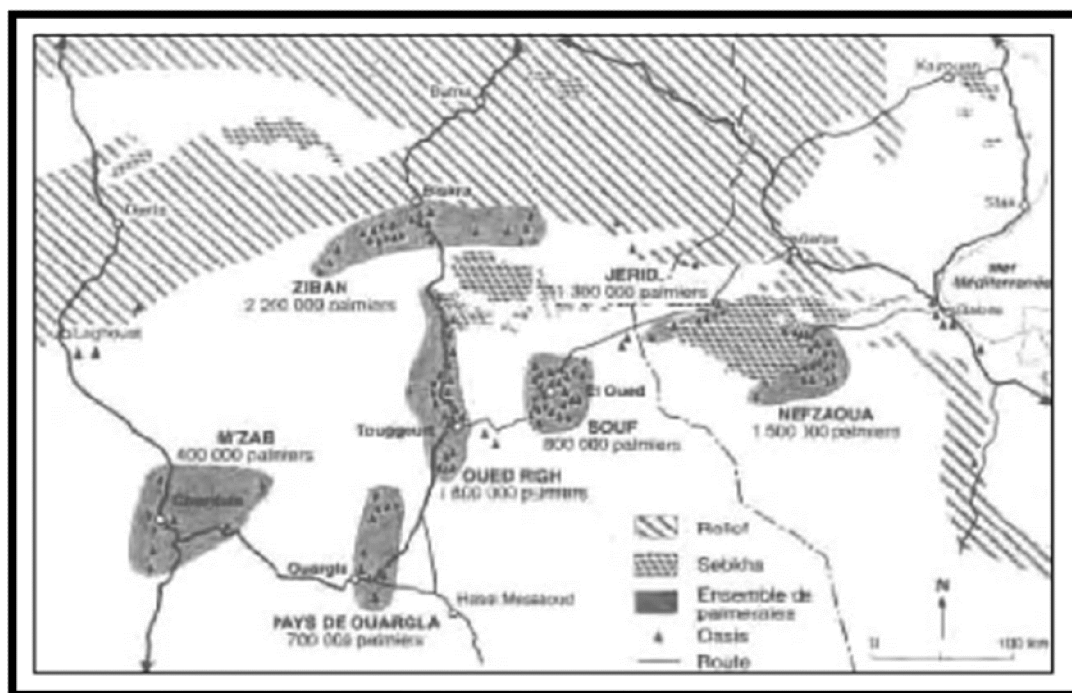


Figure 22 : Diffusion des palmeraies dans le Bas Sahara.

Source : COTE M., 2002.

Surface De la commune	Surface Agricole totale (S.A.T)	Surface Agricole utilisée (S.A.U)	Surface des terres irriguées	Surface des terres non productives et réservées à l'agriculture	Surface des terres non productives et non réservées à l'agriculture	terres pastorales	Total en Hectare
Biskra	7762	3445	2267	311	5008	4006	12770
%	61	27	18	2	39	31	100

Tableau 10 : La répartition générale des terres agricoles sur la commune de Biskra.

Source : Direction de la planification et de l'aménagement du territoire .2011.

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

Le tableau n° 10 montre que la ville de Biskra est de caractère agro-pastoral malgré la dominance des autres secteurs. Sur 12770 hectares de terres agricoles utiles, seuls 3.445 hectares sont exploités soit 18% de surfaces agricoles irriguées. Les terres non productives et les terres pastorales représentent 31% de la surface totale de la ville

Sur le plan économique, la présence des équipements financiers ont joués un rôle primordial dans la promotion de la ville.

### VII. L'INDUSTRIE :

Le second secteur a connu un développement majeur, et pour vérifier cela dans notre périmètre d'étude et voir comment se positionne ce secteur :

#### A-Les unités industrielles à Biskra :

Commune	Entreprise	Produit	Surface ( m <sup>2</sup> )
<b>Biskra</b> <b>( Secteur Public )</b>	<b>EN SIDER</b>	<b>Industrie du fer</b>	<b>42280</b>
	<b>TIFIB ( ELATEX )</b>	<b>L'industrie du textile</b>	<b>123940</b>
	<b>NAFTAL</b>	<b>Hydro Carbure</b>	<b>78759</b>
	<b>SOWETRAV</b>		<b>24720</b>
	<b>SONATRACH</b>	<b>Base de Maintenance</b>	<b>52200</b>
	<b>EDIMCO</b>	<b>Matériaux de construction</b>	<b>19960</b>
	<b>ENICAB</b>	<b>Industrie de câble</b>	<b>419484</b>
	<b>SNTC</b>	<b>construction</b>	<b>9987</b>
	<b>EMIB</b>	<b>Stockage</b>	<b>10955</b>
	<b>ERCE</b>	<b>Vente matériaux de construction</b>	<b>29452</b>
	<b>DNC/ANP</b>	<b>La construction</b>	<b>42818</b>
	<b>ERB</b>	<b>La construction</b>	<b>49953</b>
	<b>DIGROMED</b>	<b>Parapharmaceutique</b>	<b>10033</b>
	<b>SNTA</b>	<b>Tabac</b>	<b>5102</b>
	<b>SERTEC</b>		<b>5685</b>
	<b>EDIMA</b>	<b>Agriculture</b>	<b>5025</b>
<b>EDIMEL</b>	<b>Electricité</b>	<b>1004</b>	
<b>NAFTAL GPL</b>	<b>gaz</b>	<b>9574</b>	

### Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

	SUCRO FRUIT	Jus et Sucrieries	5832
<b>Biskra</b>  (Secteur Prive)	AMOURI	Brique	38120
	BELOUAFI	Plastique	9812
	AMOURI	Industrie mécanique	9800
	CHAABI	La construction	16762
	LABSAIRA	Textile	10209
	MONSSOURI ALI	Craie	14937
	BEN AMARA	Carreaux décoratifs	500
	HERITIER HALIM	La construction	11256
	SOUAOUI	Froid	60075
	AMOURI	Montage	34151
	NOURA	Carrelages	16150
	CHEMAKH	Bitumés	32717
	KHOBZI	Fabrication des panneaux de signalisation	12862

Tableau 11 : Les unités industrielles existantes dans la commune de Biskra.

Source : Direction de l'industrie et des mines de Biskra 2008.

Comme toutes les villes algériennes, la ville de Biskra, s'est dotée d'une seule zone industrielle. Celle-ci a été Implantée à l'extérieur de la zone urbanisée à l'époque, afin de limiter les nuisances éventuelles pour les populations.

Le périmètre d'étude reste fortement marqué par les grandes emprises industrielles liées, dans un premier temps, à l'implantation de l'ENICAB, ELATEX ces deux industries qui connaissent un développement considérable dans les années 80-90 .Le P.D.A.U de la ville de Biskra de 1990 maintient la zone industrielle et prévoit une zone d'extension de cette dernière.

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

### A-1-Les zones industrielles à Biskra :

Zone industrielle	Nombre de lots programmés	Taux d'occupation	Surface en Hectare	Observation
Zone industrielle	63	100	163	-
Zone d'extension de la zone industrielle	33	100	20	Des 33 bénéficiaires il y a que 06 bénéficiaires qui sont en exerce??? et les autres n'exercent pas ou la parcelle elle est dans la zone de servitude du Pipe du Gaz

Tableau 12 : La répartition générale des terres agricoles sur la commune de Biskra.  
Source : Direction de la planification et de l'aménagement du territoire .2011



Figure 23 : Situation de la zone industrielle dans la commune de Biskra.  
Source :Google Earth.2013

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

### A-2- Zone d'équipements à Biskra :

Zone	Nombre de lots programmés	Taux d'occupation	Surface en Hectare	Observation
Zone d'équipements de la commune de Biskra :	118	85	46	Existence des constructions illicites à l'intérieur de la zone .

Tableau 13 : La Zone d'équipements de la commune de Biskra.

Source : Direction de la planification et de l'aménagement du territoire .2011



Figure 24: Situation de la zone d'équipements dans la commune de Biskra.  
Source : Google Earth.2013

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

La seule zone d'équipement que possède Biskra depuis 1975 constitue aujourd'hui un vaste site de plusieurs dizaines d'hectares regroupant plus de 50 entreprises. L'intérieur des zones accueille de nombreuses activités. La zone d'équipements a un taux d'occupation de 85%.

### A-3-Zone des Parcs

Dans le périmètre d'étude on trouve une seule zone des parcs qui regroupe toutes les unités de production (SNTRAV, PROTECTION CIVILE, PTT, LE PARC COMMUNAL, LA FOURRIERE COMMUNALE, ETHYCOM etc.). Cette zone est de servitude industrielle pour l'extension urbaine de la ville du côté Est.

Zone	Nombre de lots programmés	Taux d'occupation	Surface en Hectare	Observation
Zone des Parcs	193	50%	115	La partie restante à été destinée pour accueillir le pôle universitaire

Tableau 14 : La Zone des parcs de la commune de Biskra.

Source : Direction de la planification et de l'aménagement du territoire .2011

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

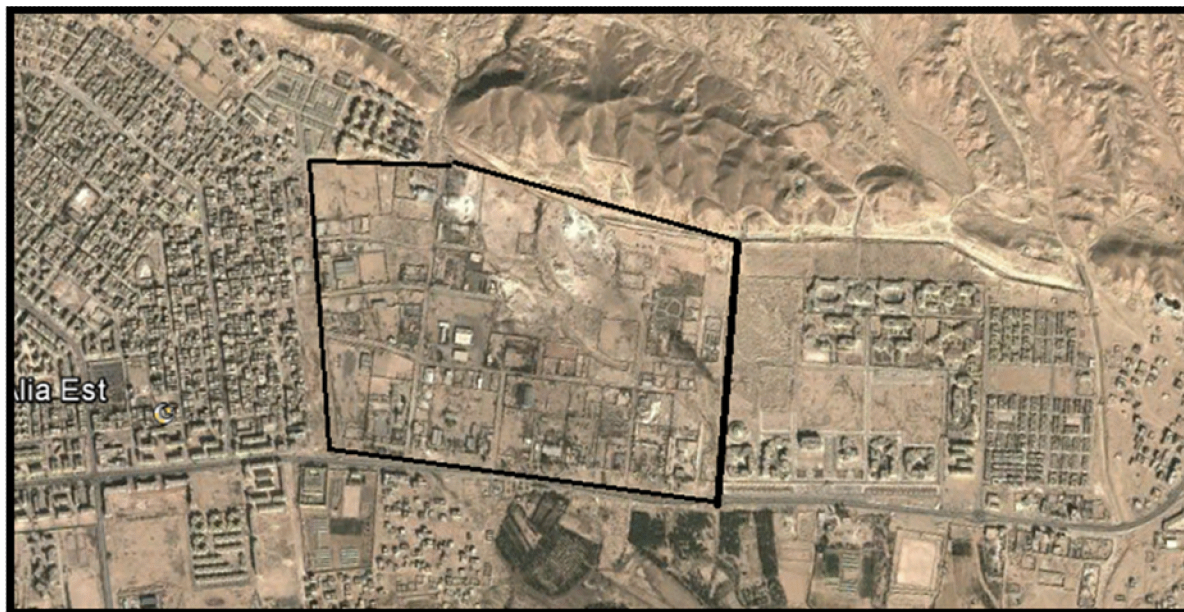


Figure 25: Situation de la zone des Parcs dans la commune de Biskra.  
Source : Google Earth.2013

### VII-LE TRANSPORT

#### A-Le transport routier :

Zone	Transporteur		Les Bus		Les Sièges		Nombre de lignes exploitées
	Total	Privée	Total	Moins de 10ans	Total	Privée	
Commune de Biskra	277	254	442	243	20332	18203	63
Wilaya de Biskra	790	759	1094	379	34833	32278	156

Tableau 15 : La répartition des moyens de transport terrestre.  
Source : Direction de la planification et de l'aménagement du territoire .2011

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

Biskra est la première ville de la wilaya. Cette primauté a favorisé un développement sans précédent des transports régionaux et interurbains. Cette évolution se manifeste par la présence de deux gares routières. La première dans le côté Ouest de la ville (quartier EL AMEL), la seconde dans le côté Est de la ville (quartier DJAOUED) assurant le transport régional et interurbain.

Zone	Nombre de Permis livrés	Nombre de Permis exploités
Commune de Biskra	7141	1462
Wilaya de Biskra	7522	1764

Tableau 16 : La répartition des moyens de transport terrestre.

Source : Direction de la planification et de l'aménagement du territoire .2011

### B-Le transport ferroviaire :



Figure 26 : L'intérieur de la gare ferroviaire de Biskra.

Source: ZERDOUM A., 2002.

D'abord c'était la construction du chemin de fer, qui a joué un rôle primordial dans les échanges entre la ville et le monde extérieur, comme il a permis l'afflux des touristes des quatre coins du monde durant tout un siècle. En effet, c'est à partir de 1888, que le train mit Biskra à 12 heures seulement de Philippe ville (Skikda), ce sont des arguments économiques et stratégiques abondants qui ont justifié la construction de cette infrastructure ferroviaire.



## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

---

A Biskra, le transport ferroviaire se présente par une seule ligne Nord –Sud qui a été créée en 1888 qui assure le transport des voyageurs et des marchandises. Actuellement il met Biskra à 04 heures seulement de Constantine et 03 heures de Touggourt.

### **C- Le transport aérien**

L'aviation civile à Biskra se traduit par la présence de l'aéroport de MOHAMED KHIEDER, cette présence joue un rôle important et contribue dans le développement de la ville.

### **VIII.L'ANALYSE DES TISSUS URBAINS**

L'analyse de l'emprise spatiale de la ville de Biskra, a permis de mettre en évidence l'existence des différents ensembles urbains qui se distinguent par la forme, le plan et la taille.

- Par sa situation (chef lieu de wilaya), la ville de Biskra a un avantage qui la laisse exercer une polarisation au niveau.

Cette extension est marquée par l'habitat individuel informel non structuré tel que les quartiers (Sidi Ghezel, El Alia Nord et Sud). Cette consommation du tissu urbain est marquée par les grandes surfaces des parcelles des nouveaux lotissements (Hay el Moudjahidine, El Alia Nord). Toute cette urbanisation qui s'est déroulée pratiquement en dehors du périmètre urbanisé a conduit au bouleversement dans l'aménagement, dans l'occupation et dans la pratique de l'espace urbain de Biskra. Elle a aussi conduit à une anarchie totale dans son développement en provoquant une autre rupture avec les anciens tissus qui sont plus adaptés aux conditions climatiques.

### **A-Habitat :**

Désormais, Biskra devait s'accommoder à une nouvelle situation d'habitat collectif. Une nouvelle forme urbaine exogène imposée aux Biskries, qui signifiait un nouveau modèle d'habiter et un nouveau mode de vie auquel ils devaient s'accoutumer.

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

Le parc d'habitat à Biskra connaît une variété de types (Tab n°17), constituant un tout hétéroclite, qui est entrain d'absorber la surface des palmeraies et des terres fertiles.

Ce phénomène est dû essentiellement à la prolifération des constructions illicites, ainsi qu'à l'implantation non appropriée de l'habitat collectif.

Aussi, les lotissements et les coopératifs, arrivent en troisième position. En plus d'un deuxième ensemble, formé du traditionnel. Ajouté à cela un troisième ensemble constitué par les types d'habitat minoritaires, avec des pourcentages qui ne dépassent pas les 5%, tels que l'individuel préfabriqué, le recasement, villa, et les bidonvilles.

Ce phénomène est dû essentiellement à la prolifération des constructions illicites, ainsi qu'à l'implantation non appropriée de l'habitat collectif. Aussi, les lotissements et les coopératifs, arrivent en troisième position. En plus d'un deuxième ensemble, formé du traditionnel, constituant le centre historique de la ville, avec le colonial qui constitue son centre actif. Ajouté à cela un troisième ensemble constitué par les types d'habitat minoritaires.

-le manque des poches afin de parvenir à des programmes immobiliers et qui étaient consommés au fil des années.

- La ville et les services qu'elle fournit en tant que chef lieu de wilaya ont conduit à la polarisation et à un exode massif.

### 1.Réparation du logement dans la commune :

Zone	population	nombre de maisons	Taux d'occupation du logement
Commune de Biskra	205608	31396	6.54
Willaya de Biskra	722274	104018	6.94

Tableau 17 : Répartition du logement dans la commune de Biskra.

Source: RGPH 2008.

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

### B-LES EQUIPEMENTS PUBLICS:

#### 1. Equipements scolaires:

##### 1.a.T aux de scolarisation dans la commune :

phases municipales	Cycle 1 et 2			3 <sup>ème</sup> cycle			Secondaire et technique		
	En âge de scolarisation	Scolarisées	taux de scolarisation	En âge de scolarisation	Scolarisées	taux de scolarisation	En âge de scolarisation	Scolarisées	taux de scolarisation
Biskra	25816	23975	92.87	18882	17536	92.87	14622	8159	55.80

Tableau 18 : Taux de scolarisation dans la commune.

Source: Direction de l'éducation nationale Biskra.

#### 2. Formation professionnelle:

##### 2.a.Les centres de formation :

Commune	Nombre de centre	Capacité	Nombre de stagiaire
Biskra	05	1500	3789

Tableau 19 : Centres de formation professionnelle pour le rassemblement.

Source : direction de la planification et de l'aménagement du territoire 2011

Le diagnostic des installations et de l'équipement publics au niveau de la ville de Biskra montre ce qui suit:

-La concentration des équipements publics dans le chef lieu de wilaya qui à favoriser une centralité fonctionnelle pour la ville.

#### C-Réseaux et infra structure de base:

La ville est desservie par un important réseau de routes reliant toutes les agglomérations urbaines et le territoire.

##### 1. État du réseau routier du groupement:

Biskra a subie, durant toute son histoire, de nombreuses mutations, et transformations majeures renforçant son réseau de communication, notamment routier, qui est essentiellement le fait de la puissance coloniale dans sa volonté d'approvisionner la marche métropolitaine en denrées et matières premières, ainsi que de contrôle.

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

D'abord à la voie ferrée unique reliant Biskra à Skikda au Nord et à Touggourt au Sud. La géographie des réseaux actuels de Biskra s'est en partie calquée sur les anciens réseaux, elle est composée de routes d'importance nationale et régionale, telles que les routes nationales 03, 46, 83, et 31.

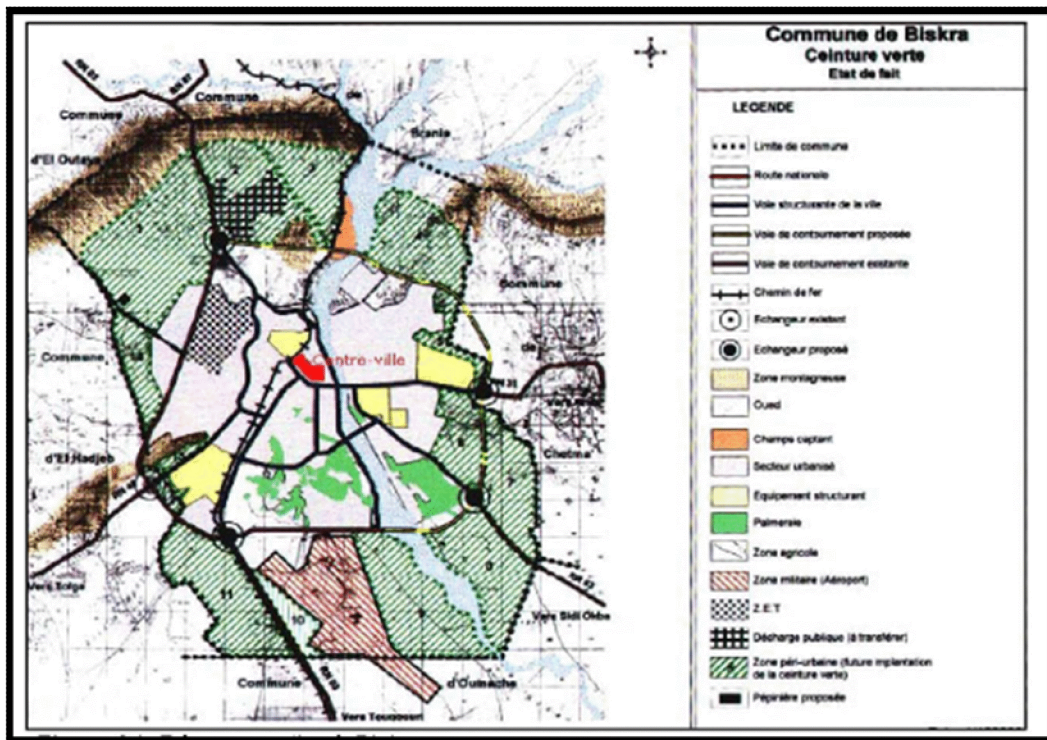


Figure 27 : Réseaux routiers à Biskra.

Source: ANAT, 2003.

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

Commune								degré de pavage	statut	
		Route national KM	Route national KM	Route communale KM	route goudronnée	Les routes non revêtues	Total KM			la densité routière
Biskra	Route national N° 03	39.30	-	16	16	-	16	0.12	100	Bonne
	Route national N° 46								100	moyenne
	Route national N° 83								100	moyenne
	Route national N° 31								100	Bonne

Tableau 20 : Etat du réseau routier de la commune

Source : Direction de la planification et de l'aménagement du territoire 2011.

### 2. Réseaux électriques:

Commune	Parc immobiliers	Nombre de fournisseurs de logements	de de taux d'alimentation
Biskra	45091	43783	97.70

Tableau 21: Etat du réseau électrique de la commune.

Source : Direction de la planification et de l'aménagement du territoire 2011.

L'alimentation en électricité se fait la ligne de la haute tension, puis elle se repartie sur des lignes de moyenne et de basse tensions sur l'ensemble des communes de du groupement.

### VIII- Tableau récapitulatif de tous les équipements qui existent dans la ville selon le plan d'occupation du sol :

	Plan d'occupation du sol	Equipements administratifs et sécuritaire	Equipements Educatifs	Equipements commerciaux et de service	Equipements Sanitaires	Equipements sportif et culturel	Equipements religieux et culturelles	Equipements industrial et autres
Zone est (el alia)	Zone des parcs	01	-	-	-	-	-	-
	P.O.S.06	22	27	08	06	12	09	08
	P.O.S Zone Est	01	01	-	-	-	-	-
		-	02	02	-	-	03	02

### Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

	P.O.S.Felliache	-	-	01	-	01	01	-
	P.O.S.E	03	03	-	01	01	01	-
	P.O.S.07	-	-	-	-	-	-	-
	Hai el Houda	-	-		01	-	01	01
	<b>Total</b>	<b>27</b>	<b>33</b>	<b>11</b>	<b>08</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>11</b>
Centre Ville	P.O.S. A	04	01	-	-	-	01	-
	P.O.S.02	27	07	10	-	02	04	-
	P.O.S.Hai el Oued	11	01	-	-	-	05	-
	P.O.S.C	02	-	02	-	-	-	01
	P.O.S.01	18	12	18	07	07	08	-
	P.O.S.B	03	15	03	02	02	13	21
	Zone d'extension nord01	-	-	-	-	-	01	01
	Hai El-Moudjahidine	11	08	07	04	03	02	04
	Zone d'activités	01	-	-	-	-	-	-
	Bab Ederb	02	-	-	-	01	-	-
	Hai Essalem+El Badr	03	07	-	-	-	01	-
	P.O.S.L'Mcid	03	07	05	03	04	05	-
	P.O.S. Bab Ederb	01	04	-	-	-	05	02
	P.O.S. Guedecha	-	01	-	01	-	04	11
	Hai Sidi Ghezal	03	04	01	01	01	04	07
	P.O.S.11	-	02	-	01	-	-	02
	Zone industrielle	-		-		-	-	01
	<b>Total</b>	<b>89</b>	<b>69</b>	<b>46</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>53</b>	<b>50</b>
Zone ouest	L'extension future Ouest 01	-	-	-	-	-	-	-
	L'extension future Ouest 02	17	14	01	-	09	02	04
	L'extension future Ouest 03	11	05	02	02	06	01	02
	L'extension future	-	-	-	-	-	-	01

### Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

Ouest 04							
L'extension future Ouest 05	-	03	01	-	02	01	-
L'extension future Ouest 06	-	04	-	01	-	01	-
Zone d'extension touristique	05	-	04	-	-	-	-
P.O.S.03	-	-	01	-	-	-	06
<b>Total</b>	<b>33</b>	<b>26</b>	<b>09</b>	<b>03</b>	<b>17</b>	<b>05</b>	<b>13</b>
<b>total general</b>	<b>149</b>	<b>128</b>	<b>66</b>	<b>30</b>	<b>51</b>	<b>73</b>	<b>74</b>

Tableau 23 : Les équipements existant par P.O.S.  
Source: P.D.AU.2008.

## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

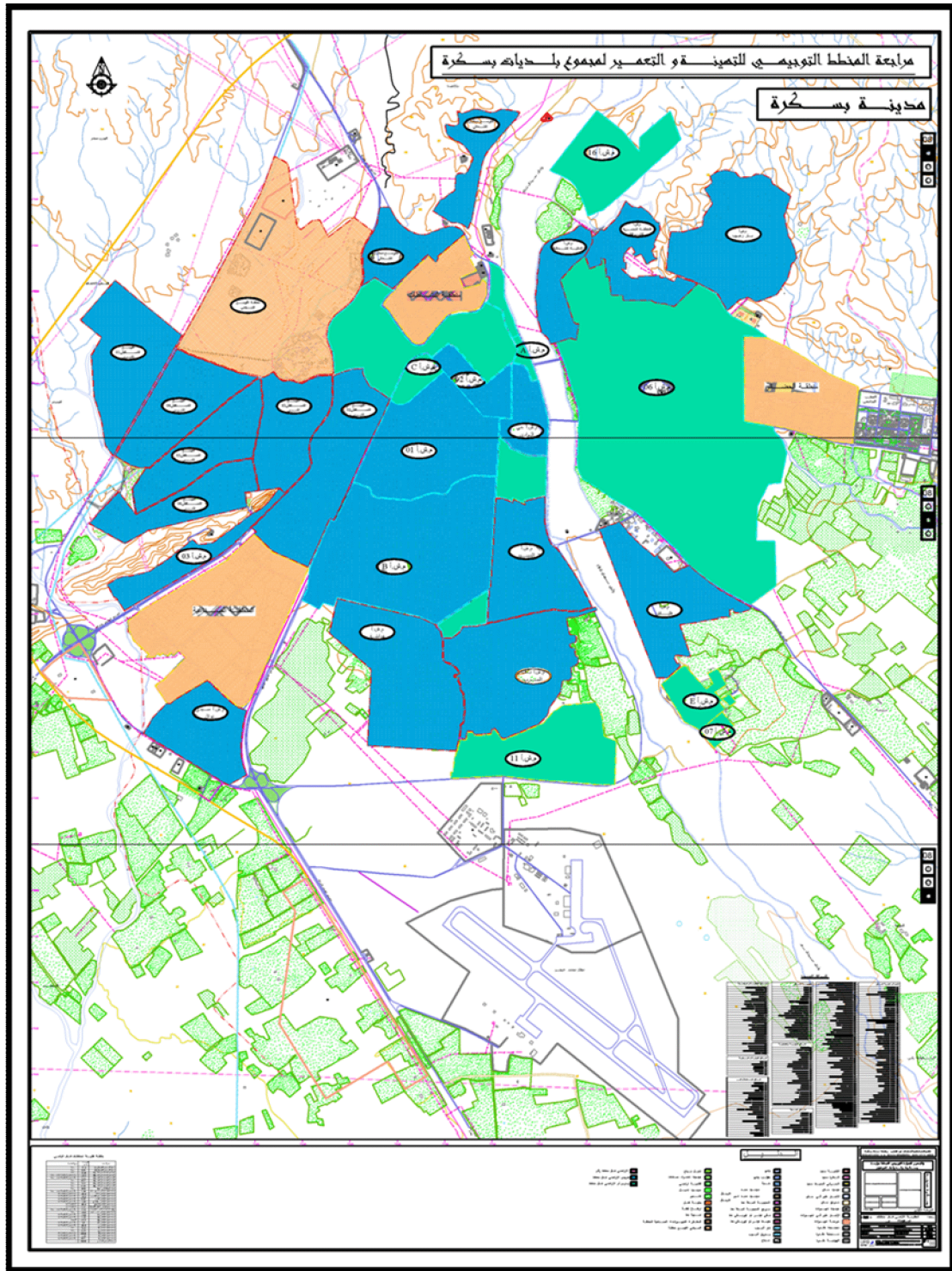


Figure 28: La ville de Biskra découpage en POS.

Source: A.P.C. Biskra 2011.



## Chapitre III: Présentation du cas d'étude.

---

### CONCLUSION

Si on a fait l'inventaire de la ville de Biskra par ce chapitre pour constater qu'elle regroupe toutes les formes et les fonctions (commerces et activités en tous genres, réseaux de transport et de communication, services publics et espaces verts) d'une ville. Aussi nous voulons viser la croissance, le fonctionnement spatial et sa gestion urbaine, en évaluant l'efficacité des interventions publiques, à l'épreuve des problèmes complexes d'aménagement du cadre de vie de la population.

Comme toutes les villes, Biskra a pu avoir son importance grâce à l'abondance de l'eau. Elle a évolué à partir d'une oasis fertile en fonctionnant sur un véritable modèle « oasien » caractérisé par sa production agricole à pendant longtemps domine l'activité économique de la ville. Le commerce aussi était la principale activité de Biskra. Il était favorisé par la position de carrefour des anciennes voies caravanières. Tous ses éléments ont joué un rôle déterminant dans l'établissement humain par une polarisation croissante dans une région caractérisée par une aridité constante et un accroissement des déficits de précipitations.

La ville de Biskra à travers son histoire a subi des transformations du à la géomorphologie du site qui a joué un rôle formateur dans le développement de la ville et de sa croissance urbaine.

-Les changements qui ont affecté les paysages de la ville sont nettement discernables lors de l'observation comparée des cartes et photographies aériennes. Extension horizontale, émiettement et ségrégation caractérisent le nouvel espace éclaté en ensembles géographiques sans cohérence véritable.

- L'hétérogénéité des types d'habitat.

- Les prévisions arbitraires des instruments d'urbanisme.

De ce fait, l'étude de ce cadre bâti dans son état originel, semble être plus qu'indispensable, afin de mieux saisir par la suite, son évolution, le phénomène de transformation qu'il endosse, et les éléments qui lui sont exogènes, dans une étude comparative qui servent de points d'appui, d'interpréter les structures préexistantes et prendre conscience de leurs qualités et de leur tracés ordonnateurs (potentiel ordonnateur) afin d'améliorer les conditions d'organisation et de fonctionnement des activités urbaines et de proposer un modèle de gestion plus fiable.

### **INTRODUCTION**

Tout système est à la fois organisé et organisant. Cette propriété systémique fondamentale trouve écho, en géographie, avec l'organisation spatiale. Que la finalité soit la production de connaissance sur les territoires ou la compréhension de leur fonctionnement, la recherche de l'organisation spatiale constitue l'un des objets les plus importants des chercheurs dans le but de comprendre et de modéliser le fonctionnement des espaces.

L'espace géographique est un tout complexe formé d'éléments visibles : les lieux, les réseaux, les espacements et d'éléments invisibles, les inter-relations entre les lieux qui constituent sa structure. A la différence d'autres conceptualisations, telles celles d'espace social, juridique ou économique.

Les propriétés de l'espace géographique constituent ainsi un enjeu de modélisation, afin d'établir des modèles capables de restituer les structures et les dynamiques complexes des sociétés.

### **I .LE COMPORTEMENT DES INDIVIDUS DANS L'ESPACE**

De nombreuses disciplines analysent le comportement des individus. Par ailleurs l'espace peut s'analyser sous quatre principaux aspects :

- Géographique
- Economique
- Démographique
- Sociologique

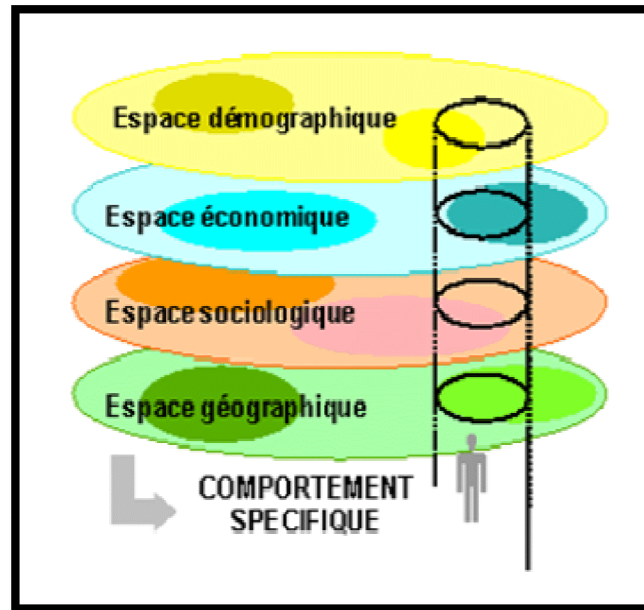


Figure 29: Différents aspects du comportement des individus dans l'espace.

Source: MANSKI C. 1993.

Le comportement des individus est intimement lié à son appartenance à chaque particularité de ces quatre grandes catégories. Comme aucun individu n'appartient de façon absolue, strictement aux mêmes espaces, on ne peut que conclure qu'il n'existe pas deux individus qui aient un comportement absolument identique. Outre ces aspects d'appartenance, il faut bien entendu tenir compte de l'historique de chaque individu, son patrimoine génétique, ses attitudes apprises...

Tout ceci fait que nous ne pouvons conclure que l'analyse du comportement global d'un individu est extrêmement complexe de par la diversité que l'on doit rencontrer. Toutefois et à des fins d'analyse, nous devons admettre les postulats logiques suivants :

1. Il existe un lien rationnel entre l'individu et l'espace dans lequel il se situe.
2. Chaque individu pris au hasard dans un espace donné a une propension à se comporter comme n'importe quel autre individu du même espace.
3. Les conditions de comportement dans l'espace ne sont pas illimitées :
  - l'espace environnant l'individu est d'une nature et pas d'une autre,- le comportement de l'individu se matérialise dans un espace connu et dont l'élasticité est limitée.

## **Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.**

---

Les principales théories économiques qui ont abordé l'économie spatiale reposent sur deux modes de considérations de l'espace :

- La distance
- La configuration spatiale des phénomènes.

### **II. INTERACTION SPATIALE ET MODELE GRAVITAIRE**

#### **A- La loi de localisation des activités de Von Thünen**

Les premières tentatives de développement de théories dans le domaine de l'analyse économique avec référence à l'espace géographique sont le fait de Von Thünen, Il raisonne en zones concentriques centrées sur le marché (la ville), utilisant la notion de distance comme discriminant principal du type de culture pratiquée, du plus au moins périssable, du plus onéreux au plus facile à transporter, du plus intensif au plus extensif. Parallèlement, il développe les notions de coût lié aux distances, coût du transport, mais aussi du terrain vis à vis du rapport obtenu (Voir fig12.). D'abord développée dans un espace indifférencié, Von Thünen fait ensuite évoluer sa théorie en prenant en compte les obstacles géographiques, la fertilité des sols. Les études de Von Thünen sont encore considérées aujourd'hui comme la référence en matière de développement rural; on peut lui appliquer les concepts développés ultérieurement par Schumpeter sur l'influence de l'innovation, dont l'impact se bornera à faire fluctuer la position des zones concentriques ans le cadre d'un processus qui touchera plus rapidement les zones proches du centre urbain, mais s'étendra progressivement aux endroits les plus éloignés de façon amortie. (Philippe Latour,2004)

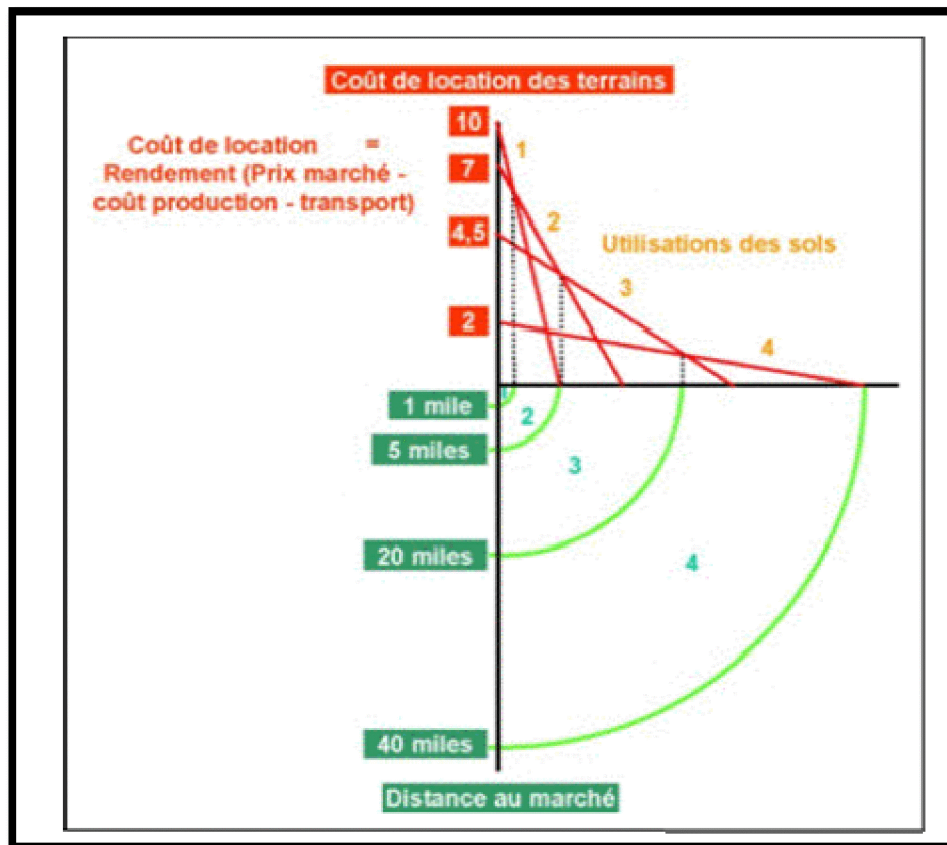


Figure 30 : Coût de location des terrains selon VON THUNEN.

Source : William ALONSO, 1964.

### 1- Formulation du modèle de Von Thünen

Formellement, le système de localisation optimale de Von Thünen peut être résumé ainsi : Au début, il s'est efforcé de calculer les principes de localisation en fonction des aires de marché et des cultures. Si l'on admet que reculement de la production se fait en totalité sur le marché urbain qui concentre tous les consommateurs, seul varie de coût de transport (T), qui est fonction de la distance (d) séparant la ville des lieux de production. On suppose que (T) varie linéairement avec la distance de telle sorte que  $T = a * d$ .

Quant à la rente foncière, elle représente la différence entre le prix de vente (P), supposé constant, et un coût de production supposé fixe (C) et le coût de transport qui s'élève avec la distance. VON THUNEN a développé les bases mathématiques de la théorie de productivité marginale, résumées par la formule suivante:

## Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.

---

R: La rente foncière

$$R=P-C-T$$

P: Le prix de vente

C: Le coût de production

Si on remplace la valeur (P - C) supposée constante par (b) et (T) par sa valeur, on obtiendra la formule suivante:

$$R=b-a*d$$

Si les frais de transport annulent la rente foncière, la culture envisagée sera donc abandonnée. La rente est évidemment la plus élevée possible pour les terres immédiatement voisines de la ville et s'annule lorsque:

$$P=C-a*d$$

VON THUNEN conclut que la production d'une denrée ne vaut la peine qu'à une distance donnée du marché. En dehors de cette distance, soit le coût de la terre (rente foncière) ou de transport devient trop élevé, soit une autre culture sera plus rentable. La rente foncière constitue un indicateur de la compétitivité sur ce produit dans la ville-marché.

### **B-La localisation de l'industrie : WEBER**

Thünen écrit à l'ère des charrois et de l'économie rurale, Weber à celle de la vapeur, du chemin de fer et de l'industrialisation" (Ponsard, Histoire des théories..., p. 25). Cette formule ramassée montre bien la différence essentielle qui sépare Thünen de Weber. Pour le premier, les facteurs économiques fondamentaux qui expliquaient l'organisation spatiale relevaient de l'activité agricole ; pour Weber, la structuration de l'espace trouve son explication économique dans la logique des implantations industrielles.

L'objectif de Weber est d'analyser la localisation de l'unité de production individuelle, c'est-à dire la firme industrielle ; et à partir de l'étude de la localisation industrielle, il procède par agrégation pour aboutir au modèle industriel tout entier. On trouve là une des hypothèses de la théorie néoclassique : les phénomènes macro-économiques peuvent être conçus comme l'agrégation de phénomènes micro-économiques.

## Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.

Nous aborderons ces questions de localisation en trois étapes : tout d'abord Weber tente de trouver une solution au problème de localisation dans un cadre statique ; ensuite il tente de généraliser ces conclusions pour les adapter à une conception dynamique.

### 1- La localisation industrielle en termes statiques :

Pour étudier la localisation industrielle, Weber va procéder à un certain nombre de simplifications qui lui permettent de trouver une solution au problème qu'il se pose. Il va tout d'abord réduire l'activité de la firme pour ne considérer qu'une fonction de production extrêmement simplifiée : l'entreprise ne produit qu'un seul bien et n'a besoin pour réaliser cette production que de deux types de matière première. Si l'on admet, à la suite de Weber que le lieu de consommation de l'output est donné, ainsi que les deux lieux d'approvisionnement, le problème de localisation peut se ramener à la présentation bien connue sous le nom de triangle de Weber.(voir fig 31)

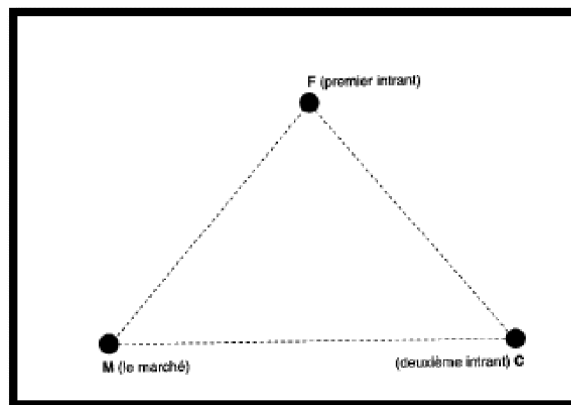


Figure 31 : Le triangle de Weber

Source : Guillaume Pouyanne, 2005.

Weber se donne une entreprise ayant besoin de deux matières premières localisées en A1 et A2, en quantité illimitée, et un marché localisé en A3 où elle écoule le produit fabriqué. La demande et les prix sont supposés fixes et la combinaison des facteurs de production est invariable quelle que soit la localisation de la firme. La production peut s'effectuer en un point quelconque P, et de ce point il est possible de se rendre en ligne droite en A1, A2 ou A3. Il s'agit donc d'un espace parfaitement homogène en termes de déplacements. C'est ce qu'on appelle le "triangle de localisation". Enfin Weber fait l'hypothèse que les coûts de transport sont proportionnels au poids et à la distance. Mais en réalité, il est possible d'introduire toutes les situations grâce à la notion de poids idéal introduite par Weber.

## Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.

En fonction de ces hypothèses, il est possible de montrer que l'on peut obtenir un point P tel que la fonction de coût de transport ci-dessous soit minimum :

$$F = a_1 r_1 + a_2 r_2 + a_3 r_3$$

C'est-à-dire telle que :

$$dF = a_1 dr_1 + a_2 dr_2 + a_3 dr_3 = 0$$

Où  $a_1$ ,  $a_2$  et  $a_3$  sont les unités de poids de matières premières et de produit fini à transporter et  $r_1$ ,  $r_2$  et  $r_3$  les distances. On peut démontrer que le point P ainsi obtenu est toujours situé à l'intérieur du triangle et qu'on peut le déterminer aisément par construction géométrique (voir C. Ponsard, Economie et espace, p. 360). C'est ainsi que si deux points sont fixes (par exemple A1 et A2), on montre que le lieu de P est un arc de cercle passant par A1 et A2.

Le point ainsi obtenu est le point minimum de transport. En tout autre point, le coût de transport est supérieur. Il est alors possible de relier entre eux, selon la technique des isolignes, tous les points pour lesquels le coût de transport est supérieur au coût minimum d'une quantité donnée : c'est ce que Weber nomme une isodapane. Connaissant les trois points du triangle, le poids des marchandises et les coûts de transport, on peut construire tout un réseau d'isodapanes, comme le montre la figure 32.

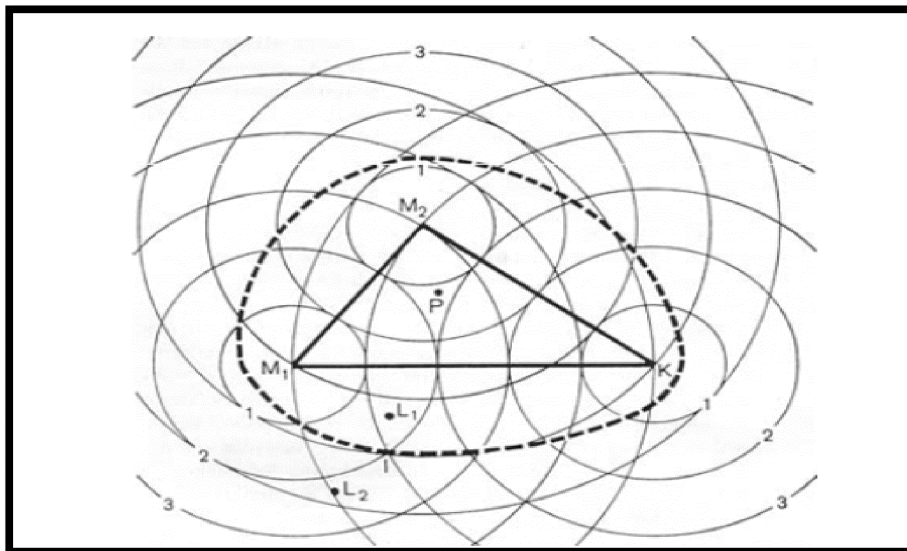


Figure 32 : Réseau d'isodapanes de Weber. Source : guillaume Pouyanne, 2005.



## **Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.**

---

Weber fait l'hypothèse qu'il est possible de calculer soit un indice d'économie d'agglomération, si le niveau de concentration est fixe, soit une fonction d'économie d'agglomération. Par des techniques identiques à celles décrites ci-dessus, on construit pour chaque entreprise une isodapane critique, c'est-à-dire telle que l'avantage d'agglomération soit exactement compensé par le supplément de coût de transport. Dans le schéma suivant, on constate que les entreprises ont intérêt à se regrouper puisque les trois isodapanes critiques déterminent une zone commune. Les parties en simple hachure correspondent à l'agglomération de deux entreprises, mais dans ce cas, les avantages d'agglomération sont plus faibles, et il faudrait tracer de nouvelles isodapanes.

### **C-Hotelling : La genèse de la méthode des coûts de déplacement (MCD)**

La loi de Hotelling (1929), *Stability in Competition*, permet de prendre conscience des interactions concurrentielles entre points de vente. A partir d'une répartition homogène de clients le long d'un segment AB, comment déterminer l'emplacement optimal de deux points de vente de même type gérés par deux responsables qui prennent leur décision sans se consulter. Par principe, les clients fréquenteront le magasin le plus proche et les responsables chercheront à maximiser leur nombre de clients. Si les responsables s'entendaient pour se partager le marché, les deux magasins seraient placés au tiers et au deux tiers du segment  $x,y$  (voir fig. 13) et donc à équidistance l'un de l'autre. Dans ce cas, chaque magasin aurait 50% du marché. Mais, si chaque manager ignore la décision de son concurrent, ils chercheront à s'installer au milieu du segment pour chercher à attirer le plus de clients possibles. Ainsi, Hotelling met en évidence les interactions qui existent entre concurrents sur un marché et qui conditionnent le choix des localisations commerciales. Mais, cette théorie appelée aussi principe de différenciation minimale explique également la tendance des magasins à se regrouper, selon le déroulement du schéma ci dessus.

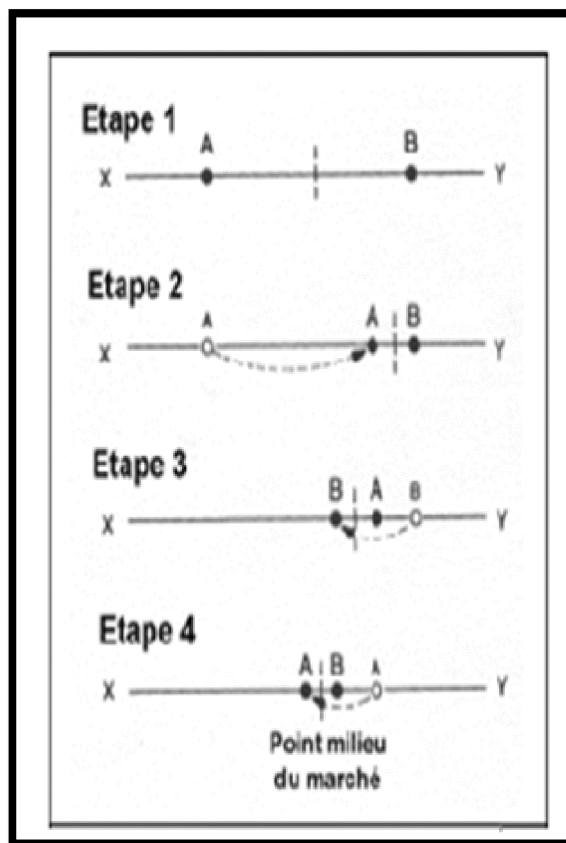


Figure 33: Principe de la différenciation minimale.

Source : BROWNS, 1992.

### D-Les fondements théoriques de la méthode des coûts de déplacement (MCD) :

La MCD – comme celle des prix hédonistes – est donc basée sur l'observation de comportements de consommateurs pour estimer la valeur d'un actif pour lequel n'existe pas de marché, au travers de l'estimation de la demande des services rendus par ces actifs (on a alors affaire à une demande finale), et le principe de faible complémentarité de Mäler (1974) ; elle n'est pas *a priori* basée sur la reconstitution d'un marché fictif (ou contingent), mais constitue une méthode de valorisation indirecte, dont l'estimation préalable de fonctions de demande est fondée sur des préférences révélées (au contraire des méthodes de valorisation directes, fondées sur les préférences *déclarées*, comme la méthode d'évaluation contingente).

En effet, parmi les services non marchands livrés par le patrimoine naturel ou historique, les loisirs de plein air occupent une place importante ; par exemple : pêche pour un site naturel, visite d'un centre historique pour du patrimoine urbain. La MCD a été initialement mise au point pour évaluer spécifiquement ce type de service.

## Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.

Comme l'expliquent Desaignes et Bonnieux (1998, p.224), « *les fondements théoriques sont clairs : les individus manifestent l'intensité de leur demande d'usage d'un site récréatif par l'ensemble des dépenses qu'ils engagent pour se rendre sur ce site et pratiquer l'activité désirée* ». L'idée est alors très simple : les dépenses engagées par les individus pour se rendre sur un site :

1. expriment en quelque sorte leur consentement à payer pour jouir du site, ces dépenses constituent des prix implicites ;
2. reflètent non seulement la distance parcourue par les visiteurs pour se rendre sur un site donné, mais également un coût d'opportunité du temps, spécifique à chacun.

Ce choix semble, d'après les études, devoir être guidé par le fait que les visiteurs sont censés réagir à ce coût de la même manière qu'ils répondraient à un droit d'entrée. Cette méthode recourt implicitement à une hypothèse forte : l'effet d'une augmentation des droits d'entrée serait alors comparable à celui d'une augmentation des coûts du voyage. C'est donc la perception individuelle de ce coût qui devrait être prise en compte – mais on dispose rarement de cette information avec une précision suffisante. Vu que de nombreux sites naturels ou historiques ont des droits d'entrée bas ou inexistant, cette approche utilise le coût du voyage par procuration pour estimer le surplus du consommateur et l'inférer au moyen de changements dans les droits d'entrée. Si l'entrée est quand même payante, il faut ajouter les droits d'entrée au coût du voyage pour obtenir la disposition à payer pour profiter de l'expérience.

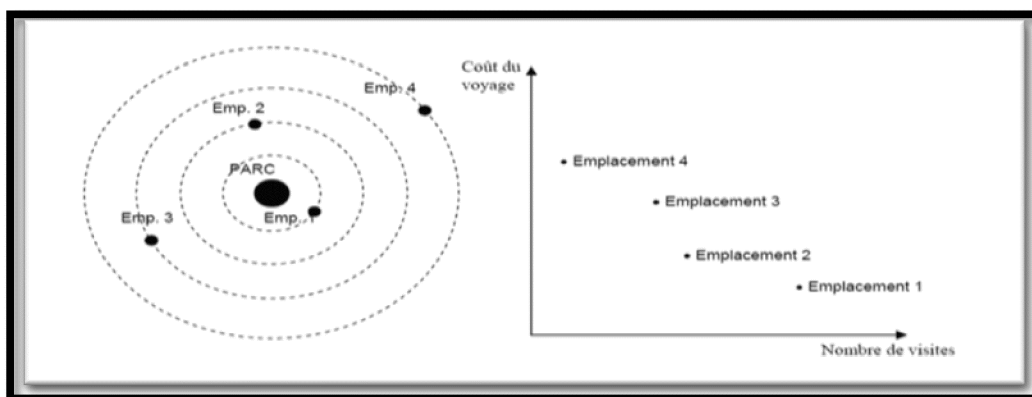


Figure 34 : Du coût du voyage à la demande de récréation selon Hotelling.

Source : Bolt K., Ruta G., Sarraf M. (2005).

## **Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.**

---

### **E- Modèle des lieux centraux de Walter CHRISTALLER.**

Bien que relativement méconnu, le géographe allemand Walter CHRISTALLER peut être considéré comme l'un des fondateurs de la nouvelle géographie. Il a reçu le titre d'«inventeur du siècle », par 500 géographes dans la revue américaine "National Geographic", pour le modèle des lieux centraux qui porte souvent son nom. En effet, c'est à partir de la taille et de la disposition spatiale des principales villes de l'Allemagne du Sud que CHRISTALLER a analysé la formation et la hiérarchie de ce réseau urbain dans sa thèse en 1933.

Il a remarqué l'existence des villes — parfois même de très grandes dans des endroits très défavorables, dont leur situation, envisagée sous l'angle des données géographiques naturelles, ne permet pas d'expliquer le nombre, la répartition et la taille des villes. CHRISTALLER a constaté aussi qu'une ville apparaît là où il y a besoin d'un marché. Ce qui le pousse à examiner comment un fait économique agit géographiquement, comment il détermine le paysage culturel dont il est indispensable de reconnaître la fonction de ce fait économique. C'était l'objectif principal de sa théorie des lieux centraux, élaborée en 1933.

CHRISTALLER a considéré dans cette théorie, une plaine uniforme, sans obstacles, comme des fleuves ou des montagnes, pour pouvoir localiser un centre urbain ou commercial. Il a emprunté donc le chemin de Von THUNEN (1826) en sens inverse : ce dernier a posé l'existence de la ville centrale, et s'est demandé comment se répartissaient les productions agricoles dans le territoire environnant, tandis que CHRISTALLER a posé l'existence de la surface habitée, et il s'est demandé ensuite où devait se situer les centres urbains.

#### **1. Géométrie du modèle:**

Trois paramètres entrent en jeu dans la formulation de la théorie des lieux centraux : la portée spatiale du bien (distance relative au prix maximum de transport), son aire de marché (circulaire au début), et le seuil d'apparition (fréquence ou rareté d'un produit).

## Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.

### 2-Portée spatiale du bien :

En mettant l'accent sur l'arbitrage fondamental entre coûts fixes de production et coûts de transport, la théorie des lieux centraux constituait une excellente base de départ. Et puisque les coûts de produit augmentent en s'éloignant d'une place centrale à une autre place centrale peut apparaître à une certaine distance dans des conditions de rentabilité valables.

D'où l'importance de la notion de la portée spatiale d'un bien, qui représente la distance maximale qu'un consommateur accepte de franchir pour se procurer le service, ce qui représente l'accessibilité théorique. La notion de centralité justifie le regroupement en un même lieu des services de mêmes portées destinées à la population dispersée dans la région complémentaire (ou zone d'influence), dont le centre polarise la clientèle. CHRISTALLER (1933) recourt au concept simple de distance euclidienne et réussit à faire comprendre la logique de la constitution des systèmes urbains dans un espace homogène. L'espace se trouve ainsi occupé par des places de marchés régulièrement disposées.

### 3- Aires de marchés circulaires:

La portée spatiale déterminée par le rayon d'un cercle représentant l'aire de chalandise au centre de laquelle le producteur ou distributeur vont s'implanter. Partant du fait qu'un bien est offert à partir d'un lieu central, la zone de desserte représente donc un cercle dont le concept de base est celui des aires de marchés. La juxtaposition de ces cercles (figurant la concurrence) le conduit, finalement, à s'apercevoir très vite que cette représentation n'est pas la plus adéquate puisqu'il existe des zones vides qui ne peuvent être desservies.

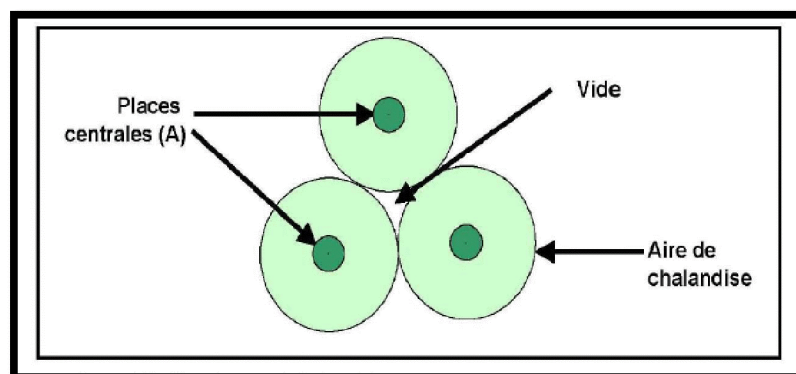


Figure 35: Aire de marché circulaire.  
Source : CHRISTALLER W., 1966.

## Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.

Pour couvrir l'ensemble de l'espace, il décide d'emboîter ces cercles à l'aide d'hexagones (figure 15). L'hexagone, quelle que soit sa taille devient le support géographique de référence des données économiques. A noter que les seules autres structures géométriques qui permettent de découper l'espace en entités homogènes sont le carré et le triangle. CHRISTALLER avait montré ainsi que la forme optimale de ces espaces est hexagonale.

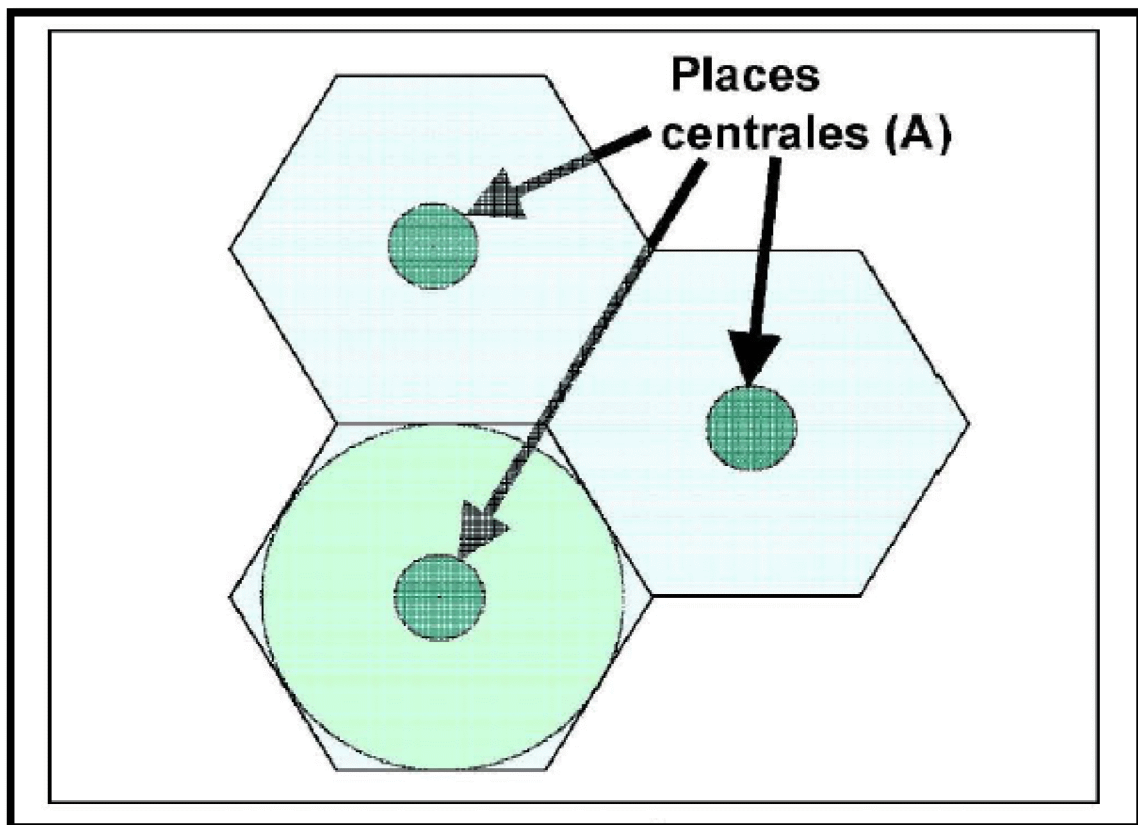


Figure 36: Aire de marché hexagonale.

Source: CHRISTALLER W., 1966.

### 4- Seuil d'apparition d'un bien ou service et le rang du marché :

La forme du marché, son importance et l'étendue de sa zone desservie dépend en particulier de deux facteurs, le type de service offert et le comportement des consommateurs.

La théorie de W. CHRISTALLER reste à la base d'une répartition des systèmes de peuplement fondée sur l'offre et la demande de services. Elle distingue les biens et services supérieurs des inférieurs, les supérieurs (comme articles de luxe, services d'experts, l'opéra ou la chirurgie de haut niveau) étant peu demandés ayant de grandes aires de marché, tandis que les

## **Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.**

---

inférieurs (comme la restauration rapide ou la coiffure) ont de petites aires de marché. Les niveaux de services offerts sont définis par des portées spatiales et des seuils d'apparition du service qui correspondent à des seuils de rentabilité de cette activité économique.

### **5- Principe du modèle de W. CHRISTALLER:**

Son modèle repose sur le désir de concevoir une théorie permettant le regroupement de biens et services différents que la concurrence spatiale conduit à les éparpiller, chacun dans son domaine. Il cherche à déterminer comment de tels regroupements, comme facteurs de polarisation, peuvent se faire dans les meilleures conditions possibles du point de vue des consommateurs. Deux principes sont évoqués:

#### **a. Déplacements à buts multiples:**

La principale raison qui pousse les auteurs de la théorie des lieux centraux à regrouper les services dans un seul lieu central, tient au caractère souhaitable des déplacements à buts multiples, malgré la présence de profits anormaux. CHRISTALLER considère que, si un lieu central peut offrir l'opéra et la chirurgie de haut niveau, il devrait aussi être en position d'offrir la restauration rapide et la coiffure. C'est l'ordre normal des choses, celui qu'on observe généralement.

#### **b. Hiérarchie fonctionnelle des centres:**

Il s'agit de rendre compte de l'organisation de l'espace selon des hiérarchies fonctionnelles de villes assez figées, c'est à dire la façon dont les villes apportent des services à leur périphérie. Les plus rares sont localisés dans les grandes villes; les plus élémentaires, dans des centres plus modestes.

Donc, une place centrale (A), de rang 1 (le plus haut), possédant une grande quantité de biens et de services, offrira à des places centrales (B) de moindre importance situées à une distance  $d$ , de rang 2, ces biens et services. Ces villes «satellites» (B), de la même manière, offriront leurs services et biens avec des portées plus faibles, à des places centrales encore moins importantes (C), situées une distance. Il s'établit une véritable hiérarchie fonctionnelle (la distance suit une progression). Trois sous – modèles ont été développés selon les principes de transport, de marché et le principe administratif qui rend compte de l'influence privilégiée d'une contrainte par rapport à une autre.

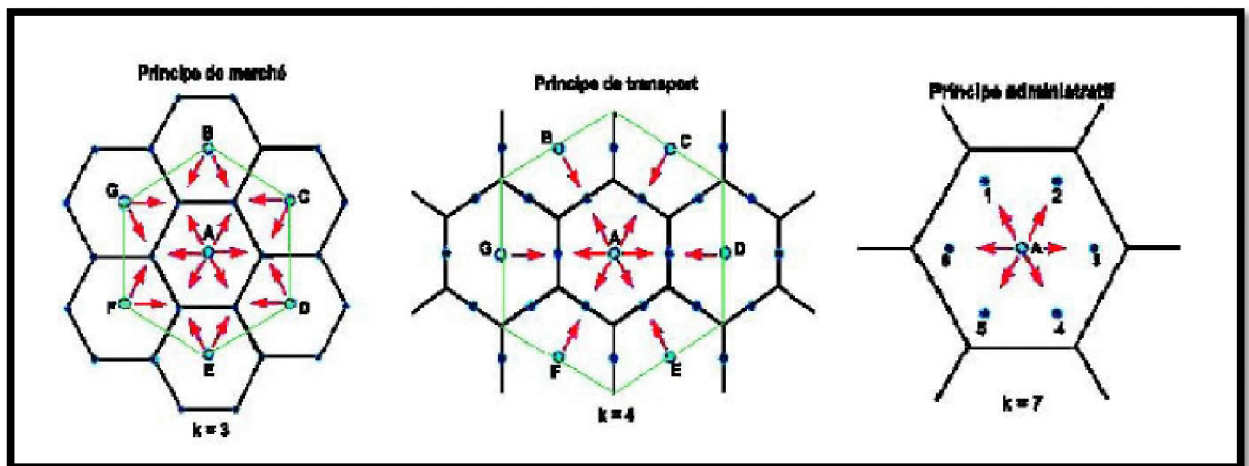


Figure 37: Les trois principes d'organisation des lieux centraux.

Source: CHRISTALLER W., 1966.

## II. LES MODELES GRAVITAIRES DE LOCALISATION COMMERCIALE

Les modèles gravitaires de localisation commerciale se fondent sur le déplacement des personnes engendré par la pratique commerciale. Ils se fondent sur l'hypothèse que le consommateur fréquente le point de vente le plus proche à la condition qu'il offre le produit ou le service recherché. La distance à parcourir est considérée comme l'élément essentiel à prendre en compte pour l'analyse de l'aire d'influence commerciale. En effet, le principe à l'origine de toute réflexion qui désire déterminer les fondements de la localisation commerciale est celui du moindre effort: le consommateur cherche toujours à acheter ce qu'il désire en parcourant la distance la plus courte possible. Parmi plusieurs possibilités, le demandeur tend finalement à choisir celle qui implique la moindre dépense d'énergies.

En se fondant sur ces principes, les modèles gravitaires ont constitué les premières méthodes de détermination théorique de l'aire de marché, en caractérisant l'intensité et les influences réciproques de la relation entre unités géographiques à l'intérieur d'un territoire. Au début, les unités géographiques prises en considération par les premiers modèles gravitaires n'étaient pas liées à la pratique commerciale, mais au contraire aux villes et aux déplacements engendrés par les migrations. Ensuite ces premiers modèles ont été adaptés à l'analyse de l'aire de chalandise.



## Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.

### A-Modèle gravitaire et aire d'influence des unités géographiques :

La méthodologie pour servir à la détermination de découpages spatiaux (sont la conversion en surface de l'intensité d'une relation entre les unités géographiques) de zones à l'intérieur desquelles certaines unités sont considérées comme influentes. Deux types de modèles gravitaires utilisés : le modèle gravitaire classique et le modèle de potentiel.

$${}_iP_o_j = k \times \frac{E_j}{d_{ij}}$$

- ${}_iP_o_j$  est le potentiel du lieu  $j$  sur le lieu  $i$
- $E_j$  est l'émissivité de  $j$
- $d_{ij}$  est la distance entre  $i$  et  $j$ ,  $k$  une constante.

Ce modèle de potentiel est aussi un modèle d'interaction : le Potentiel  ${}_iP_o_j$  produit en un lieu  $i$  par la masse  $E$  du lieu  $j$  peut s'interpréter en termes d'influence, d'accessibilité, d'attraction, ou de proximité des unités géographiques. Le potentiel total d'un lieu  $i$  appartenant à un territoire composé de  $n$  lieux est égal à :

$$\text{Potentiel total de } i = \sum_{j=1}^n {}_iP_o_j .$$

L'influence se traduit alors par un champ de force entourant l'unité et dont l'intensité diminue avec la distance. En reliant les lieux d'égal potentiel (Stewart, 1941), on obtient alors un découpage spatial visualisant l'influence d'une unité géographique sur l'ensemble d'un territoire. On a pu ainsi déterminer le potentiel économique des régions de la CEE (Keeble et al. 1982, fig. 59, p547).

### B-Modèle gravitaire et transport urbain :

Le modèle gravitaire utilisé dans les années 1960-1980 pour élaborer le système de transport urbain des principales villes européennes et américaines est le modèle général de planification du trafic dit « à quatre étapes » :

## Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.

---

- 1. Déterminer la quantité du trafic engendré par chaque zone du territoire.
- 2. Distribuer ce trafic entre les différentes zones.
- 3. Répartir ces courants de trafic entre les modes de transport,
- 4. Affecter aux différents tronçons des réseaux les courants de trafic de chaque mode de transport.

Cette utilisation pragmatique permet la diffusion du modèle gravitaire dans les milieux de recherche, et... le dénature !

Le nouveau modèle ne respecte pas toutes les hypothèses et est défini ainsi :

$$I_{ij} = k \times \frac{M_i^{b_1} \cdot M_j^{b_2}}{d_{ij}^{b_3}}$$

k, b1, b2, b3 sont des constantes déterminées par un calibrage du modèle.

La possibilité de rendre linéaire le modèle par une transformation logarithmique permet de calibrer celui-ci par la régression multiple. La procédure de calibrage consiste à déterminer les constantes du modèle en les ajustant à la réalité empirique observée.

### C-Les premières analogies avec le modèle gravitaire de Newton :

#### 1-Les lois de Ravenstein (1885-1889) : les Courants migratoires.

C'est à travers l'observation des migrations humaines qui ont caractérisé la fin du XIXème siècle que Carey (1858), et ensuite Ravenstein (1885) ont établi les premières lois empiriques décrivant les phénomènes migratoires en les rapprochant par analogie à la loi de gravitation universelle.

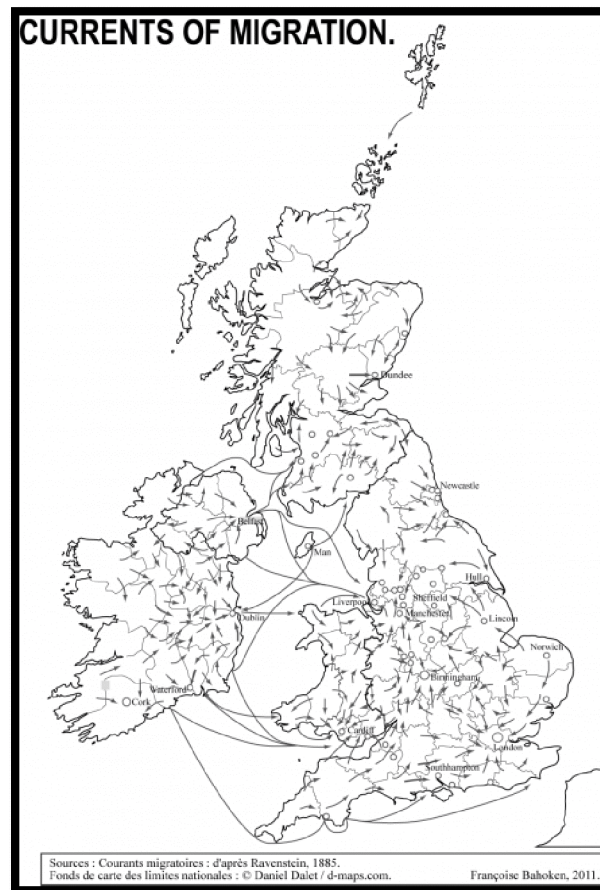


Figure 38 : Les Courants migratoires, d'après Ravenstein (1885)  
Source : Bahoken. F, 2011

### a-Les lois de Ravenstein :

1. Le nombre de migrants diminue quand la distance augmente; la plupart ne va pas très loin; ceux qui se déplacent sur de grandes distances se dirigent de préférence vers les grands centres commerciaux et industriels;
2. Le processus se fait de la façon suivante: une ville à croissance rapide attire les gens des régions environnantes; les vides ainsi créés sont comblés par les migrants de districts plus éloignés; la force d'attraction des grandes villes dynamiques se fait donc sentir de proche en proche en diminuant d'intensité. Le nombre de migrants de la zone d'accueil est donc proportionnel à la population de la zone d'origine et inversement proportionnel à la distance qui les sépare;
3. Chaque courant principal de migration suscite un contre-courant compensatoire.
4. Les citadins ont une mobilité plus faible que les ruraux.
5. Les femmes ont une mobilité plus faible que les ruraux.

## Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.

6. L'intensité des migrations augmente avec le développement du commerce, de l'industrie et des transports.

7. Les facteurs déterminants la migration sont nombreux mais le plus important est le facteur économique.

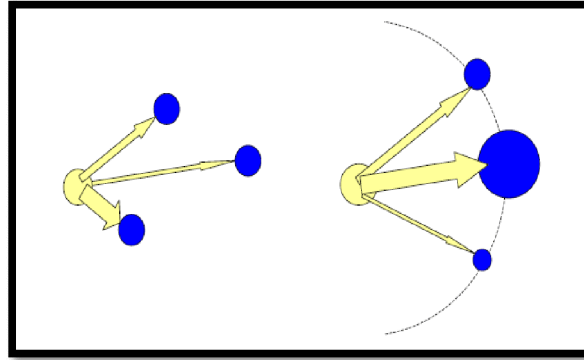


Figure 39: Dynamique des territoires : l'analyse par échelle.

Source: D. Bernateau, J. Bouissou, P. Georges, 2007.

L'analogie entre les phénomènes humains et la loi de gravitation universelle de Newton n'était pourtant pas une nouveauté dans l'analyse géographique de l'époque. L'existence d'une simple relation mathématique entre l'éloignement physique des lieux (mesuré par une métrique continue) et le volume (ou l'intensité) des relations qui s'établissaient ou qui pouvaient s'établir entre les unités géographiques, avait déjà été postulée par d'autres modèles antérieurs aux lois de Ravenstein. En effet, plusieurs auteurs avaient déjà proposé de transposer aux phénomènes de migrations humaines la loi de gravitation universelle (Pareto, Wilson, Tobler); mais ce n'est seulement avec les lois de Ravenstein que cette relation devient explicite. Pour cette raison, ces lois peuvent être considérées comme les précurseurs des formalisations théoriques successives des modèles plus généraux d'interaction spatiale.

### 2- La loi de Reilly (1931) et la formule du point de rupture :

En se fondant sur une analogie avec les propriétés de pesanteur des corps célestes, la population intermédiaire **I** localisée entre deux pôles urbains **A** et **B** sera attirée par chacun de ces pôles proportionnellement à leur taille et en proportion inverse de la distance entre la zone **I** et les pôles urbains **A** et **B**:

## Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.

Cette loi se fonde sur deux postulats:

- 1) les deux pôles attirant (les commerces des grandes villes) sont accessibles de manière équivalente par le consommateur, l'espace est donc homogène.
- 2) les deux commerces ont la même efficacité.

L'énoncé de Reilly se traduit par la formule suivante:

$$\frac{V_a}{V_b} = \left( \frac{P_a}{P_b} \right) \cdot \left( \frac{D_b}{D_a} \right)^2$$

$V_a$  = ventes dans la ville "a" auprès de la population de la ville X

$V_b$  = ventes dans la ville "b" auprès de la population de la ville X

$D_a$  = distance séparant la ville "a"

$D_b$  = distance séparant la ville "b"

$P_a$  = population de la ville "a"

$P_b$  = population de la ville "b"

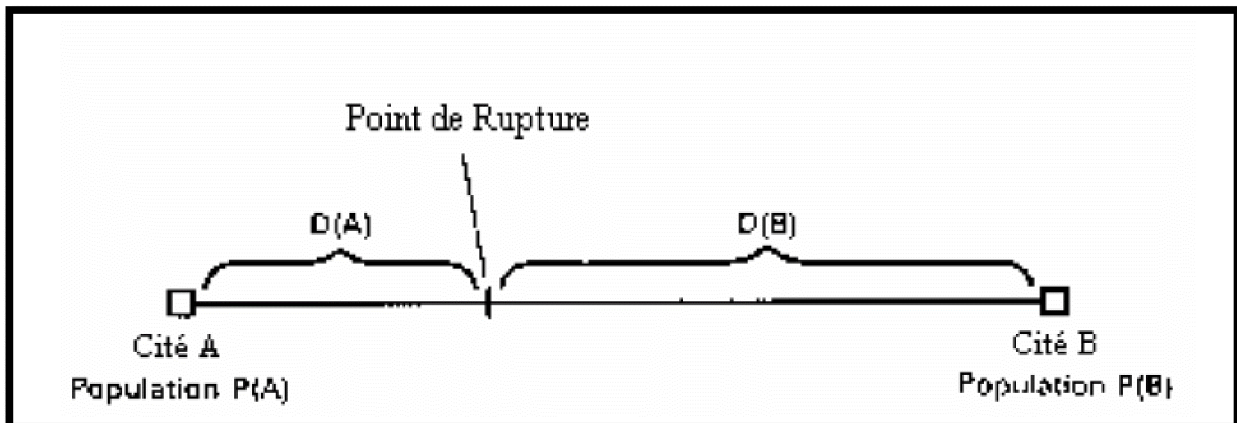


Figure 40 : Illustration de la Formule du Point de Rupture.

Source: GUIDO P. (1971).

### a. Première généralisation de la loi de Reilly :

Cette loi a été ensuite généralisée en amenuisant le rôle assigné à la distance par Reilly. En effet, élever à la seconde la valeur de la distance n'est valable que pour certains types de relations. La diminution de l'influence selon le carré de la distance peut s'avérer trop forte dans le cas de biens rares et coûteux, ou au contraire trop faible dans le cas des services

## Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.

banals, des biens à faible coût, ou dans le cas d'un coût de déplacement trop élevé par rapport au bien à acheter.

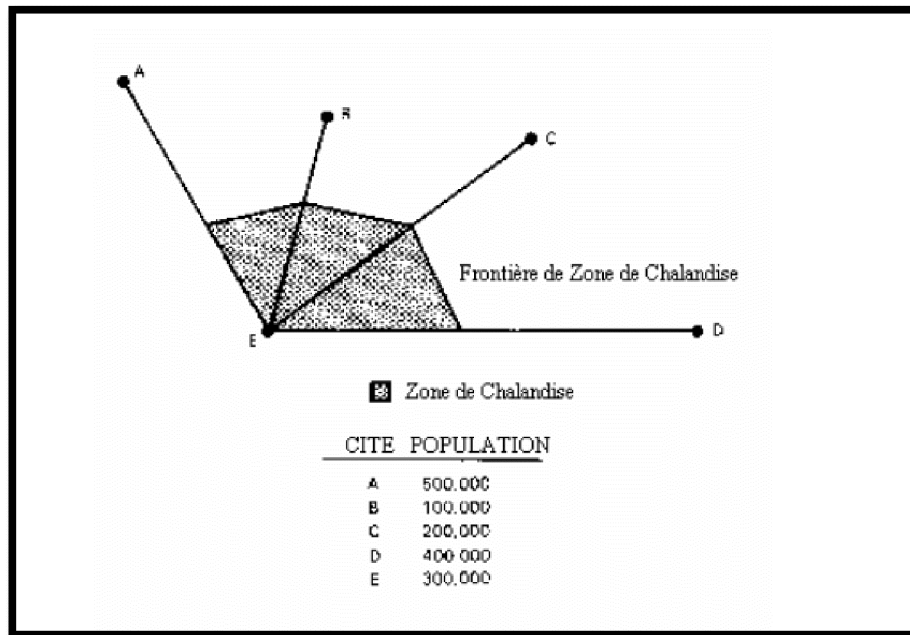


Figure 41 : Estimation d'une Zone de Chalandise par la Méthode du Point de Rupture.

Source: JOLIBERT. A, ALEXANDRE. D. (1981)

Cette loi peut aussi se décliner réciproquement pour déterminer la zone d'influence d'un centre d'attractivité par rapport à un ensemble de centres concurrents : on peut dessiner le périmètre sur lequel, compte tenu de la taille du centre en question, les flux « hésitent » à aller vers l'un ou l'autre, en quelque sorte une « ligne de partage des eaux ».

Cette loi est couramment utilisée pour calculer les aires de chalandises d'un centre commercial, en substituant à la distance le temps de parcours entre l'origine du flux et le point d'attraction. En effet, sur un territoire réel, le temps de parcours n'est pas directement proportionnel à la distance, en fonction notamment des infrastructures.

Une façon rapide de visualiser cet effet consiste à dessiner des « isochrones » (ligne figurant la distance parcourue depuis un point en un temps donné) à partir des points concurrents (voir figure 21). Le bassin de chalandise étant déterminé, des enquêtes socio-économiques peuvent permettre de déterminer le spectre de la population sur le territoire résultant, et permettre d'approcher par simulation une probabilité de chiffre d'affaire potentiel

## Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.

pour un produit donné, puis un chiffre d'affaire probable en combinant avec des paramètres de comportement (fréquence d'achat, par exemple).

Un tel modèle, une fois l'ensemble des paramètres acquis (isochrones, spectre socio-économique, habitudes d'achat par secteur et catégorie de produit et/ou services), se révèle effectivement très puissant et opératoire.

Son application montre pourquoi, par exemple, les grands centres commerciaux se localisent préférentiellement aux intersections de grandes voies rapides de desserte (outre la disponibilité de terrains), et pourquoi l'accumulation d'offres de services et biens dans un lieu crée les conditions d'un meilleur positionnement concurrent. Il permet d'entrevoir le phénomène de « masse critique », comme étant un seuil au delà duquel le centre a une attraction suffisante pour ne plus être concurrencé à l'intérieur d'une isochrone suffisante.

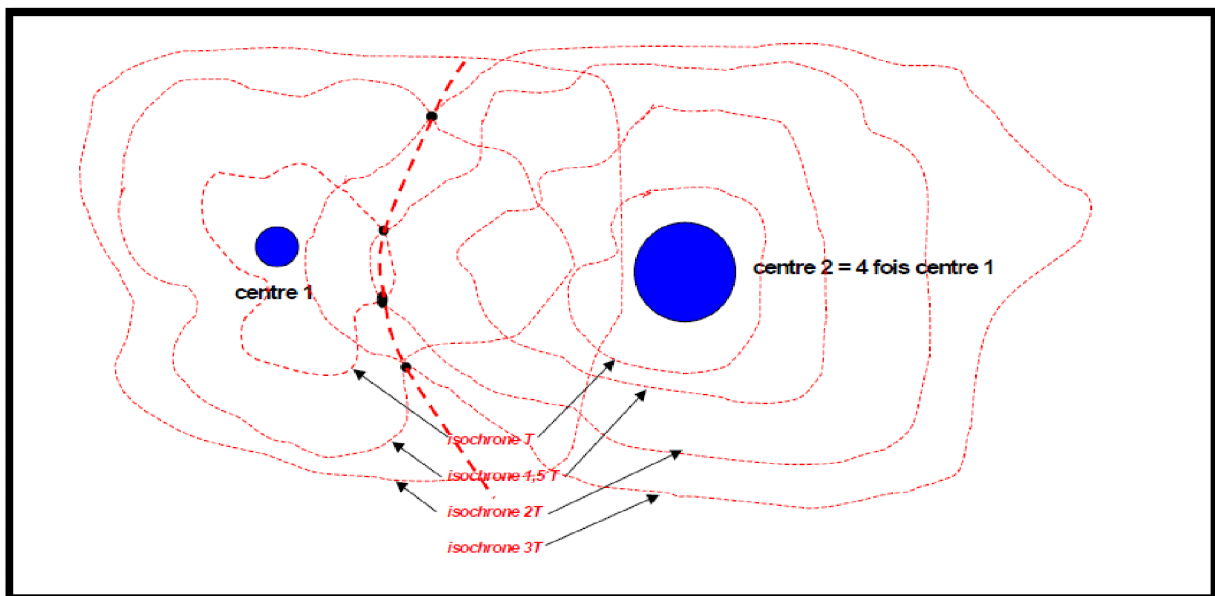


Figure 42: Isochrones (ligne figurant la distance parcourue depuis un point en un temps donné).

Source: D. Bernateau, J. Bouissou, P. Georges, 2007.

De son côté, Converse (1949), élabore sa loi en se basant sur celle de Reilly. Il en retient presque les mêmes variables avec quelques modifications près se rapportant au calcul du point de partage entre les zones de desserte de deux centres urbains.

## Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.

---

Il a déterminé que cette loi semblait pratiquement vérifiée sur un certain nombre de centres urbains avec  $\alpha$  et  $\beta$  égaux respectivement à 1 et à 2, ce qui correspond précisément à l'énoncé de la loi de la gravité universelle, soit :

$$\frac{V_a}{V_b} = \frac{P_a}{P_b} \times \frac{D_b^2}{D_a^2}$$

Pour délimiter la frontière de la zone de chalandise de deux aires de marché éloignées, les populations des pôles urbains A et B,  $V_a$  et  $V_b$ , sont remplacées par un indicateur du potentiel de chaque zone. Le point de rupture de l'attractivité commerciale issue du pôle urbain A et du pôle B est alors indiqué par son abscisse X à partir du pôle A.

Selon Cliquet (1988), la loi de Reilly a été validée à diverses reprises et reste un outil très élémentaire. Ceci dit et malgré les améliorations apportées à cette loi, celle-ci présente plusieurs limites. En effet, le modèle gravitaire ne considère que la distance dans l'explication de l'attraction commerciale. Or, plusieurs auteurs affirment que le processus de choix inclue trois étapes : la préférence, le choix et la fidélisation (Spiggle et Sewall, 1987).

En 1954, L.W.Elwood va plus loin et propose de remplacer la notion de distance par celle de temps de conduite. La distance, pour L.W.Elwood, ne se résume pas en termes de kilomètre à parcourir mais plutôt en termes de temps à mettre pour se rendre à un point de vente. Car, géographiquement parlant, un magasin de vente peut être plus proche que d'autres magasins alors que pour s'y rendre le client met plus de temps. Et cela pour diverses raisons : les embouteillages, les moyens de transport, les déplacements intra et interurbains...En somme, la mobilité urbaine influe manifestement sur le temps de déplacements. Tous ces faits montrent le comportement spatial à travers une description explicite des formes d'optimisation et la quête perpétuelle du consommateur qui cherche à minimiser la distance. Cette conception de la géographie du commerce et du consommateur est une approche déterministe qui postule que : « *le modèle de choix de magasin le plus simple est fondé sur l'hypothèse du centre le plus proche* »( Gérard Cliquet, 2002). En d'autres terme, tout client ne fréquente que le point de vente le plus proche de lui.



## Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.

---

L'intérêt de la loi de Converse est de permettre une évaluation rapide et approximative des flux commerciaux d'une zone de chalandise sans avoir besoin de faire une enquête de terrain coûteuse. Elle présente, toutefois, des limites, du fait qu'elle n'est adaptée que pour une zone de chalandise caractérisée par un habitat dispersé, particulièrement les grandes périphéries rurales saturant les villes.

### 3-Le modèle de Huff ( 1963): L'estimation des parts de marché :

Huff a été le premier à introduire au début des années 60 un modèle d'interaction spatiale tenant compte de la concurrence. Selon lui. Un consommateur n'est pas rivié irrémédiablement à un magasin mais est susceptible d'hésiter entre plusieurs choix de lieux d'achats. Tous les magasins ont donc une chance d'être fréquentés, cette approche probabiliste tranchant avec l'approche déterministe qui prévalait à cette époque. Selon Huff, la surface de vente du commerce en particulier joue un rôle important dans son attractivité vis-à-vis des clients tout autant que sa proximité.

La probabilité qu'un consommateur au point  $i$  fréquente un magasin particulier au point  $j$  est donnée par l'axiome de Luce.

$$p_{ij} = O_{ij} / \sum_k O_{ik}$$

Ce modèle de Huff est une des premières approches de la période qui considère les aires de marché comme des unités complexes, continues et probabilistes. La loi de Huff permet de repérer les zones exclusives (où un centre domine) et les zones d'indifférence (où, par exemple, une publicité bien ciblée permettra d'attirer de nouveaux clients). Mais le point faible du modèle de Huff est qu'il considère exclusivement les environs immédiats du magasin en analyse. Il ne permet donc pas de considérer les zones d'influence commerciale disjointes.

Dix ans après, Masao Nakanishi et Lee G Cooper font des extensions du modèle de David Huff connue sous le nom de MCI (Multiplicative Compétitive Interaction). Ici, la taille (ou le "poids") du centre devient la résultante d'une accumulation de facteurs qui vont du nombre de places de parking, de caisse à l'image que les consommateurs ont de la marque du distributeur ou des produits proposés, ou encore à la qualité de l'accueil et à l'ambiance du point de vente.

## Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.

---

Ce modèle intègre donc d'autres paramètres que sont l'attraction et la taille du magasin. Les MCI (Multiplicative Competitive Interaction) associent aussi la facilité de stationnement, de l'ambiance du magasin et sa fonctionnalité( Lakshmanan T.R.,Hansen Walter, 1965). « Le modèle de David Huff et le MCI sont tous deux des modèles désagrégés, autrement dit leurs résultats sont théoriquement destinés à un seul consommateur » 4 Cliquet Gérard2002. Or le commerce en détail vise des masses importantes.

Ces modèles et MCI ont aussi un défaut majeur : la propriété d'indépendance des possibilités de choix non pertinents (Independence of Irrelevant Alternatives ou IIA). Cela traduit le fait que le consommateur a la possibilité de faire un choix non pertinent et au cas échéant la presque totalité des théories deviennent sans importance. Toutefois, il faut constater que les modèles et MCI mettent en relief une série d'éléments :

- La prise en compte des comportements des individus dans l'espace;
- Le coût et le temps de déplacement liés à la distance;
- L'attraction d'un point de vente du fait de sa position et sa capacité de répondre aux besoins des clients;
- La localisation de l'offre et des potentiels clients ;
- La configuration spatiale des phénomènes de population, de consommation et de revenu;
- Le choix des places centrales.

### **4-Le modèle de substitution (1965) : le pouvoir d'attractivité.**

En 1965, à travers l'introduction de la notion d' « occasion interposée », le modèle gravitaire est perfectionné. La variable exprimant la distance est remplacée par une autre variable exprimant les interactions entre différentes unités géographiques. Il fut ainsi défini le concept d' « occasions interposées » (*intervening opportunities*).

A travers ces nouveaux concepts sont ainsi introduits les effets d'absorption et de concurrence entre masses géographiques. En effet, l'intensité des interactions entre  $i$  et  $j$  est influencée par l'existence d'autres éléments du territoire possédant une masse et pouvant se substituer ou se concurrencer à la masse de l'unité  $j$ . Sous l'influence de ces éléments, le pouvoir d'attraction de l'unité  $j$  est diminué surtout à cause du pouvoir d'absorption (et donc d'attractivité) des autres unités géographiques qui se trouvent sur le territoire. Dans ce perfectionnement du modèle gravitaire, le rôle de frein exercé par la distance est remplacé par le rôle des masses en interaction à l'intérieur du territoire en étude.

## Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.

Dans ce perfectionnement du modèle gravitaire, les valeurs d'interaction  $I_{ij}$  ont été recalibrées en tenant compte des contraintes dues aux interactions totales du système, ainsi qu'aux coûts nécessaires pour la réalisation de l'interaction. Les variables ajoutées au modèle de base permettent ainsi de considérer l'attractivité des zones de destination, des similarités, des complémentarités et des différences entre les zones en relation. La vision simpliste qui considérait exclusivement la distance comme le seul facteur de frein, a été corrigée.

Le modèle de substitution est décrit par la formule suivante:

$I_{ij}$  = interaction entre les unités  $i$  et  $j$ .

$SL_i$  = total des interactions émises par  $i$ .

$SC_j$  = total des interactions attirées par  $j$ .

$d_{ij}$  = distance entre les unités  $i$  et  $j$ .

$n$  = nombre d'unités géographiques.

$\beta$  = paramètre à calibrer.

$$I_{ij} = SL_i \cdot \frac{SC_j / d_{ij}^\beta}{\sum_{j=1}^n \frac{SC_j}{d_{ij}^\beta}}$$

### 5-Le modèle de Nakanishi et Cooper (1974) « Multiplicative competitive interaction model »

Ce modèle plus qu'un modèle gravitaire est un modèle d'attirance. En effet, à partir des années septante les auteurs commencent à privilégier l'acception qui considère l'attirance plutôt que la gravitation. Ces derniers modèles sont de plus en plus compliqués et ne présentent presque plus aucune relation avec le modèle gravitaire.

Dans la formule décrivant les interactions spatiales est introduite une multitude de variables décrivant les magasins qu'on veut étudier: la mesure de l'image, de l'apparence, le niveau des prix, la publicité, le nombre d'employés, le nombre de caisses aux sorties, la possibilité d'utiliser une carte de crédit, etc. Mise à part sa complexité, le modèle possède une bonne efficacité prédictive. La probabilité  $P$  de choisir de fréquenter le magasin  $x$  parmi toutes les autres possibilités est exprimé à travers la formule:

## Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.

---

$$P(x,T) = \frac{V(x)}{\sum_i^T V(y)}$$

Où  $V(x)$  représente l'utilité de la possibilité  $x$  et  $\sum_i^T$  la somme des utilités de toutes les autres possibilités  $T$ .

### 6-Le modèle du potentiel (1979)

D'autres auteurs, en s'intéressant à l'étude de différentes interactions spatiales, ont repris eux aussi le modèle gravitaire, mais cette fois en introduisant le potentiel de deux masses des lieux d'interaction.

$${}_i P o_j = k \cdot \frac{E_j}{d_{ij}}$$

${}_i P o_j$  = potentiel du lieu  $j$  sur le lieu  $i$ .

$E_j$  = émissivité de  $j$ .

$d_{ij}$  = distance entre  $i$  et  $j$ .

$k$  = constante.

Le potentiel total d'un lieu  $i$  appartenant à un territoire composé de  $n$  lieux est alors

$$\sum_{j=1}^n {}_i P o_j$$

Le concept de potentiel et d'émissivité reprend les principes d'occasions interpolées du modèle de substitution. Le potentiel peut en effet s'interpréter en termes d'influence, d'accessibilité, d'attraction ou encore de proximité des unités géographiques.

## **Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.**

---

Le modèle gravitaire résume bien l'essentiel des mouvements qui se produisent dans un milieu où la mobilité et l'accessibilité sont relativement homogènes. Il prédit par exemple assez bien l'ampleur des flux de déplacements domicile-travail dans un bassin d'emploi urbain, à partir de la répartition des zones de résidence et des zones d'emploi. Des expressions plus raffinées du modèle sont aussi utilisées pour la prévision des besoins en infrastructures de transport. Enfin, sous diverses formes, la formulation gravitaire de l'interaction spatiale est reprise dans de très nombreux modèles plus complexes.

### **III.POSITIONNEMENT EPISTEMOLOGIQUE ET MODELE HEURISTIQUE:**

Afin, d'entamer l'analyse de notre cas d'étude, il est nécessaire que nous utilisons le modèle d'analyse le plus adéquat, et qui couvre tous les aspects et facettes relatifs à la problématique des villes et leurs gestion urbaine.

Dans les études urbaines et régionales, la théorie des lieux centraux de Christaller occupe une place privilégiée; connaissance du monde théoriquement fondée, elle repose sur l'application de critère d'énergie minimale et sur la structuration hiérarchique des centres. La quête de nouveaux principes explicatifs suppose une confrontation permanente de la théorie à la réalité, et rend nécessaire l'approfondissement du concept de zone d'influence, concept central dans la théorie de Christaller. On peut à partir de la théorie des lieux centraux adapter un modèle multicritère de hiérarchisation fonctionnelles capable de mesurer et de classer les quartiers en fonction d'un certains nombres d'indicateurs.

Attraction et rayonnement, composants de l'influence urbaine, sont des phénomènes difficiles à mesurer. Faut-il utiliser un modèle de gravité ou employer des indices indirects (issus d'enquêtes par exemple) pour délimiter les aires d'attaches d'un centre? Quelles sont les limites inhérentes au concept de zone d'influence ?

Sans vouloir attribuer au modèle de gravité une valeur absolue, il constitue sans doute la traduction la plus fidèle (sur le plan méthodologique) du concept de zone d'influence. A l'instar des théories de localisation, les modèles de gravité mettent l'accent sur la friction de l'espace, en y ajoutant la notion physique de masse: l'interaction entre deux points (dans l'espace) serait mesurée par des variables de masse et de distance. Selon la loi de Reilly la zone d'influence d'un centre urbain varie en fonction de la taille du centre et de la distance (au carré) qui la sépare d'autres centres urbains: si l'on connaît la population et les fonctions centrales de chaque centre, ainsi que les distances entre les centres, les aires de marché

## **Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.**

---

peuvent être déterminées sans qu'il soit nécessaire d'entreprendre des enquêtes coûteuses et complexes parmi les consommateurs.

En ne donnant que le point absolu de rupture entre les zones d'influence de deux centres urbains, cette formulation élimine la possibilité que des centres intermédiaires subissent à la fois l'attraction de plusieurs villes. Elle ne s'applique parfaitement que le long d'axes de peuplement continus, sans centre intermédiaire.

### **A. Analyse de l'état actuel de la ville:**

Pour comprendre le fonctionnement spatial de la ville, il est important de connaître sa croissance démographique, la structure urbaine qu'elle présente et ses composantes afin de mieux diagnostiquer son homogénéité spatiale et sociale, car la plus part des modèles étudiés suppose cette homogénéité, son importance.

### **B. Evaluation de la hiérarchie fonctionnelle de la ville:**

L'organisation du système hiérarchique urbain se base sur un élément fondamental de la science régionale : la théorie des lieux centraux. Cette théorie propose une organisation hiérarchique des villes dans l'espace en se basant sur trois principes (Berry, 1967) : *le principe de marché, le principe de transport et le principe administratif*. *Le principe de marché* attribue à chaque ville du système une aire de marché en fonction des biens et services caractérisant les différents niveaux de la hiérarchie. Plus le niveau hiérarchique est bas, plus l'aire de marché sera réduite.

### **C. Identification des limites fonctionnelles:**

Pour l'identification des limites fonctionnelles de la ville, il y a plusieurs méthodes approuvées, les modèles gravitaires (la loi de Reilly) repose sur les deux principes suivants : du principe de masse, en déduit que le niveau d'influence d'une ville sur une région qui l'entoure dépend du nombre de population ; le principe de distance se traduit par une décroissance de ce niveau d'influence en fonction de l'éloignement de la ville. Ainsi l'équation fondamentale du modèle de gravité de Reilly est :

## Chapitre IV:état de l'art et positionnement épistémologique.

---

$$A_i = P_i / D_i^2$$

**A- la population :** C'est le nombre de population d'une ville donnée recensé.

**B- la distance :** La mesure de l'accessibilité considérée comme la plus intuitive est celle où seule la distance (séparant les différents lieux) est prise en compte. Cette mesure ne considère donc pas le niveau d'attraction du territoire.

Elle peut également rendre compte du relief ; les courbes iso-distances peuvent alors s'apparenter à des courbes de niveaux, sachant que plus le relief sera fort, plus les arcs seront longs pour de faibles distances "vol d'oiseau".

Cette distance peut être appréhendée de différentes manières soit :

- du nombre de nœuds ou d'arcs, on parle de distance "physique" ;
- du temps de transport calculé ou révélé, distance "temporelle" ;
- du coût monétaire et du coût temporel, coût généralisé du déplacement.

-B1 - Temps de parcours

Le temps de parcours, exprimé en minutes ou en heures, selon le cas, est relativement facile à saisir par la grande majorité des interlocuteurs. Il peut se décliner selon différents modes d'utilisation. Depuis/vers 1 pôle, en monomodal : on calcule tous les points accessibles par un réseau donné en un temps maximum donné. Le temps de parcours peut concerner le mode routier, le mode transport collectif routier, le ferroviaire, l'aérien, ... La représentation cartographique permet de mettre en évidence les zones encore enclavées par rapport à ce pôle, et où l'accessibilité est réduite du fait d'un manque d'infrastructures.

Après ce dernier classement, on peut confirmer ou infirmer le fonctionnement spatial de la ville ou son dysfonctionnement, pour pouvoir rechercher les causes, ainsi que les effets de la gestion urbaine sur ce fonctionnement spatial.

### CONCLUSION

Cet aperçu des différents modèles théoriques qui cherchent à décrire la localisation des équipements de vente au détail nous a dévoilé l'évolution du modèle gravitaire: de simple modèle inspiré des lois de la physique, à modèle entortillé qui prend en considération plusieurs variables et plusieurs paramètres qu'il faut calibrer en fonction du cas étudié. Cette tendance à vouloir exprimer les comportements humains à travers des modèles théoriques recouvre l'évolution de la pensée géographique pendant le XXème siècle.

D'abord, le modèle des valeurs foncières proposé par Von THUNEN (1826), en examinant les facteurs expliquant la répartition des activités autour d'un centre existant, a démontré que cette répartition obéit à une force équilibrante qui décroît dans un gradient de prix du foncier du centre à la périphérie, en remplaçant les activités à faible rendement par des usages plus «rentables».

À partir des réflexions sur les modèles gravitaires inaugurées par Ravenstein (1885), en étudiant et à prévoir la géographie des Courants migratoires, aussi par la théorie de la localisation industrielle de Weber (1909) que Reilly (1929) semble avoir véritablement établi le modèle en proposant une « loi » portant sur les distances et la population des centres urbains. Le modèle de Huff (1963) est fréquemment utilisé pour estimer des parts de marché et des chiffres d'affaires potentiels, est aussi beaucoup utilisé pour l'étude des concurrences, qu'elles soient externes ou internes.

Le modèle des lieux centraux issu des travaux de Walter CHRISTALLER (1933), s'intéresse aux zones d'influence des centres en s'appuyant sur leur portée spatiale, leur aire de marche et leur seuil d'apparition, pour dégager une classification des centres selon une hiérarchie fonctionnelle de toute la ville.

Aujourd'hui la tendance n'est plus celle de se concentrer uniquement sur le facteur distance, mais de considérer aussi le comportement et la satisfaction de l'individu autre que l'environnement et l'offre du lieu. L'attraction d'une ville donnée est donc étudiée à travers des sondages lourds qui prennent en considération plusieurs milliers de citoyens et qui ont pour but de déceler les composantes qui rendent attrayant cette dernière.



## Chapitre V : L'effet de la gestion urbaine sur le fonctionnement spatial.

---

### INTRODUCTION:

L'observation sur plus d'une décennie des dynamiques urbaines nous montre toute l'ampleur des mutations qui ont travaillé la ville de Biskra. Cette mutation a engendré un important mouvement de desserrement des populations et des activités, et une très forte croissance de la mobilité quotidienne.

Ce déploiement spatial de la ville a eu des incidences sur l'organisation et le fonctionnement de cette dernière, qui ont donné naissance à de nouvelles formes urbaines morcelées (quartiers).

Dans ce chapitre, nous allons procéder à l'analyse des différents quartiers composant la ville et les relations qui s'établissent entre eux, par les individus et les activités présentes.

Pour ce cela, on fera recours au logiciel GeoGebra 4.2. Il s'agit d'un logiciel classique permettant le traitement des données géographiques en visualisant des recherches thématiques. Ces données sont de deux sortes: les données graphiques, concernant l'actualisation 2008 du P.D.A.U de Biskra qui sont fournies par les services d'urbanisme de la wilaya de Biskra (D.U.C) sur un fichier numérique AUTO CAD comportant un plan rattaché aux coordonnées "Lambert Nord". Les plans comportant le découpage en îlots et en quartiers ont été fournis par la direction de l'urbanisme de l' A.P.C sur support papier ainsi qu'une photo aérienne récente couvrant Biskra, issue du site Internet "Coogle earth". Toutes les données numériques proviennent du dernier Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH) de 2008, fournies en fichier Excel sur CD comportant les détails de la répartition de la population et des activités par construction et par îlots. La construction de ce système a nécessité un effort considérable, pour transférer les plans d'un système à un autre et pour injecter les données dans les 3223 îlots composants la ville.

## **L'URBANISATION RECENTE ET SES SERVITUDES**

Sous l'influence de divers facteurs, une importante redistribution des effectifs humains s'opère depuis l'indépendance sur l'ensemble du territoire national. Ce mouvement profite en particulier aux villes qui cependant ne disposent pas des ressources nécessaires pour lever les contraintes imposées par leur rapide croissance. Il en résulte dès lors une crise de fonctionnement interne préjudiciable tant à l'épanouissement des populations qu'à la promotion des activités économiques modernes.

### **I-REPARTITION DES QUARTIERS SUR LA VILLE : LE DESEQUILIBRE**

L'espace urbain de la ville de Biskra compte 34 quartiers (voir Figure 43), l'analyse spatiale de la ville d'après la photo aérienne nous révèle que chaque quartier se distingue par la forme, le plan et la taille. Cette différence est due à l'étalement urbain qu'a connu la ville de Biskra durant une décennie et qui a conduit au bouleversement dans l'aménagement, dans l'occupation et dans la pratique de son espace urbain. Elle a aussi conduit à la prolifération du tissu urbain qui s'est présentée sous forme de cassure franche avec la trame existante. Le dysfonctionnement urbain est généré par une croissance impressionnante de la population, amorçant le processus de la crise de l'habitat. L'extension a été concrétisée sans pour autant prendre en ligne de compte la continuité avec l'ancien centre historique. Cette extension démesurée a nécessité l'intervention des pouvoirs publics par l'élaboration de plusieurs plans d'urbanisme opérationnels. Ces plans développent une croissance très rapide et non contrôlée malgré la présence de plusieurs contraintes et limites naturelles. La ligne ferroviaire, les zones militaires, industrielles et agraires ont joué des rôles d'obstacles pour la croissance (barrières artificielles et naturelles de croissance) dirigeant l'extension de la ville.

Le P.D.A.U de 1998 découpe la ville en zones d'extensions (Nord, Est, Ouest et Sud par la présence de la zone militaire et l'aéroport). Le souci affirmé dans l'élaboration de ces programmes c'est de répondre aux besoins infinis en matière de logements et équipements.

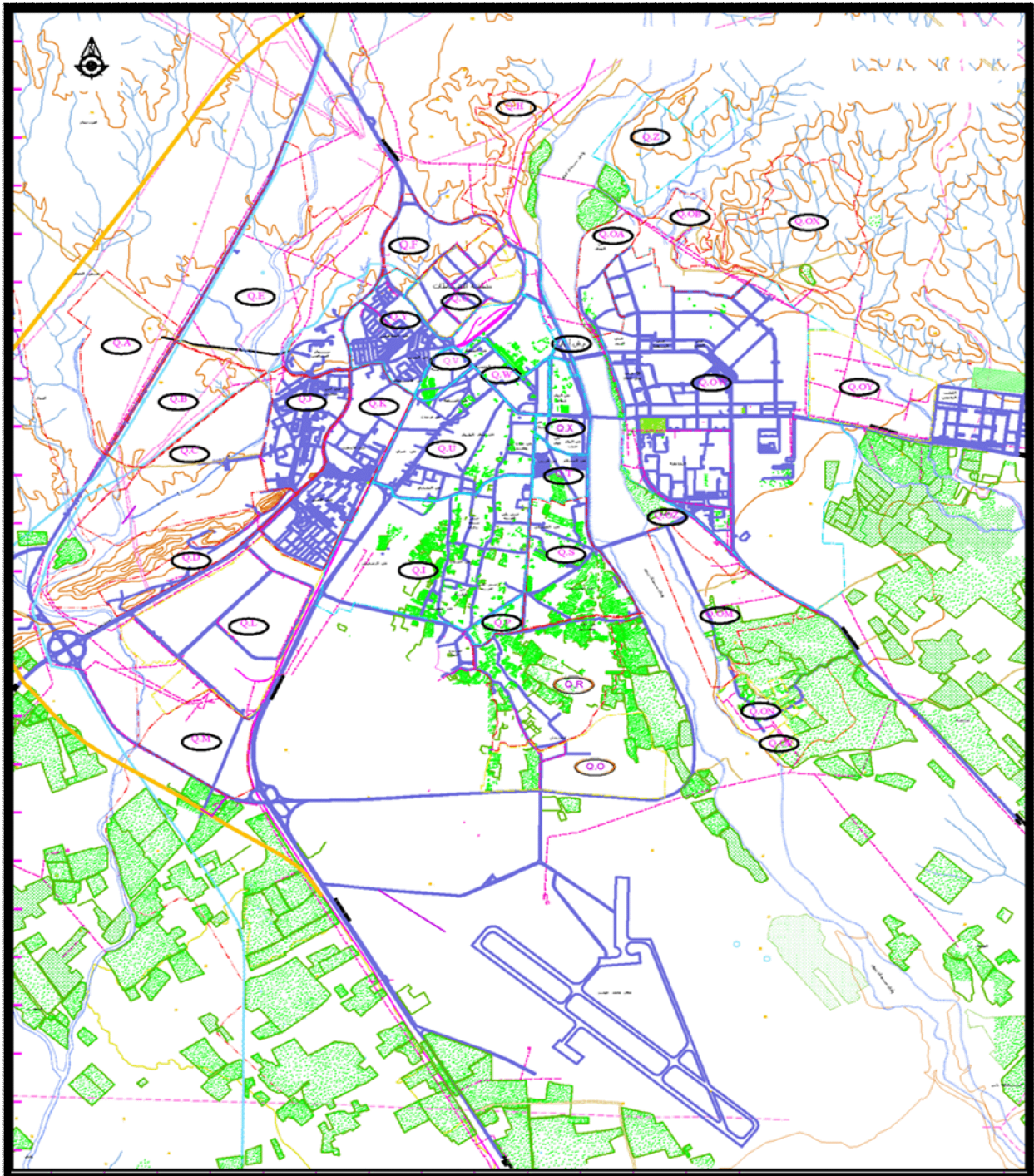


Figure 43 : Répartition des quartiers sur la ville de Biskra.

Source : Auteur 2013.

## **II-REPARTITION SPATIALE DE LA POPULATION SUR LES QUARTIERS DE LA VILLE :**

L'évolution du fait urbain de la ville de Biskra peut également s'analyser en fonction de la répartition de la population selon les quartiers. La dynamique de la croissance démographique est la base de toute évaluation des besoins en logements, travail, équipements, santé...etc. Il est donc impératif de s'y intéresser de près.

Sur le plan social, la ville de Biskra présente d'une manière générale, une armature urbaine fortement déséquilibrée qui se traduit par une forte polarisation et une forte pression sur des quartiers plutôt que sur d'autres. Selon le dernier Recensement Général de la Population et de l'Habitat (2008), la population de Biskra se répartit d'une manière aléatoire, Cette concentration de la population se traduit par la présence de contraintes naturelles (Oued, montagnes...), ou par l'affectation des sols à des usages spécifiques (université, zone industrielle, zone d'activités, zone d'équipements ou autres affectations...).

La figure 44 montre que la concentration de la population de Biskra, se caractérise aussi par un nombre de point de convergence autour du quel se concentre une partie de la population. Ces principaux points ou pôles sont: les quartiers Q.OW - Q .OA- Q. I- Q. Y- (voir liste des quartiers en annexe N° : 01). Cette concentration se justifie par la densité très élevée des nouveaux lotissements communaux. Et les quartiers anciens (populaires) d'une part, et les deux ZHUN Est et Ouest de l'autre. Ces ZHUN sont dominées par la présence des logements collectifs et des lotissements. Cette disparité sociale est due à une ségrégation de populations sur une base ethnique, qui a toujours marqué l'occupation des espaces urbains durant toute la période précoloniale qui a engendré la détérioration du tissu social en zone urbaine.

Cette évolution démographique rapide a mis à mal les efforts des pouvoirs publics en matière d'accueil et d'intégration des nouvelles populations. De ce fait, il s'est produit un décalage sans cesse croissant entre l'augmentation de la population urbaine et la satisfaction des besoins en termes de services urbains. En effet, il s'est produit une certaine forme de dichotomie entre le centre qui concentre l'essentiel des ressources urbaines et les périphéries où l'offre urbaine demeure de plus en plus déficitaire. Cette gestion insuffisante de l'urbain induit des problèmes en termes de développement et d'occupation de l'espace urbain, qui eux-mêmes entraînent des dysfonctionnements de tous les services en réseau.

Pour les quartiers Q.A- Q.D-Q.H- Q.Z- Q.OY-Q.ON- Q.OP (voir liste des quartiers en annexe N° : 01), ils représentent un taux de population presque inexistant ou nul et aucune présence d'équipements, ce sont des quartiers proposées par le P.D.A.U dont la réalisation est prévue à moyen et à long termes ; ces quartiers ne vont pas être pris en considération dans notre analyse pour ne pas déséquilibrer les résultats de cette dernière.

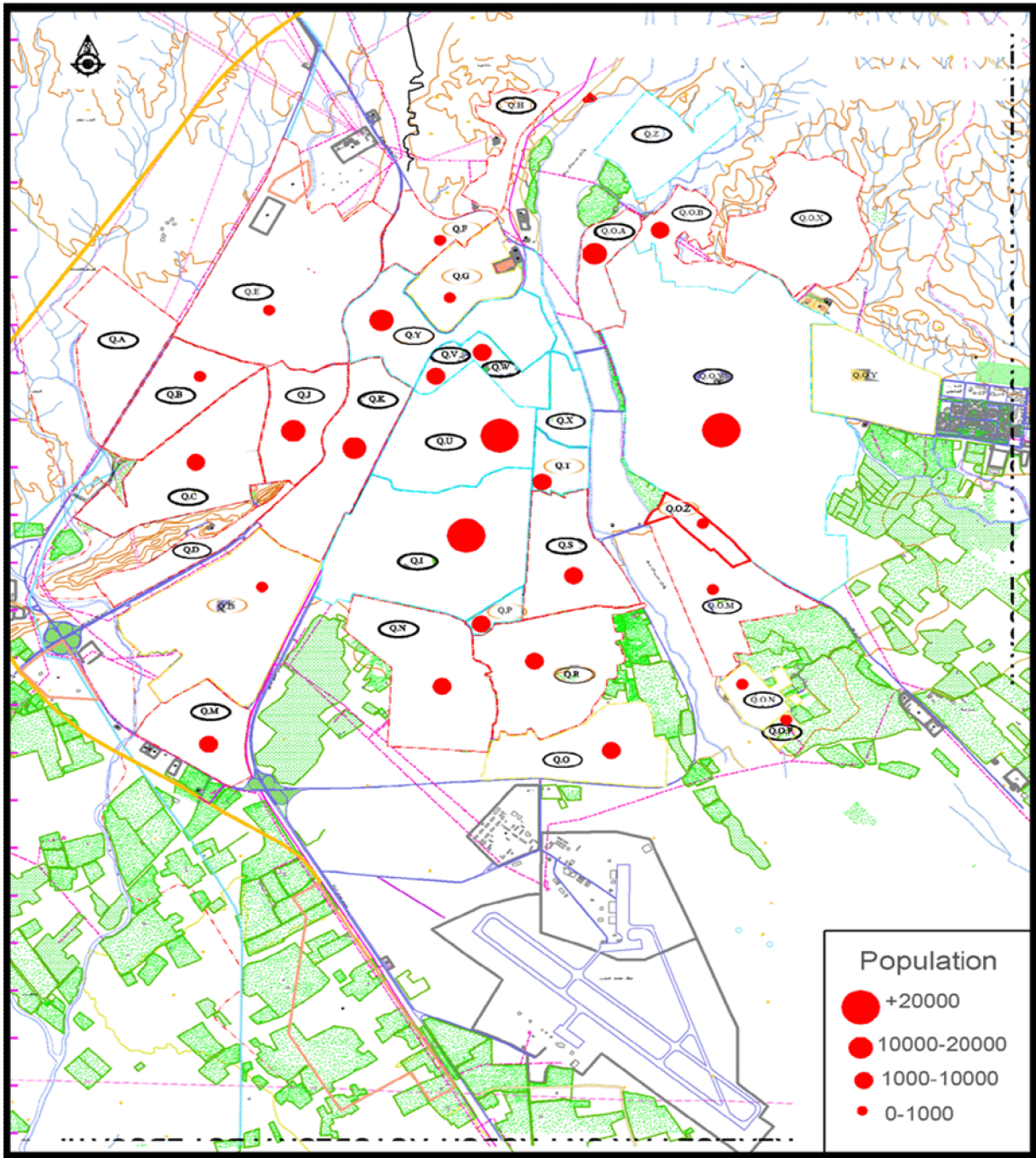


Figure 44 : Répartition de la population des quartiers sur la ville de Biskra.

Source : Auteur 2013.

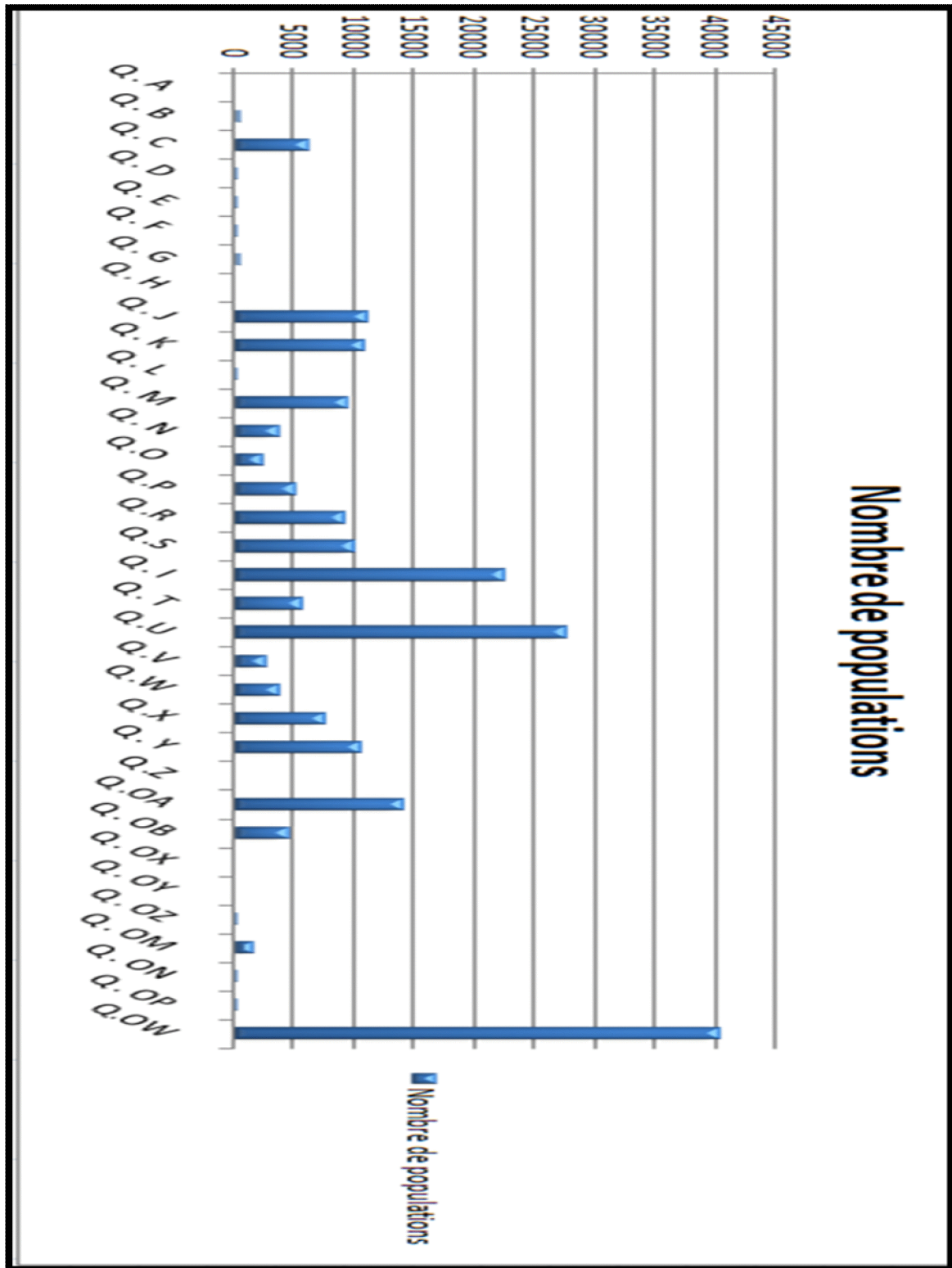


Figure 45 : Histogramme de répartition de la population par quartier de la ville de Biskra.

Source : Auteur 2013.

### **III- SURFACE DES QUARTIERS DE LA VILLE : DE TOUTES LES TAILLES**

Le périmètre urbain s'étend sur une superficie totale de 12770 hectares, dont 18.324.686 m<sup>2</sup> sont affectés à des usages multiples, le reste est constitué soit de terrains non constructibles (Oueds, monticules...) ou bien des résidus ou ceux réservés à la circulation, de telle sorte, qu'on aura une densité d'occupation qui atteint les 62 %. L'histogramme (figure 47) résume la répartition.

La forte croissance démographique de la ville de Biskra s'accompagne d'une importante consommation d'espace qui est amplifiée par la faible verticalité du bâti. Cette évolution spatiale horizontale explique les faibles densités observées à Biskra de manière générale.

Les besoins de la ville en terrains urbanisables sont en augmentation continue. Ils entraînent une diffusion du phénomène urbain qui peut être facilement lié à la configuration spatiale de la ville. Cette lecture permettra, aussi, de remarquer que la dynamique de la croissance urbaine de la ville se caractérise par la rapidité et la rupture importante avec les anciens tissus. Cette dynamique peut être analysée comme la résultante des trois principaux facteurs agissant sur les choix des individus:

- L'affaiblissement du déséquilibre entre le centre-ville et sa périphérie par la réalisation dans cette dernière de quelques organes administratifs et économiques;
- L'accessibilité facile aux terrains moins onéreux offerts par la périphérie, contrairement à ceux du centre.

Tous ces facteurs ont fait accélérer le rythme d'occupation des espaces périphériques entourant la ville de Biskra et qui se caractérise par un développement spécifique, de telle sorte que cette périphérie n'est plus considérée comme une simple « zone » parmi d'autres dans l'espace urbain, mais un espace dont l'occupation correspond à des enjeux divers et souvent conflictuels, révélateurs de processus qui engagent une vision politique et sociétale de la ville et de l'accès à la ville. Ces zones périphériques sont caractérisées par:

- Une transformation rapide de leur espace;
- La jeunesse relative des constructions et des modes d'utilisation du sol;
- La discontinuité de l'occupation de l'espace.



Ce dynamisme urbain partout constaté ces dernières années, est allé d'une croissance caractérisée par l'étalement autour du centre-ville ancien, à la phase d'une coalescence des périphéries, plus ou moins nouvellement conquises, qui se rejoignent et s'imbriquent pour donner des formes urbaines à la fois plus variées et d'un plus grand degré de complexité. Quand la ville se diffuse, cela entraîne une vague sans précédent de périurbanisation apparue aux alentours immédiats de la ville et le long des voies de communication (route de Tolga, route de Chetma, route de Touggourt...).

Selon la répartition spatiale des surfaces des quartiers que comporte la ville (voir annexe N° : 02), nous constatons que les autorités ont commencé à recourir aux grandes assiettes foncières qui est traduit par l'utilisation de grandes surfaces dans la zone Ouest et l'étalement urbain en dépassant la limite physique qui est la RN46 dans l'intérêt d'avoir de grandes poches foncières (Q.A).

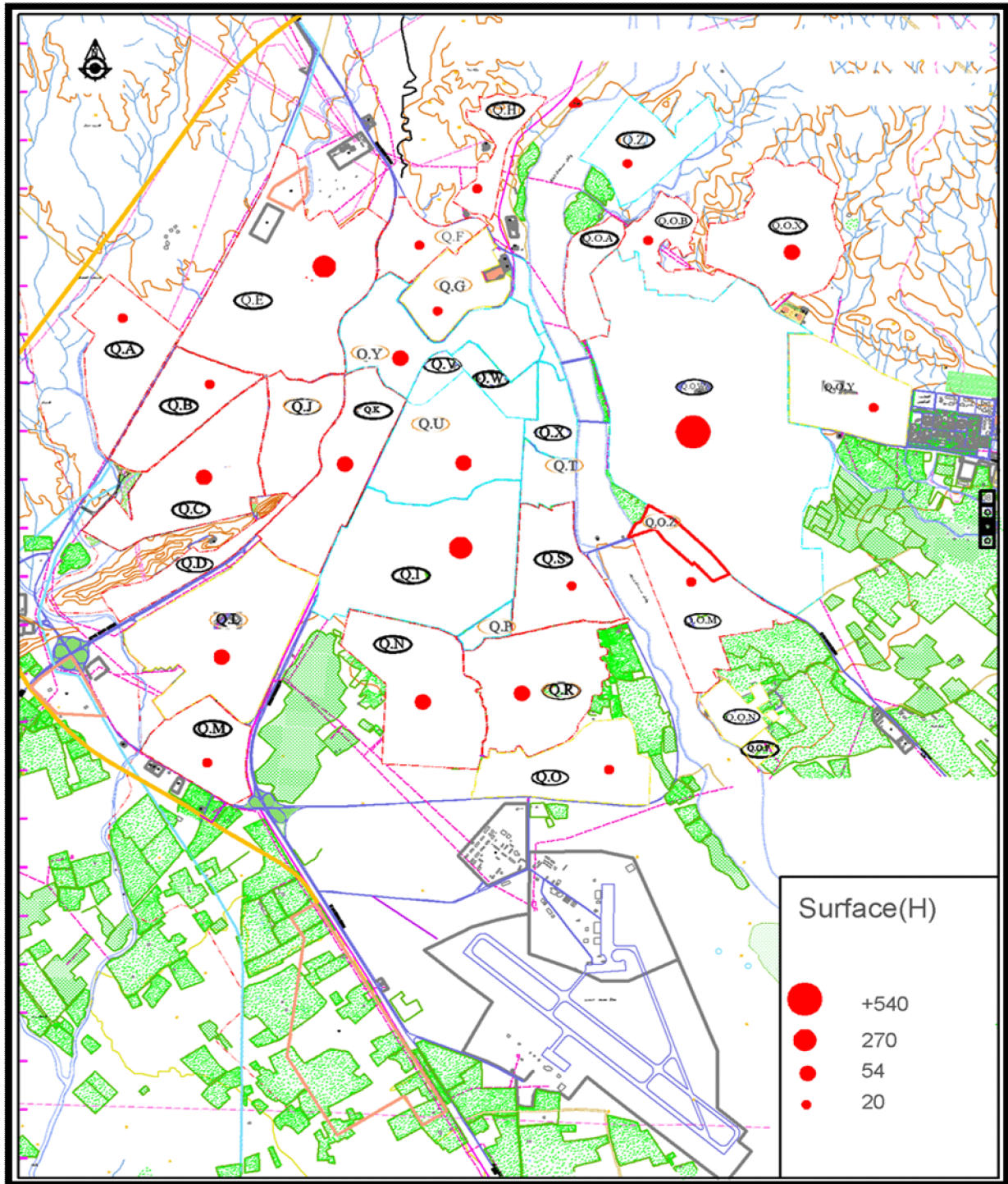


Figure 46 : Répartition des surfaces par quartier.

Source : Auteur 2013.



#### **IV-DENSITES DES QUARTIERS DE LA VILLE : UNE CONCENTRATION PERIPHERIQUE**

Dans le vocabulaire géographique, la densité est le rapport entre un élément quantifiable (habitant, emploi, m<sup>2</sup> de surface) et la surface d'un espace de référence (hectare, km<sup>2</sup>). Les géographes emploient couramment le terme de densité pour parler de la population ainsi que de l'intensité de l'occupation humaine sur un territoire (le peuplement).

Les quartiers centraux sont théoriquement les plus denses et la courbe de cette densité décroît en s'éloignant du centre. Mais dans notre cas d'étude on trouve le contraire car tous les quartiers qui se trouvent dans la partie Nord et Est de la ville sont les plus denses avec une densité de plus de 650 habitants/hectare (voir annexe N<sup>o</sup> : 03). Les quartiers périphériques sont des quartiers plus peuplés que les quartiers centraux avec une densité de plus de 400 habitants/hectare

Dans la partie Est, qui représente le quartier Q.OW, et le quartier central le quartier (Q. V Dalia), fait exception avec une densité de plus de 150 habitants/hectare. Donc on peut constater que la densité de la ville de Biskra est déséquilibrée ; car la répartition de la population sur les quartiers n'obéit à aucune gestion urbaine.

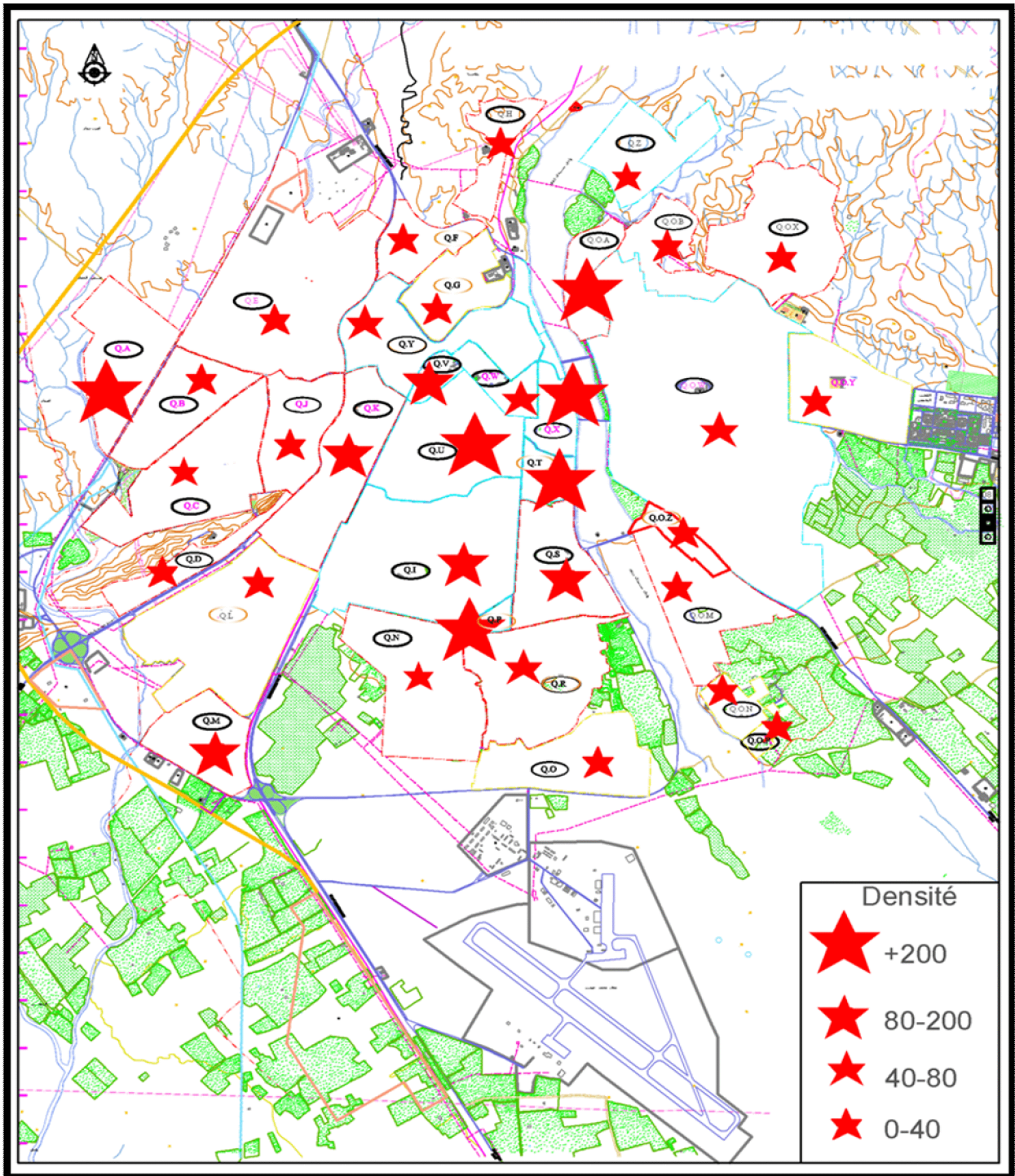


Figure 48 : Carte des densités par quartier de la ville de Biskra.

Source : Auteur 2013.

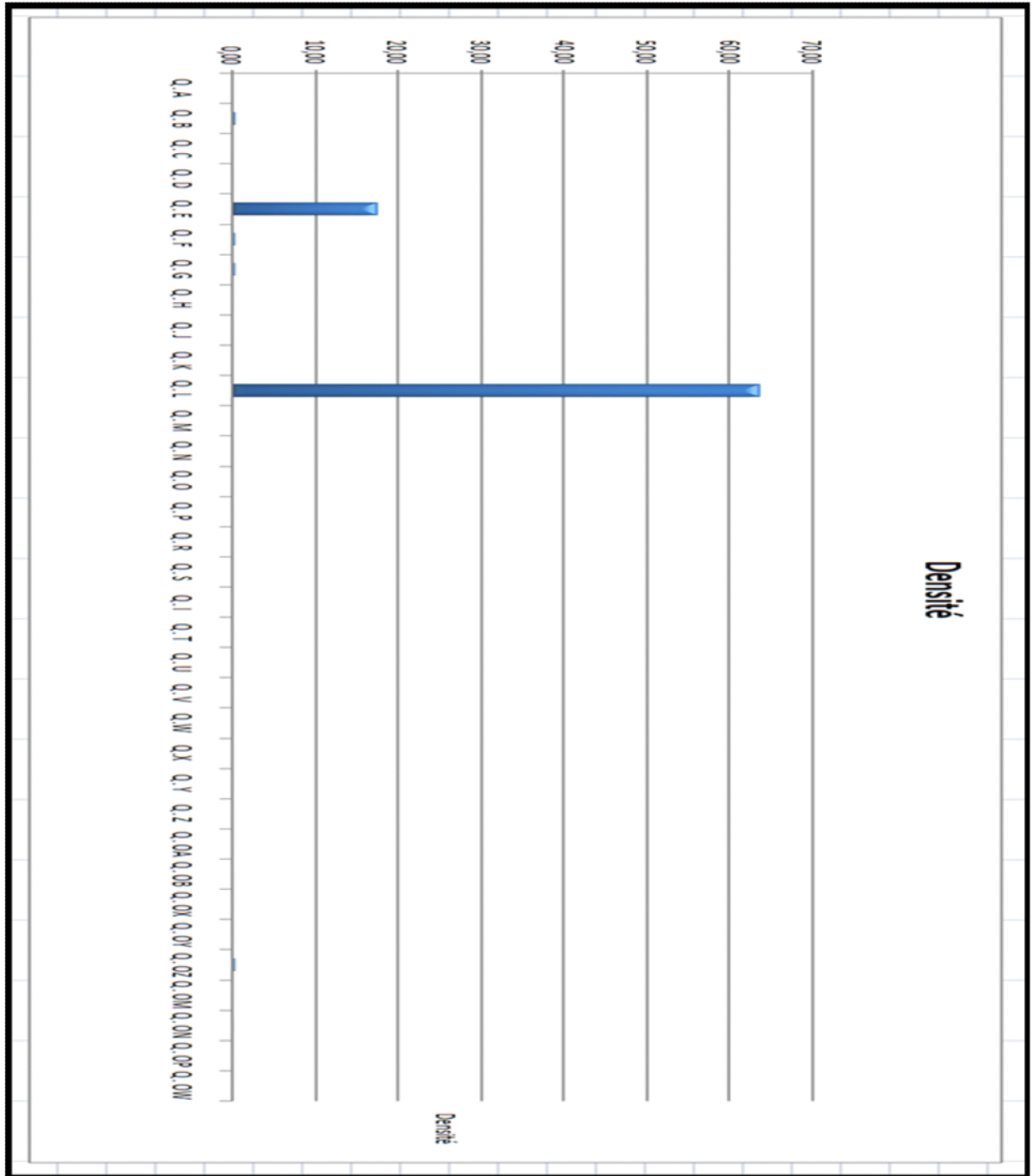


Figure 49 : Histogramme de répartition des densités sur les quartiers de la ville de Biskra.  
Source : Auteur 2013.

## **V- REPARTITION DES EQUIPEMENTS AU NIVEAU DES QUARTIERS DE LA VILLE DE BISKRA : DOMINANCE DE L'ADMINISTRATION**

Par son statut administratif, en tant que chef-lieu de wilaya, de daïra et de commune, La ville de Biskra représente une très grande attractivité en matière de main d'œuvre qui est due à son industrialisation et surtout à son tertiaire, Ceci lui a permis de concentrer tous les équipements nécessaires au bon fonctionnement de la hiérarchie administrative et économique. La diversité des équipements que contient tous les quartiers de la ville de Biskra (équipements administratifs et sécuritaires, culturels et sportifs, religieux et culturels, industriels et autres, de santé, éducatifs, commerciaux et de services) sont classés selon le découpage du P.D.AU de 1998 en 07 groupes distincts.

D'après le tableau 23 on trouve que les équipements administratifs et sécuritaires sont les activités phares de la ville de Biskra avec un taux de 28% du total des équipements existants. Viennent les équipements éducatifs qui s'élèvent à 23%. Avec près de 11% s'alignent les équipements industriels, les équipements culturels et sportifs et les équipements religieux et culturels et en bas de l'échelle on trouve les équipements sanitaires avec près de 5%.

Tout cela, montre qu'on est devant une répartition aléatoire des équipements favorisant certains secteurs plutôt que d'autres, ce qui participe au dysfonctionnement spatial de la ville.

Quartiers	équipemts - admin & sécuritaires	équipemts - industriels et autres	équipemts - culturels et Sportifs	équipemts religieux et Cultuels	équipements sanitaires	équipements éducatifs	équipemts Commerces et services	Total
Q . A	0	0	0	0	0	0	0	0
Q . B	0	1	0	1	2	5	1	10
Q . C	7	0	7	1	1	4	1	21
Q . D	0	2	0	0	0	0	1	3
Q . E	5	0	0	0	0	0	2	7
Q . F	0	1	0	1	0	0	0	2
Q . G	1	0	0	0	0	0	0	1
Q . H	0	0	0	0	0	0	0	0
Q . J	11	3	8	1	1	5	2	31
Q . K	17	2	9	1	1	14	1	45
Q . L	0	1	0	1	0	0	0	2
Q . M	3	7	1	3	1	4	1	20
Q . N	0	11	0	4	1	1	0	17
Q . O	0	0	0	2	1	2	0	5
Q . P	2	0	1	0	0	0	0	3
Q . R	1	2	0	5	0	4	0	12
Q . S	3	0	4	5	3	7	5	27
Q . I	3	21	2	13	2	15	3	59
Q . T	3	0	0	1	1	7	0	12
Q . U	18	0	7	8	7	11	17	68
Q . V	2	1	0	0	0	1	2	6
Q . W	31	0	2	2	0	9	4	48
Q . X	11	0	0	5	0	5	0	21
Q . Y	15	4	3	3	2	9	7	43
Q . Z	0	0	0	0	0	0	0	0
Q . OA	0	3	0	2	0	2	2	9
Q . OB	1	0	0	0	0	1	0	2
Q . OX	0	0	0	0	0	0	0	0
Q . OY	0	0	0	0	0	0	0	0
Q . OZ	0	1	0	1	0	0	1	3
Q . OM	2	0	0	1	1	4	0	8
Q . ON	0	0	0	0	0	0	0	0
Q . OP	0	0	0	0	0	0	0	0
Q . OW	22	7	12	9	6	27	7	90
<b>Total</b>	<b>158</b>	<b>67</b>	<b>56</b>	<b>70</b>	<b>30</b>	<b>137</b>	<b>57</b>	<b>575</b>

Tableau 23: La présence des différents équipements dans chaque quartier.

Source: Auteur, 2013.



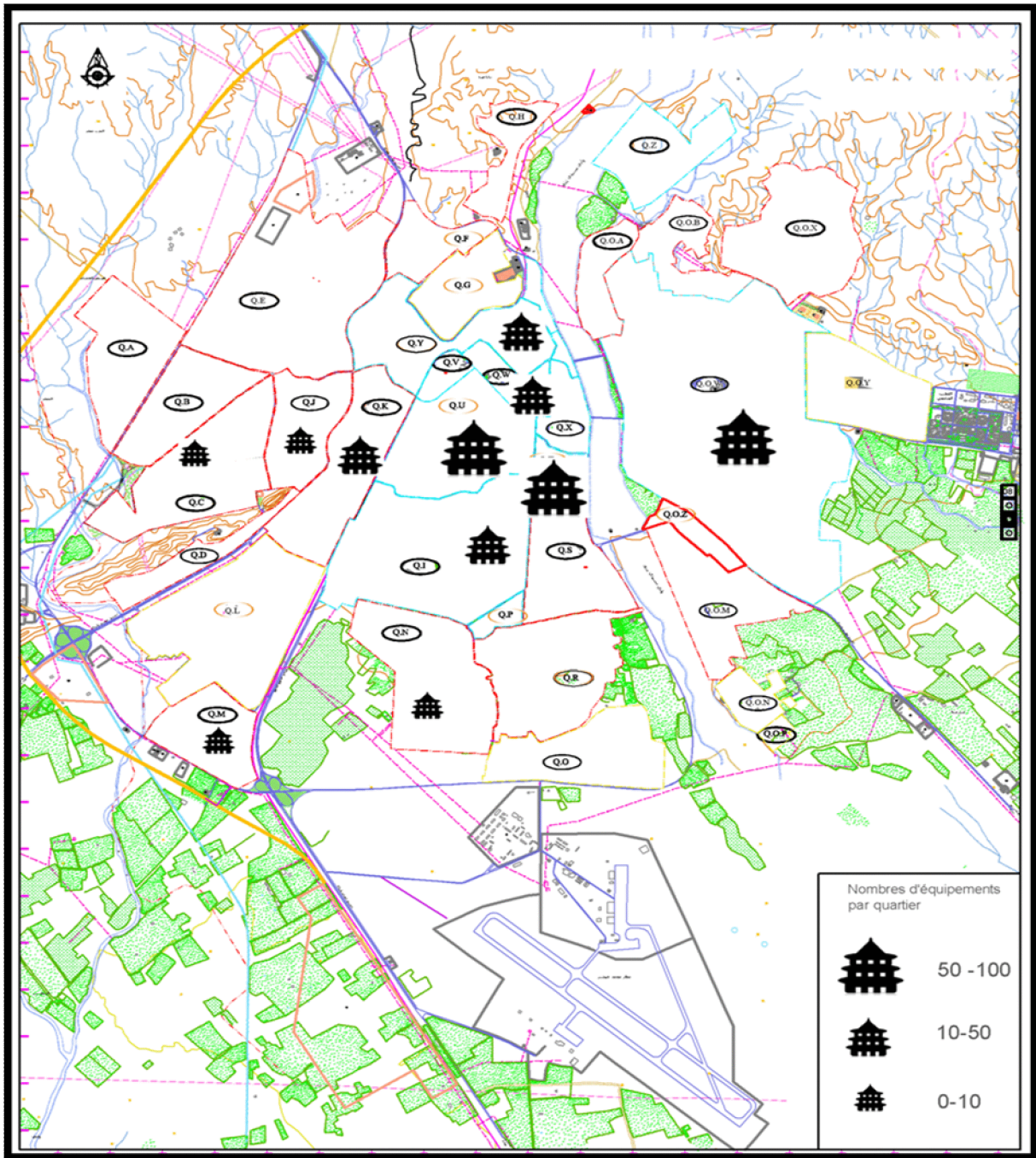


Figure 50 : Répartition des équipements dans la ville de Biskra.

Source : Auteur 2013.

### **A- Répartition des équipements administratifs et sécuritaires: activités phares de la ville**

Selon le découpage du P.D.AU de 1998, on trouve les équipements administratifs et sécuritaires classés en 158 équipements avec un total de 550 équipements repartis entre les sièges des administrations étatiques et leurs annexes, les différentes directions et les entreprises militaires et sécuritaires.

D'abord, c'est le quartier Q. W qui représente le centre ville en totalisant 31 sièges qui est en première position. Il comporte, bien entendu, les organes administratifs de la ville : hôtel de ville, palais de justice, sièges des principaux organismes politiques. Suivi par le quartier Q.OW (EI\_Alia Est) qui occupe la deuxième place en totalisant 22 sièges (la direction de planification, la direction de la formation professionnelle, la direction des mines et industrie, la direction centrale des impôts, la direction de l'urbanisme, la direction des archives...etc.), Voir l'histogramme ci-après.

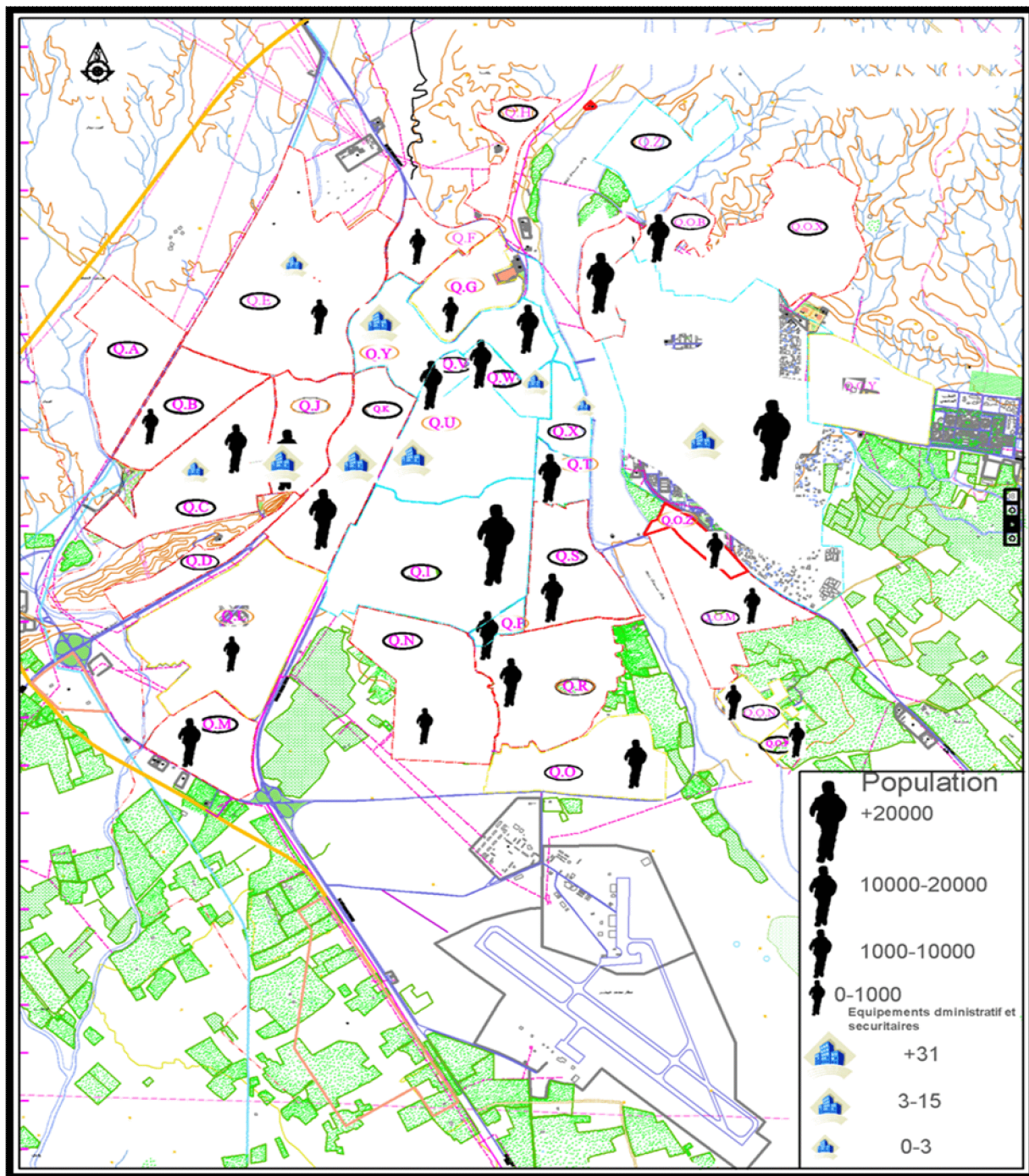
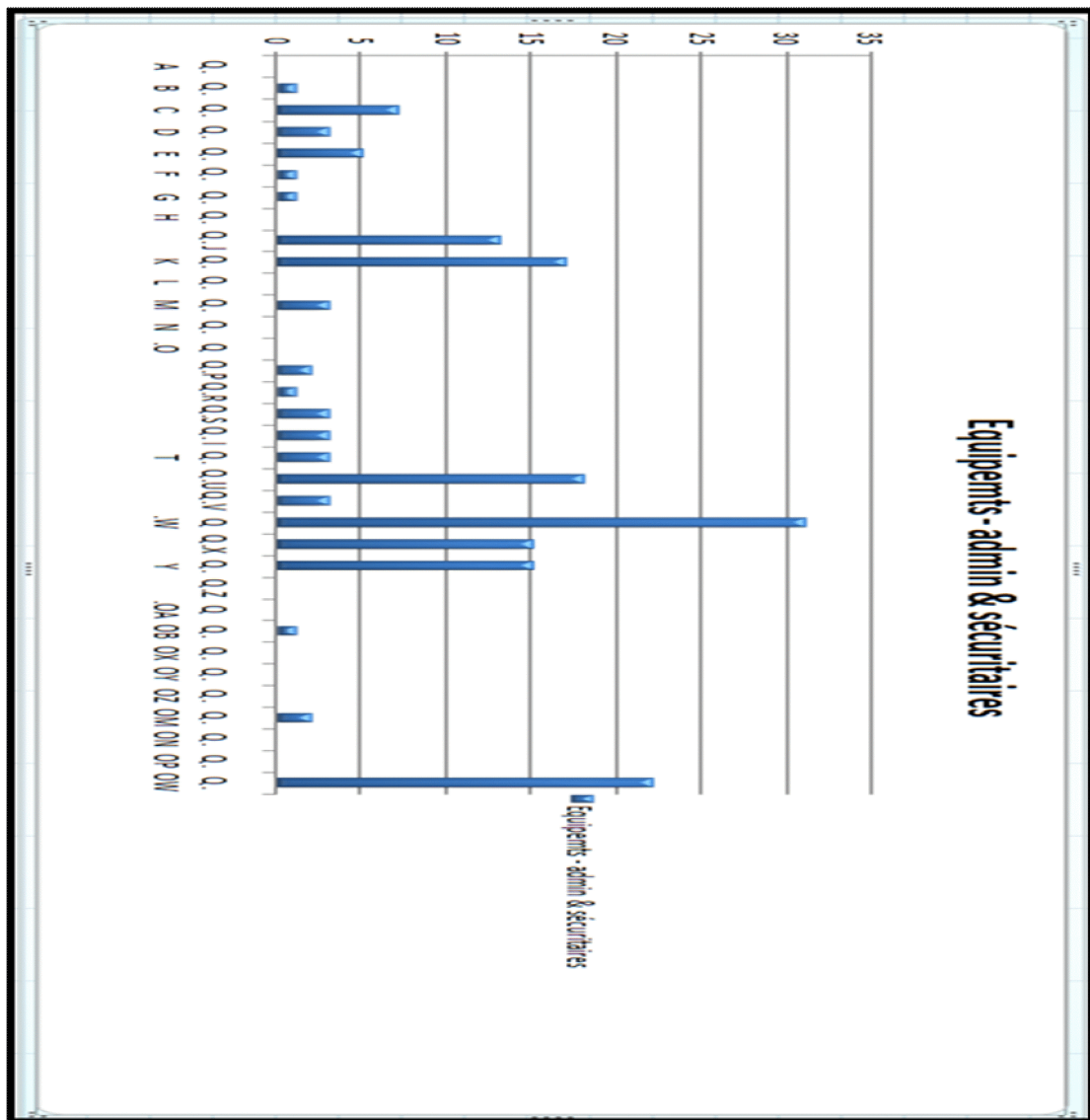


Figure 51 : Répartition des équipements administratifs et sécuritaires par quartier.

Source : Auteur 2013.

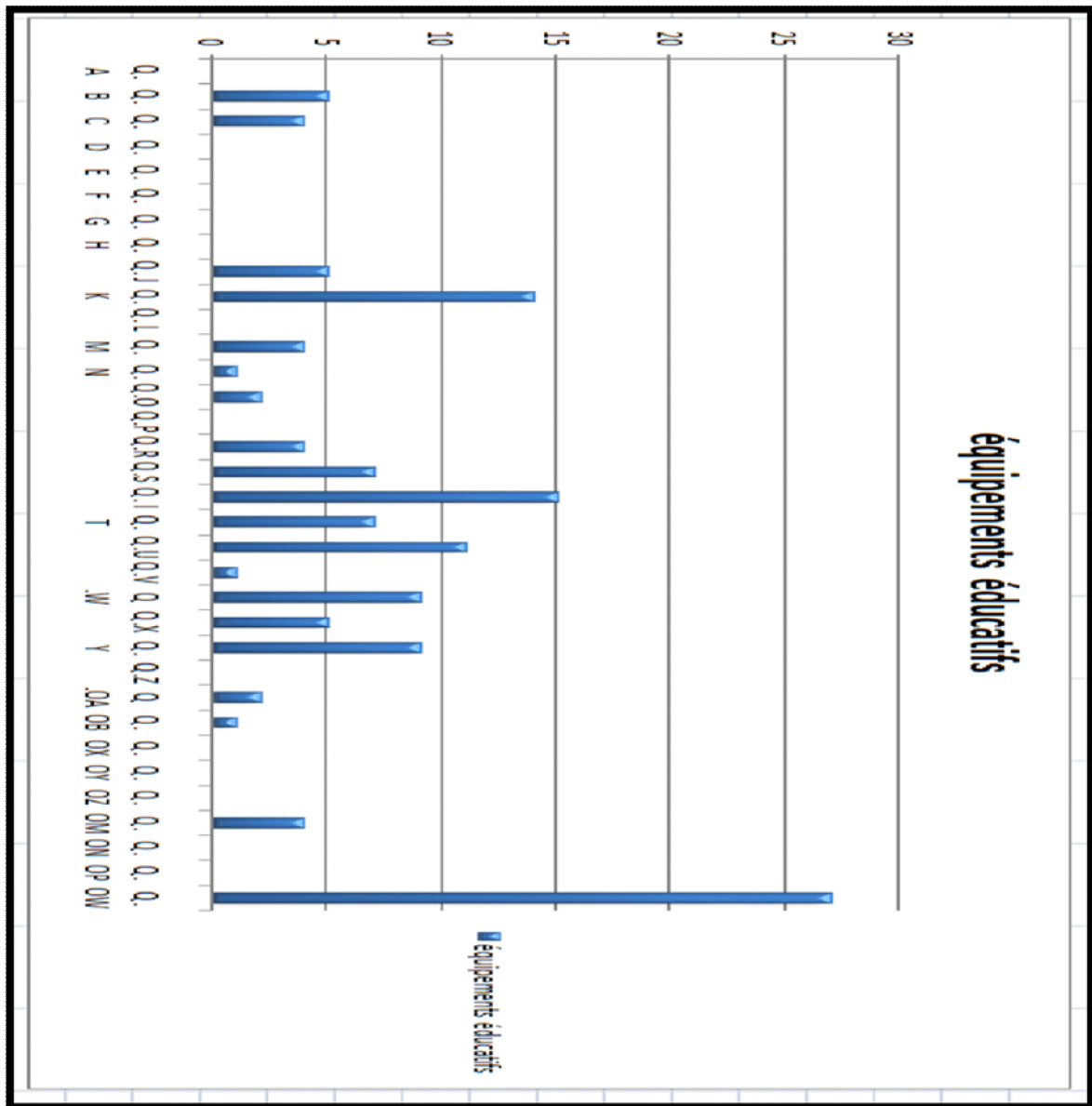
## Chapitre V : L'effet de la gestion urbaine sur le fonctionnement spatial.

En plus de sa contribution pour une très large part aux difficultés de circulation que connaît la ville, par le mouvement de va et vient qu'elle engendre, la dispersion des équipements administratifs et sécuritaires semble anarchique n'obéissant à aucune règle claire. L'histogramme (figure 48) résume cette tendance vers l'éparpillement des ces équipements.



**B- Répartition des équipements éducatifs:**

Pour desservir la population de la ville, Quant à la fonction éducative, après le quartier Q.Ow, qui occupe le premier rang avec ces 27 équipements éducatifs c'est le quartier Q.I qui est en deuxième position avec 15 équipements, en troisième position, ensuite le quartier Q.U avec ces 12 équipements, et ainsi de suite comme l'indique l'histogramme ci-dessous. Ces équipements sont repartis sur 23 types différents et leur présence est indispensable. Il s'agit des équipements éducatifs tous cycles confondus, la formation professionnelle, etc.



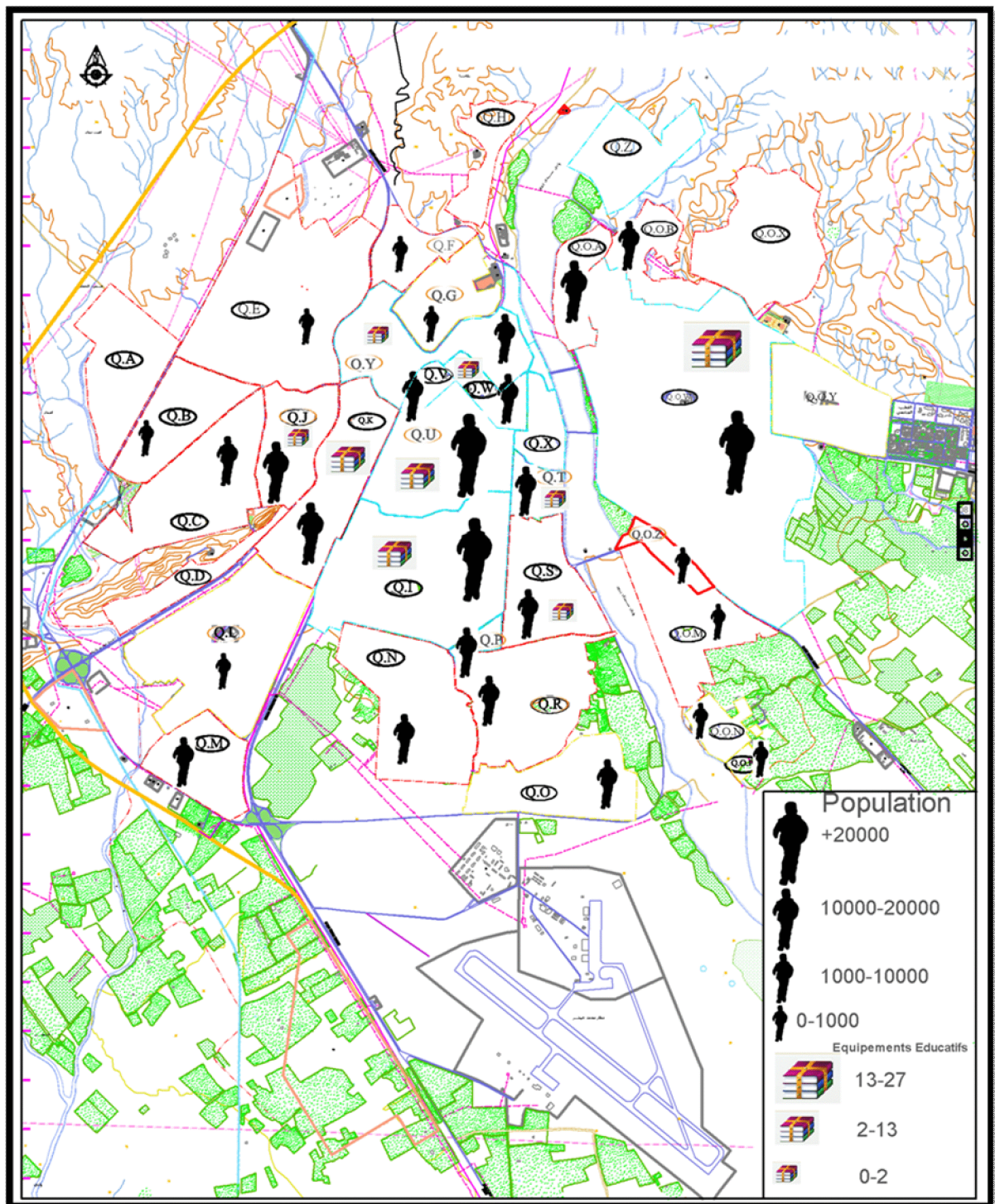


Figure 54 : Répartition des équipements éducatifs par quartier.

Source : Auteur 2013.

**C- Répartition des équipements commerciaux et de services: des grandes surfaces commerciales denses**

La multiplication des activités commerciales fut une étape décisive dans le développement de Biskra, d'autant, qu'elle fut accompagnée d'une mutation administrative. Ces deux facteurs, par les salaires qu'ils injectèrent entraînèrent une forte croissance et une diversification des commerces, aux alentours du centre-ville ancien, puis au fur et à mesure que la ville prenait de l'importance, les principaux pôles d'activités constitués par les deux rues qui bordent le damier (actuelle rue de la République et Boulevard Emir Abd El Kader), les alentours immédiats du marché se saturèrent d'activités commerciales.

Le quartier Q.U occupe la première position en totalisant 17 équipements, en dépassant largement le centre-ville ancien. Au niveau fonctionnel, la circulation et le stationnement représentent des facteurs décisifs dans le départ volontaire des activités, car ils périment leur bon fonctionnement, en exerçant des forces répulsives négatives, comme nous les avons expliqués. L'exemple le plus marquant est celui du marché des dattes transféré à cause des difficultés énormes d'accessibilité pour les véhicules et camions, qui ont été obligés d'emprunter de nombreuses ruelles, engendrant ainsi des problèmes majeurs d'embouteillage et d'encombrement.

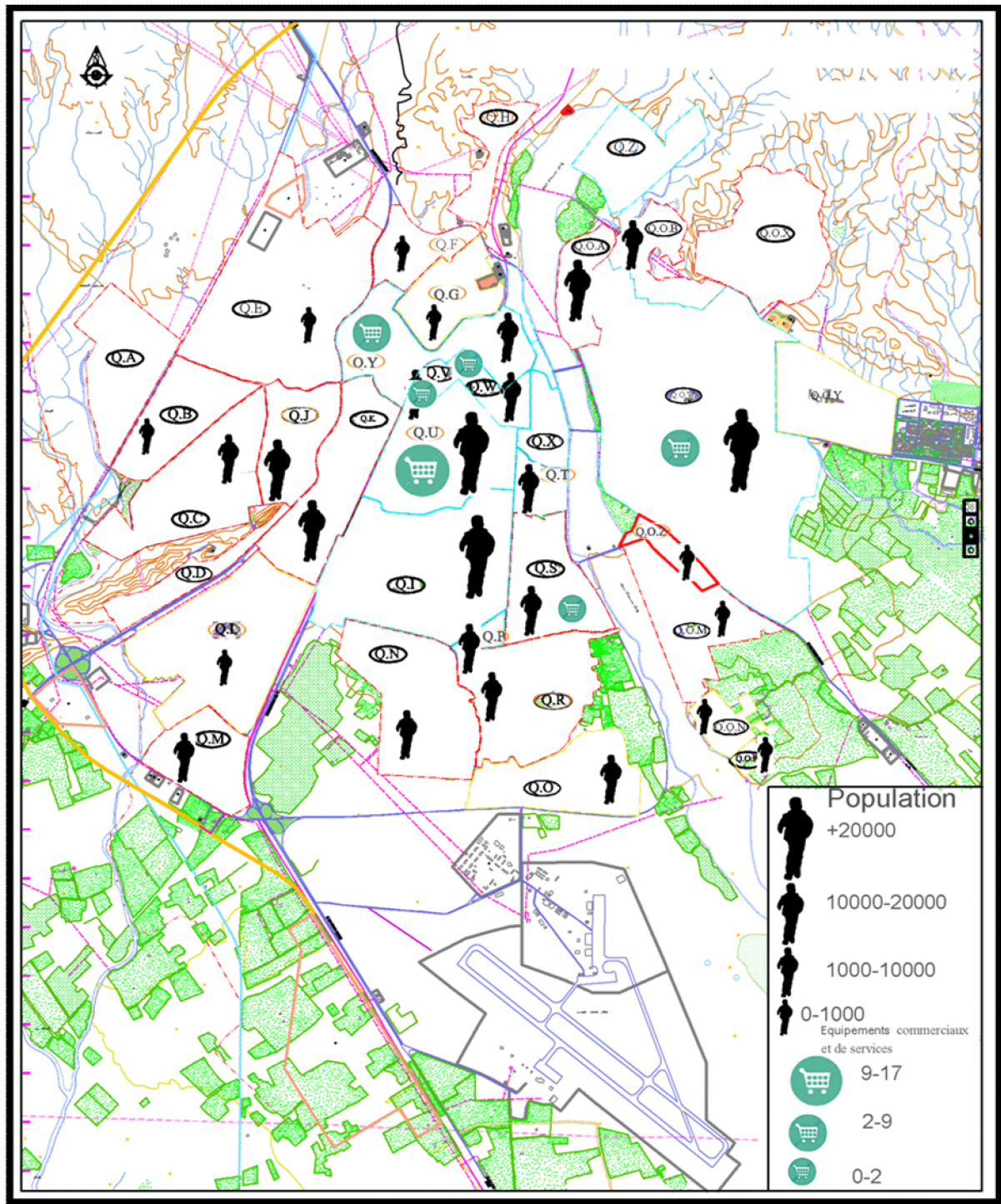


Figure 55 : Répartition des équipements commerciaux et de services par quartier.  
Source : Auteur 2013.



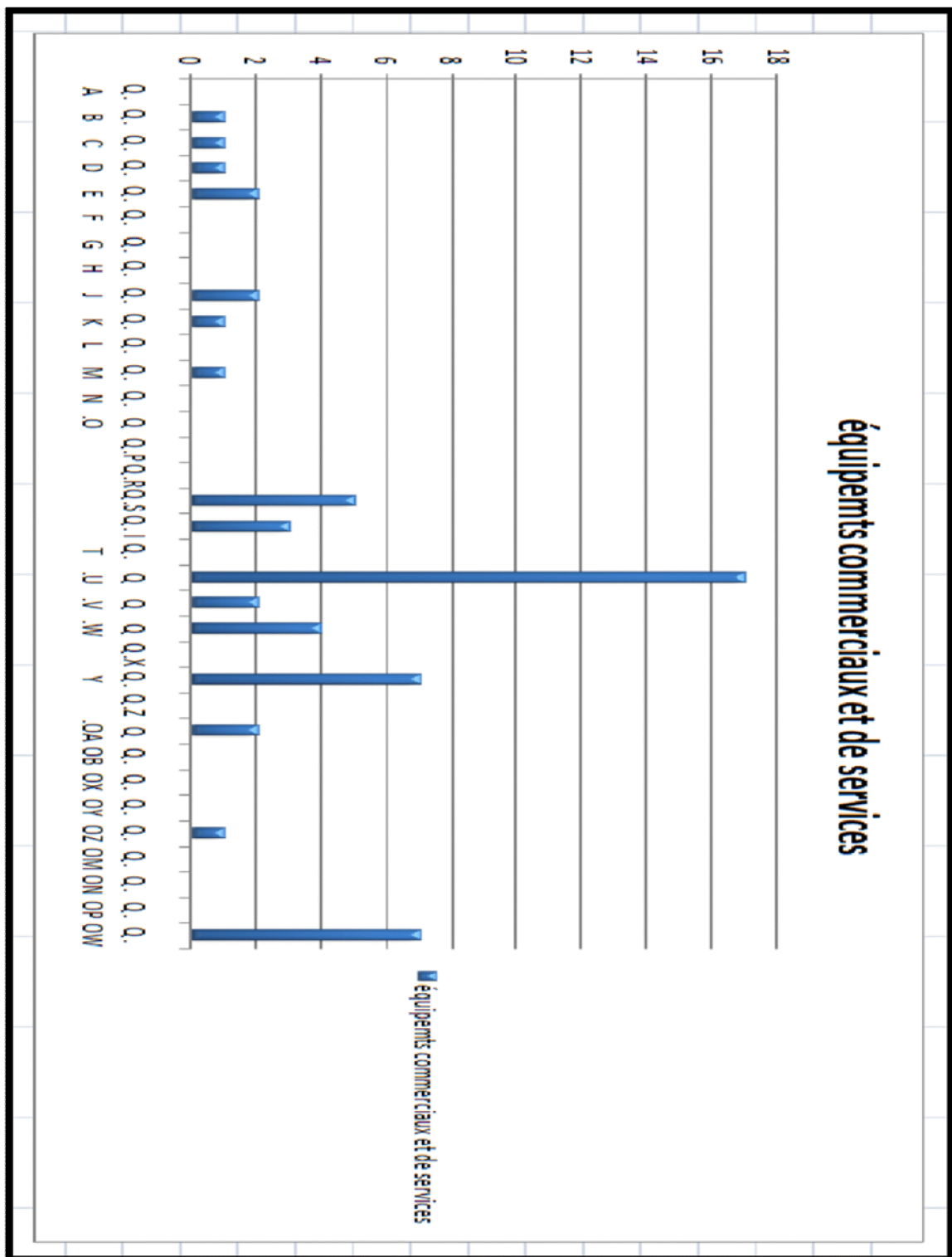


Figure 56 : Histogramme de répartition des équipements commerciaux et de services par quartier.

Source : Auteur 2013.

**D- Répartition des équipements sanitaires:**

L'éparpillement des équipements sur tous les quartiers composants la ville dénote d'une absence totale de référence pour la localisation de tel ou tel établissement dans un endroit ou dans un autre. Ce qui a engendré une situation pleine de contradictions. Après le quartier Q.U, qui occupe le premier rang avec ces 07 équipements sanitaires, c'est le quartier Q.OW qui est en deuxième position avec 06 équipements, et ainsi de suite comme l'indique l'histogramme ci-dessous.

Malgré leur importance dans la ville, on remarque qu'il y'a une quasi absence de ces équipements dans beaucoup de quartiers.

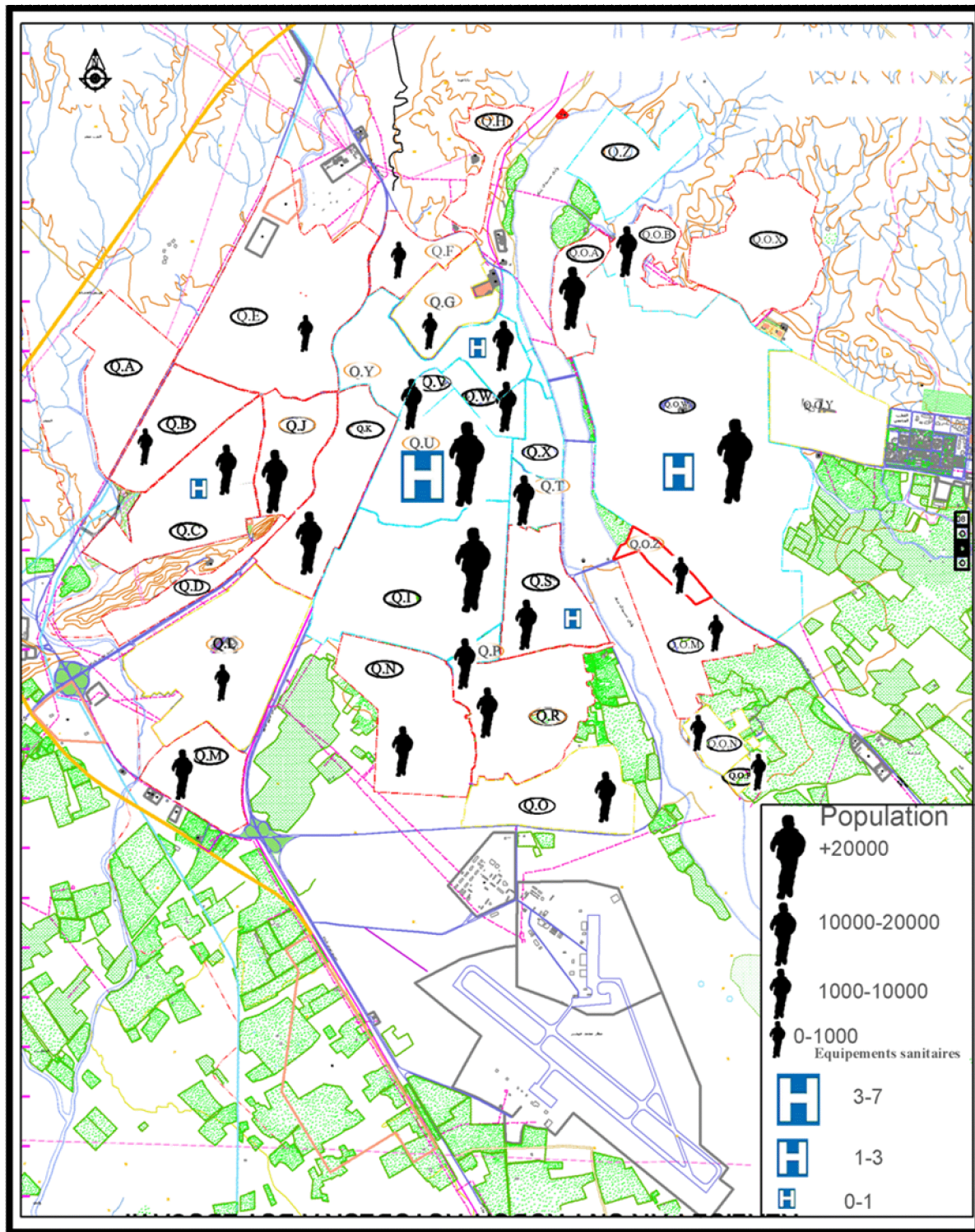


Figure 57 : Répartition des équipements sanitaires par quartier.  
Source : Auteur, 2013.

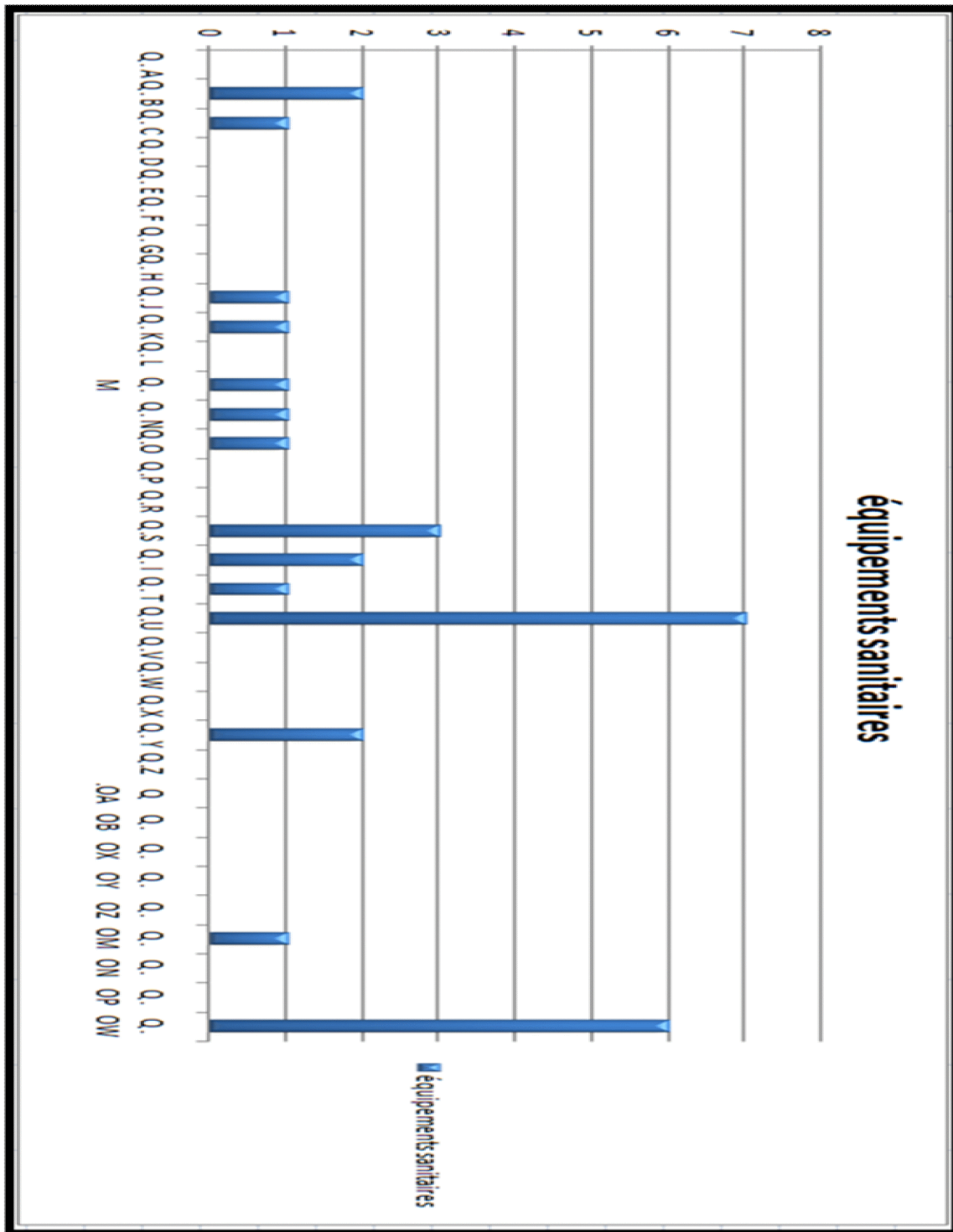


Figure 58 : Histogramme de répartition des équipements sanitaires par quartier.  
Source : Auteur 2013.

**E- Répartition des équipements culturels et sportifs:**

L'éparpillement des équipements culturels et sportifs sur tous les quartiers composants la ville dénote d'une absence totale de référence pour leur localisation. On trouve le quartier Q.OW qui occupe le premier rang en totalisant 12 équipements, le quartier Q.K en deuxième position en offrant plusieurs établissements culturels, le musée régional, la maison d'artisanat, le théâtre en plein air et la bibliothèque de wilaya. Cette concentration des équipements culturels dans ce quartier aura comme conséquence, la constitution d'un pôle culturel.

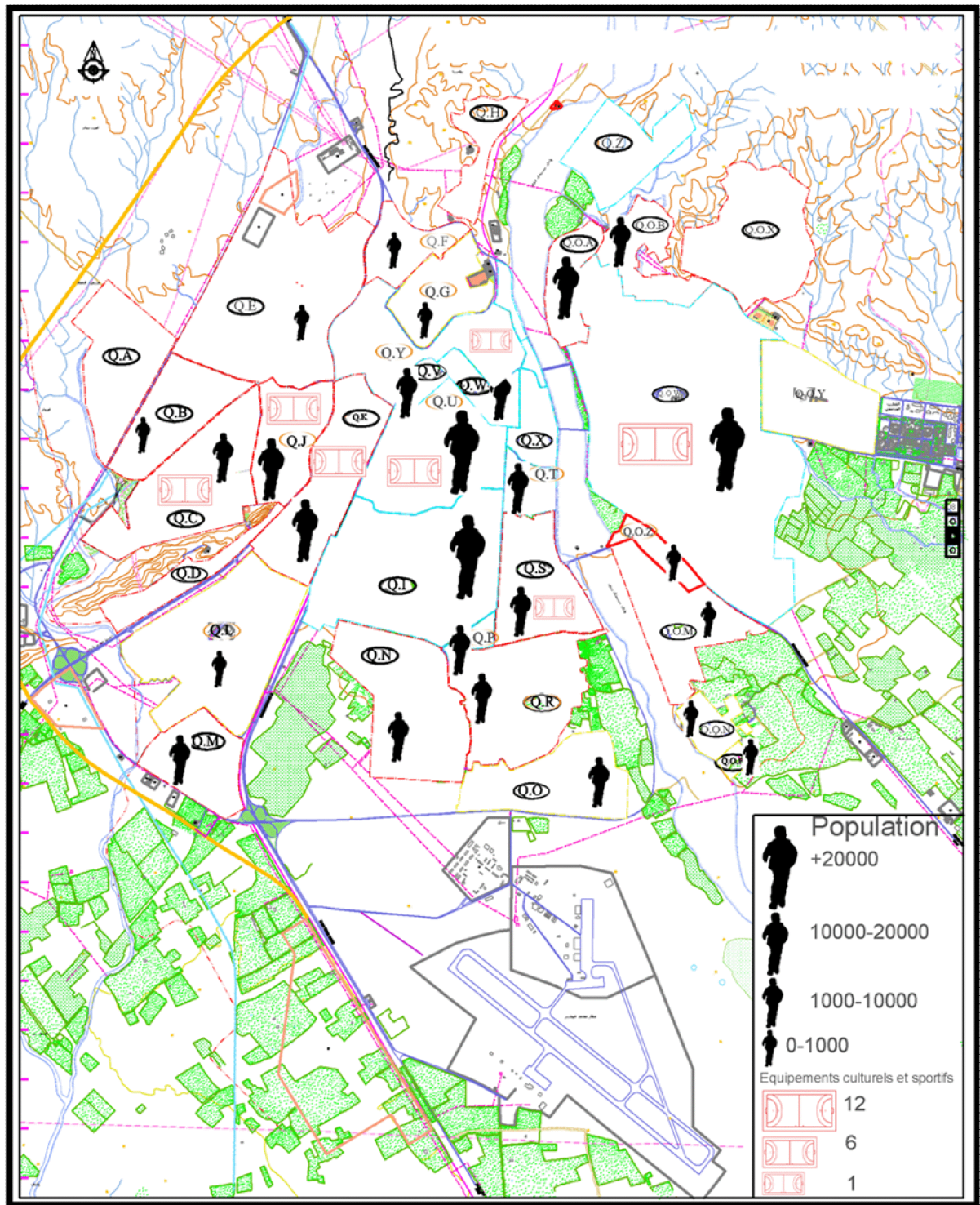


Figure 59 : Répartition des équipements culturels et sportifs par quartier.  
Source : Auteur 2013.



**F- Répartition des équipements religieux et culturels:**

La concentration des équipements religieux et culturels dans un seul quartier de la ville qui est quartier I qui occupe le premier rang en totalisant 13 équipements dénote une absence totale de référence pour leur localisation. On trouve le quartier Q.OW en deuxième position avec 9 équipements. Cette concentration des équipements religieux et culturels dans ce quartier aura comme conséquence la constitution d'un pôle religieux et culturel.

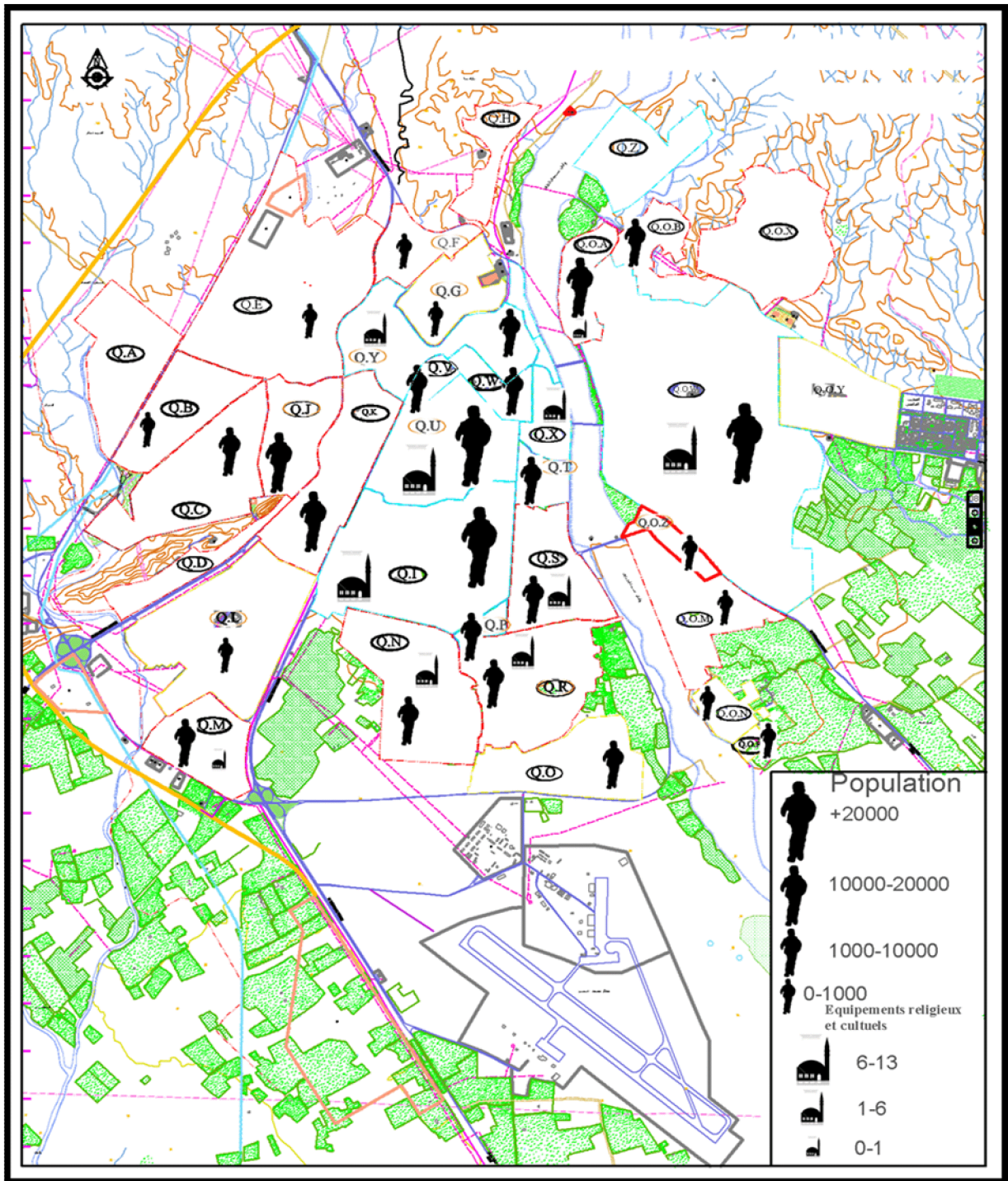


Figure 61: Répartition des équipements religieux et culturels par quartier.  
Source : Auteur 2013.



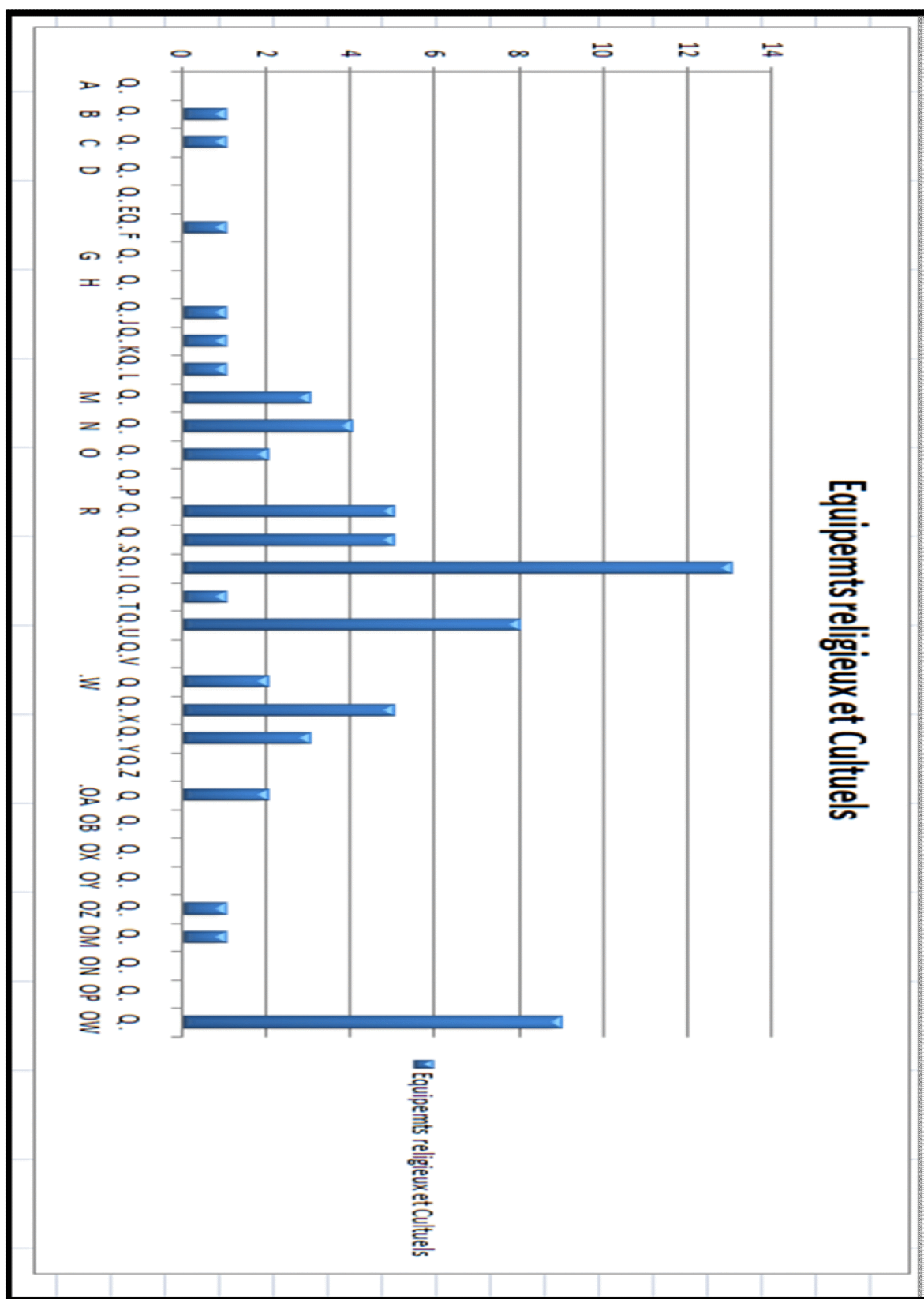


Figure 62 : Histogramme de répartition des équipements religieux et culturels par quartier.

Source : Auteur 2013.

### G- Répartition des équipements industriels et autres

Avec la présence de trois zones spécialisées dans l'activité industrielle qui sont (zone d'équipements, zone industrielle, zone des parcs) et pour chacune sa localisation dans la ville, on remarque la présence de certains équipements liés à l'industrie dans quelques quartiers.

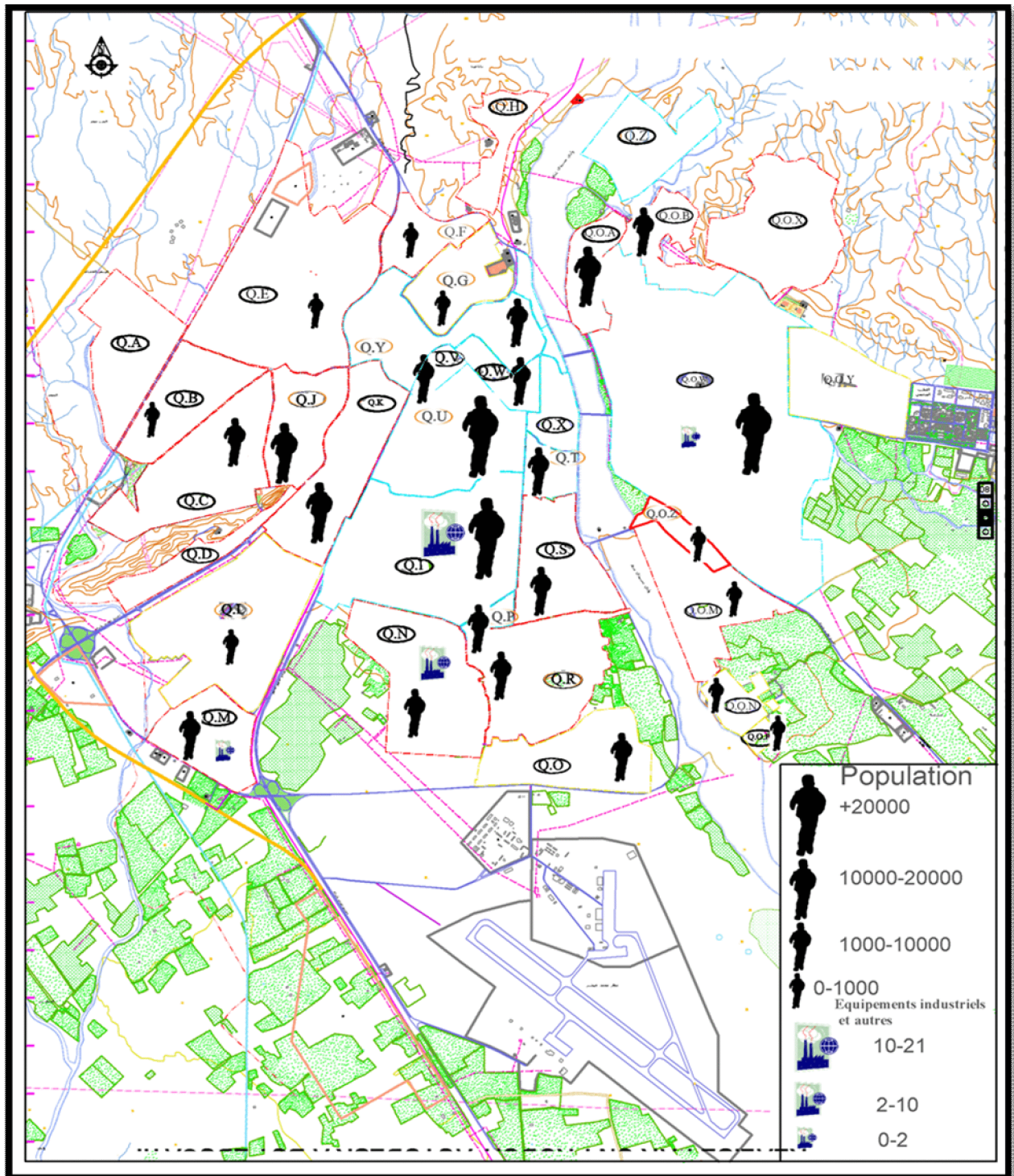


Figure 63 : Répartition des équipements industriels et autres par quartier.  
Source : Auteur, 2013.



## **VI- LA HIERARCHIE FONCTIONNELLE DES ENTITES URBAINES DE LA VILLE DE BISKRA :**

Après avoir analysé toutes les données statistiques relatives à la population, aux surfaces, aux densités, et aux équipements que contient la ville ainsi que leurs répartitions sur les différents quartiers, ces résultats semblent être insuffisants pour déterminer la fonctionnalité de la ville. Les problèmes relatifs à la diffusion des activités ou services étatiques ou privés, tant sur le plan quantitatif que sur le plan des affectations, seront conjugués à la disponibilité. Les données du RGPH 2008, surtout celles relatives aux équipements et leur répartition sur le territoire communal seront analysées et confrontées aux potentialités de la ville.

Sur le plan de l'armature de l'espace urbain, l'appréhension des points forts et faibles passera par l'analyse de la hiérarchisation fonctionnelle. C'est en appliquant le modèle des lieux centraux de Walter CHRISTALLER (1933), que nous pouvons identifier l'hiérarchie marquant l'organisation fonctionnelle de la ville de Biskra. Ce modèle multicritères vise la hiérarchisation fonctionnelle, qui peut être appréhendée à travers les équipements existants tous types confondus ainsi que la population desservie par chaque quartier. La hiérarchie en matière d'équipement tient compte du besoin d'équipement pour 1000 habitants, en rangeant les quartiers composants la ville selon un classement allant des quartiers proposant des équipements de base vers les quartiers proposant un niveau supérieur. Il s'agit de rendre compte de la façon dont ces quartiers apportent des services à leur périphérie. Les plus rares de ces équipements sont localisés dans les principaux quartiers; les plus élémentaires, dans les quartiers les plus modestes, selon une structuration pyramidale. Chaque quartier est considéré comme centre et caractérisé par une typologie variée et diversifiée d'équipements appartenant à différents secteurs.

### **A- Selon le critère des équipements :**

La classification de tous les quartiers se fait sur la base de 575 équipements hiérarchisés par famille d'appartenance. Les services inférieurs et supérieurs sont pris en considération. A chaque niveau donné correspond un équipement donné hiérarchisé(s) par rapport à son secteur. On ne trouvera pas par exemple deux quartiers appartenant au même niveau offrant une variété différente en secteurs. On ne trouvera pas non plus un équipement supérieur dans un niveau inférieur et vice versa.

Dans notre cas, nous allons calculer le besoin de 1000 habitants en équipements donnés.

**B- Selon le critère de la densité : La densité de population (habitants/ha)**

Suivant le type de représentation utilisé et l'échelle choisie, la densité de population permet de donner des analyses plus ou moins approfondies. La densité de population (habitants/ha). Dans la hiérarchie selon le critère de la densité, nous allons calculer le besoin d'un habitant en surface (surface/ habitants) afin de déterminer le besoin de population en surface sur un secteur donné. En rangeant les quartiers composants la ville selon un classement allant des quartiers qui ont des grandes surfaces pour un habitant dans un niveau supérieur.

Quartiers	équipements - administratifs & sécuritaires	équipements - industriels et autres	équipements - culturels et Sport	équipements religieux et Culturels	équipements sanitaires	équipements éducatifs	équipements Commerces et services	surface pour 1 habitant	Total	moyenne des rangs	niveaux
Q.B	1	7	1	7	7	7	7	4	41	5	1
Q.C	6	1	6	2	2	5	4	1	27	3	3
Q.E	7	7	1	1	1	1	7	7	32	4	2
Q.F	1	7	1	7	1	1	1	3	22	3	3
Q.G	7	1	1	1	1	1	1	3	16	2	4
Q.J	6	3	5	1	1	4	2	1	23	3	3
Q.K	6	2	5	1	1	6	1	1	23	3	3
Q.L	1	7	1	7	1	1	1	7	26	3	3
Q.M	3	5	2	3	2	4	2	1	22	3	3
Q.N	1	7	1	6	3	3	1	1	23	3	3
Q.O	1	1	1	5	4	5	1	1	19	2	4
Q.P	4	1	2	1	1	1	1	1	12	2	4
Q.R	2	3	1	5	1	4	1	1	18	2	4
Q.S	3	1	4	5	3	5	6	1	28	4	2
Q.I	2	5	1	5	1	5	2	1	22	3	3
Q.T	5	1	1	2	2	6	1	1	19	2	4
Q.U	5	1	3	3	3	3	6	1	25	3	3
Q.V	5	4	1	1	1	4	6	1	23	3	3
Q.W	7	1	5	5	1	4	7	1	31	4	2
Q.X	6	1	1	5	1	5	1	1	21	3	3
Q.Y	6	3	3	3	2	5	6	1	29	4	2
Q.OA	1	3	1	2	1	2	2	1	13	2	4
Q.OB	3	1	1	1	1	3	1	1	12	2	4
Q.OZ	1	7	1	7	1	1	7	2	27	3	3
Q.OM	6	1	1	5	5	7	1	1	27	3	3
Q.OW	5	2	3	3	2	5	2	1	23	3	3

Tableau 24: Hiérarchie fonctionnelle des quartiers par niveaux.

Source: Auteur, 2013.

Quartiers	équipements - admin & sécuritaires	équipements - industries et autres	équipements - culturelles et Sport	équipements religieux et Culturelles	équipements sanitaires	équipements éducatifs	équipements Commerces et services	surface pour 1 habitant	Total	moyenne des rangs	niveaux
Q . A	1	1	1	1	1	1	1	1	8	1	1
Q . D	1	1	1	1	1	1	1	1	8	1	1
Q . H	1	1	1	1	1	1	1	1	8	1	1
Q . Z	1	1	1	1	1	1	1	1	8	1	1
Q . OX	1	1	1	1	1	1	1	1	8	1	1
Q . OY	1	1	1	1	1	1	1	1	8	1	1
Q . ON	1	1	1	1	1	1	1	6	13	2	1
Q . OP	1	1	1	1	1	1	1	4	11	1	1

Tableau 25: Hiérarchie fonctionnelle des quartiers proposés par le P.D.A.U par niveaux.

Source: Auteur, 2013.

## VII-IDENTIFICATION DES NIVEAUX :

Le modèle d'analyse multicritères adopté à l'espace urbain de la ville de Biskra montre une incohérence certaine de l'armature spatiale. D'abord, la superposition des niveaux correspondants aux différents critères, nous a permis une lecture synthétique de la ville et des quartiers qui la composent. La figure 65 illustre cette lecture sous forme d'une pyramide des niveaux, synthétisant la hiérarchie fonctionnelle, ce qui nous montre un état de dysfonctionnement de tout le système. On constate aussi, l'inexistence de quartiers aux niveaux 7, 6, et 5 ce qui va rendre le système instable.

**Niveau 1 :** Ils sont en nombre de sept sur les trente quatre quartiers composant l'espace urbain de la ville de Biskra, ce sont les quartiers de la périphérie de la ville comme le quartier Route de Tolga, Bir Zaaboub etc. Tous ses quartiers ont un nombre de population compris entre 0 et 50 habitants.

## Chapitre V : L'effet de la gestion urbaine sur le fonctionnement spatial.

**Niveau 2 :** ce niveau est composé de huit quartiers, ce sont les quartiers où l'habitant ne dispose pas plus de trois variétés d'équipements et qui ont un nombre de population au minimum égal à 1000 habitants, comme les quartiers de L'ebcheche, Bab Ederbe, Elb Bouaaçid, Essalem etc...

**Niveau 3 :** Le troisième niveau contient quatorze quartiers, ce sont les quartiers où l'habitant dispose de plus de trois variétés d'équipements et un nombre de population plus que 10000 habitants comme les quartiers AI Amel , El Izdihar, Ben Badis, El Dallia

**Niveau 4 :** Le quatrième niveau contient quatre quartiers où l'habitant dispos de cinq variétés d'équipements comme les quartiers El M'sala et Hai El Moudjahidine.

Pour les niveaux 5,6 et 7, aucun quartier n'a pu offrir tous les besoins, donc ces niveaux sont vides. Ce qui reflète qu'il y a une incohérence et un dysfonctionnement du système de la ville. (Voir fig. 65).

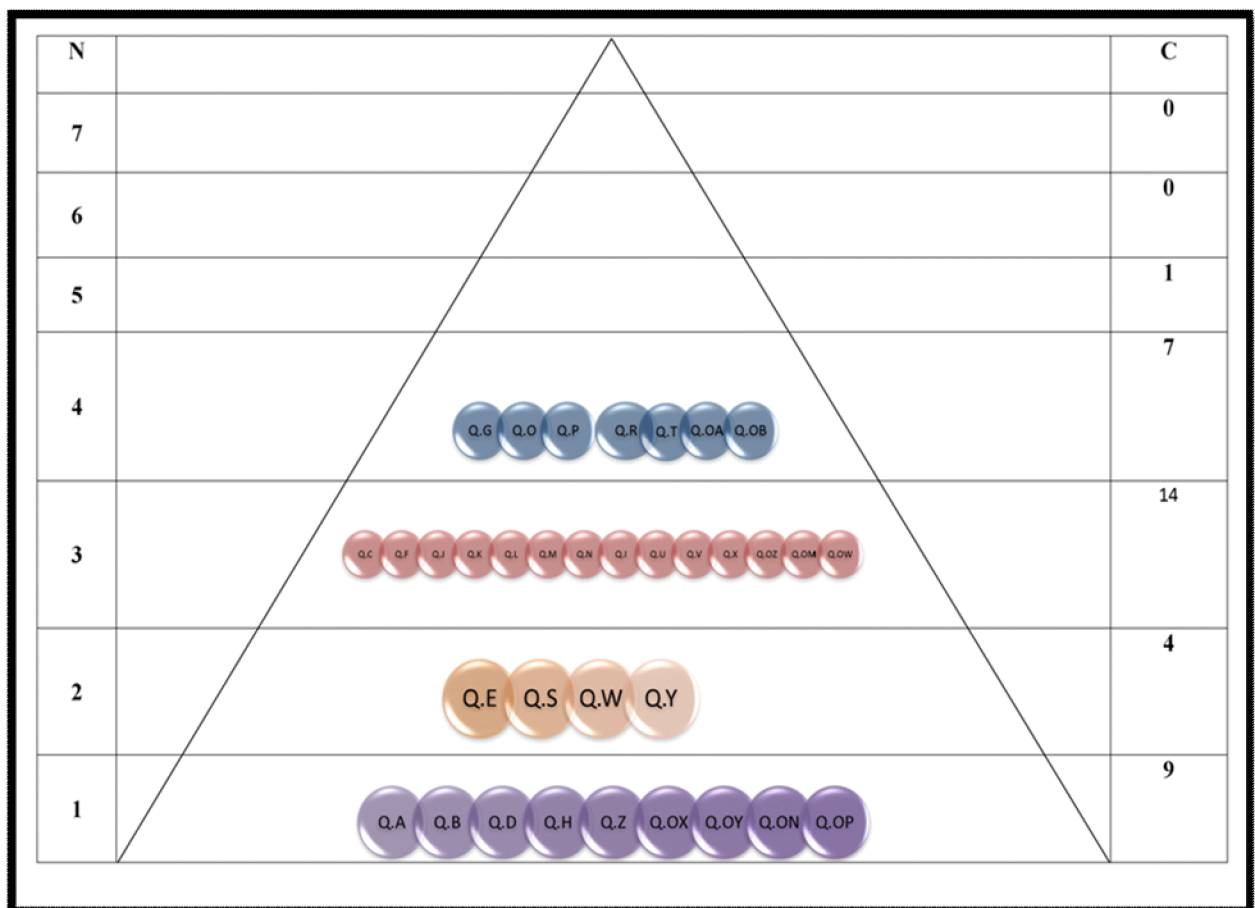


Figure 65 : Pyramide des niveaux actuels de la ville de Biskra.

Source : Auteur 2013.



## VIII -IDENTIFICATION DES LIMITES FONCTIONNELLES :

Après avoir analysé l'espace urbain de la ville de Biskra en utilisant Le modèle multicritères synthétisant la hiérarchie fonctionnelle qui a dégagé sept quartiers dans le niveau supérieur (niveau 4) et qui sont (Q.G, Q.O, Q.P, Q.R, Q.T, Q.OA). Pour le quartier (Q.OB), il ne va pas être pris en considération dans le calcul des limites fonctionnelles et nous avons opté uniquement pour les quartiers qui ne sont pas séparés par une limite naturelle ou artificielle. Pour les quartiers des niveaux inférieurs (troisième niveau), nous avons choisi les quartiers (Q.C, Q.K, Q.M, Q.OW) pour identifier l'influence qu'exercent les quartiers du niveau 4 sur les autres quartiers inférieurs et comparer l'actuel découpage administratif proposé par l'administration. Nous allons procéder à l'identification des limites fonctionnelles de ces derniers par le biais du logiciel GeoGebra 4.2.

### VIII -1. Présentation du logiciel GeoGebra 4.2

Pour l'analyse de nos données, nous avons choisi d'utiliser un logiciel qui permet de calculer les aires d'attraction théoriques en exploitant la loi de Reilly. **GeoGebra** est un logiciel mathématique qui allie dessin géométrique, données et calculs analytiques. Il est développé pour l'enseignement et l'apprentissage des mathématiques dans les établissements d'enseignement par Markus Hohenwarter (2008) et une équipe internationale de programmeurs.

Grâce à la formule utilisée qui est la loi de Reilly, on obtient un résultat indiquant la limite d'influence qui relie une paire de quartiers comme suit :

$$I=P/D^2$$

Où

I : L'influence de chaque quartier

P : Population de chaque quartier

D : La distance entre deux quartiers

## Chapitre V : L'effet de la gestion urbaine sur le fonctionnement spatial.

La distance entre les quartiers va être remplacée par le temps de parcours qui sépare les deux quartiers par la voie routière la plus courte (et non la distance à vol d'oiseau) d'où on obtient :

$$I = P/T^2$$

Où

I : L'influence de chaque quartier

P : Population de chaque quartier

T : Le temps de parcours entre les deux quartiers

Nous proposons ci-dessous les résultats obtenus d'après une enquête conduite dans la ville de Biskra avec des différents usagers de la route selon leurs fonctions :

Usagers	Type de circuit	Vitesse des véhicules km/h	Le temps parcouru mn/ km
Chauffeur de taxi urbain	Boulevards	70 km/h	1.1
	rues	30 km/h	0.5
	ruelles	20 km/h	0.3
	piste	15 km/h	0.2
	Rues commerçantes	20 km/h	0.3
Chauffeur d'administration	Boulevards	30 km/h	0.5
	rues	30 km/h	0.5
	ruelles	25 km/h	0.4
	piste	20 km/h	0.3
	Rues commerçantes	25 km/h	0.4
Chauffeur particulier	Boulevards	30 km/h	0.5
	rues	40 km/h	0.6
	ruelles	30 km/h	0.5
	piste	20 km/h	0.3
	Rues commerçantes	20 km/h	0.3

Tableau 26: Détermination de la vitesse moyenne utilisée.

Source: Auteur, 2013.

D'après cette enquête, nous constatons que la vitesse moyenne du véhicule utilisée dans notre analyse sera de 30 km/h. Grâce à la formule utilisée, On calcule pour chaque quartier le rapport de  $P/T^2$  et pour plus de précision, nous avons opté pour des isochrones d'une minute.

## Chapitre V : L'effet de la gestion urbaine sur le fonctionnement spatial.

La limite fonctionnelle ou limite kilométrique sera calculée comme suit : après avoir affecté à chaque isochrone sa valeur correspondante pour chaque quartier, on cherche ensuite le point d'intersection de chaque paire de quartiers, ce point d'intersection a une valeur déterminée de  $I$  (ou les valeurs qui se rapprochent le plus) on lui affecte le temps correspondant sur le tableau. Cette limite sera reportée sur la carte et nous obtenons la limite fonctionnelle de chaque quartier.

### VIII -2. Exemples de calcul de limites fonctionnelles de quelques quartiers

Centre: QUARTIER G									
Population		216							
Centres	Q.T	Q.P	Q.OA						
Temps T	9	13	10						
les limites de Q.G à Q.T					les limites de Q.T à Q.G				
Temps (minute)	Temps <sup>2</sup>	Population	$I=P/T^2$	LIMITE /K	Temps (minute)	Temps <sup>2</sup>	Population	$I=P/T^2$	LIMITE /K
1	1	216	216	0,91	1	1	5527	5527	4,09
2	4	216	54		2	4	5527	1382	
3	9	216	24		3	9	5527	614	
4	16	216	14		4	16	5527	345	
5	25	216	9		5	25	5527	221	
6	36	216	6		6	36	5527	154	
7	49	216	4		7	49	5527	113	
8	64	216	3		8	64	5527	86	
9	81	216	3		9	81	5527	68	

Tableau 27: La limite fonctionnelle entre le quartier G (zone d'activités) et le quartier Essalem (Q.T).

Source: Auteur, 2013.

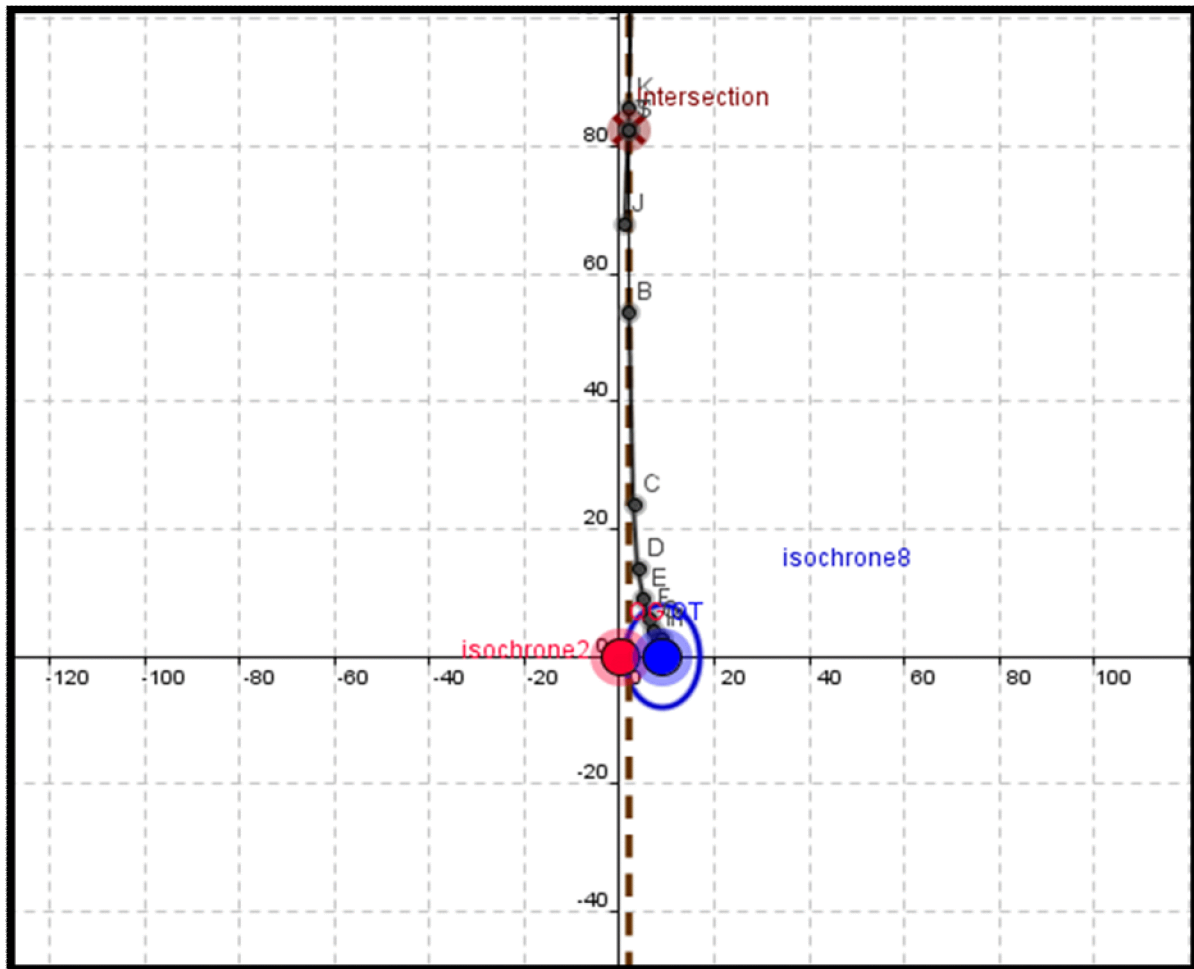


Figure 66: Isochrone relatif au quartier G (zone d'activités) et le quartier Essalem (Q.T).

Source : Auteur, 2013.

les limites de Q.G à Q.P					les limites de Q.P à Q.G				
Temps (minute)	Temps <sup>2</sup>	Population	I=P/T <sup>2</sup>	LIMITE /K	Temps (minute)	Temps <sup>2</sup>	Population	I=P/T <sup>2</sup>	LIMITE /K
1	1	216	216	1,28	1	1	4890	4890	5,72
2	4	216	54		2	4	4890	1223	
3	9	216	24		3	9	4890	543	
4	16	216	14		4	16	4890	306	
5	25	216	9		5	25	4890	196	
6	36	216	6		6	36	4890	136	
7	49	216	4		7	49	4890	100	
8	64	216	3		8	64	4890	76	
9	81	216	3		9	81	4890	60	
10	100	216	2		10	100	4890	49	
11	121	216	2		11	121	4890	40	
12	144	216	2		12	144	4890	34	
13	169	216	1		13	169	4890	29	

Tableau 28: La limite fonctionnelle entre le quartier G (zone d'activités) et le quartier fort Turc (Q.P).

Source: Auteur, 2013.

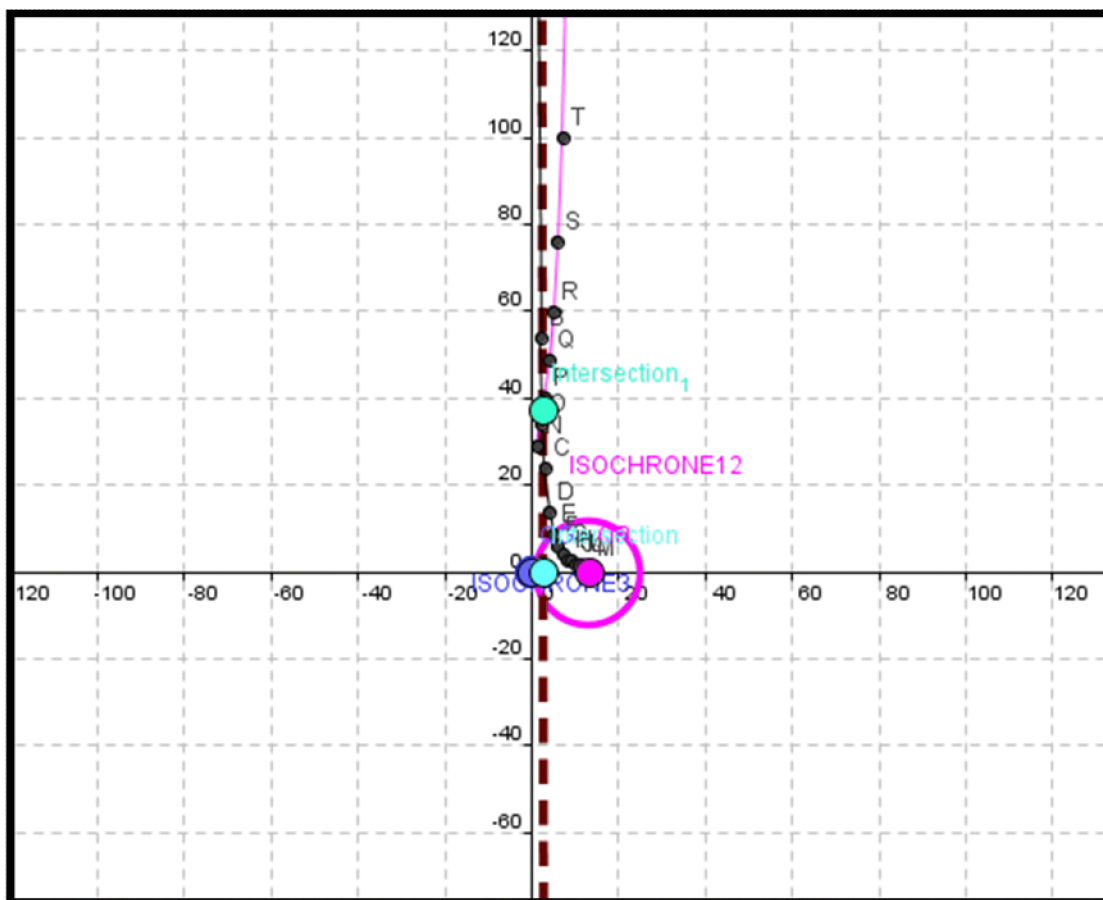


Figure 67: Isochrone relatif au quartier G (zone d'activités) et le quartier fort Turc (Q.P).

Source : Auteur, 2013

les limites de Q.G à Q.OA					les limites de Q.OA à Q.G				
Temps (minute)	Temps <sup>2</sup>	Population	I=P/T <sup>2</sup>	LIMITE /K	Temps (minute)	Temps <sup>2</sup>	Population	I=P/T <sup>2</sup>	LIMITE /K
1	1	216	216	0,70	1	1	13934	13934	0,70
2	4	216	54		2	4	13934	3484	
3	9	216	24		3	9	13934	1548	
4	16	216	14		4	16	13934	871	
5	25	216	9		5	25	13934	557	
6	36	216	6		6	36	13934	387	
7	49	216	4		7	49	13934	284	
8	64	216	3		8	64	13934	218	
9	81	216	3		9	81	13934	172	
10	100	216	2		10	100	13934	139	

Tableau 29: La limite fonctionnelle entre le quartier G (zone d'activités) et le quartier El Houda (Q.OA).

Source : Auteur, 2013.

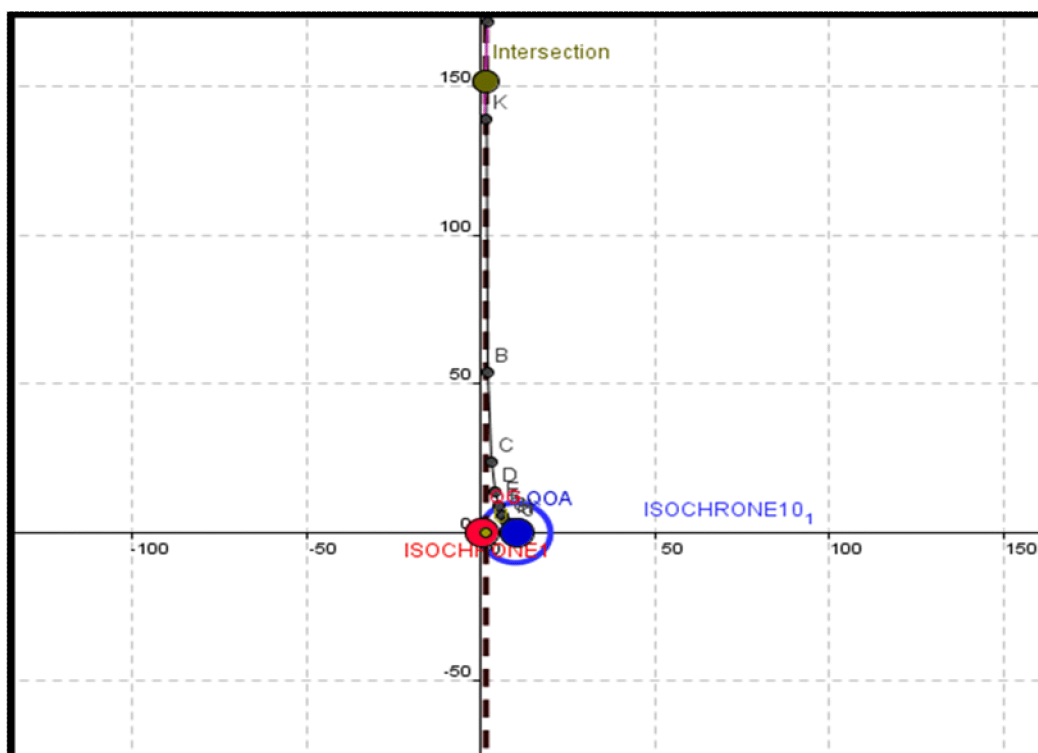


Figure 68: Isochrone relatif au quartier G (zone d'activités) et le quartier El Houda (Q.OA).

Source : Auteur, 2013.

La carte ci-dessous montre les limites fonctionnelles de chaque quartier qui sont totalement différentes des limites administratives.

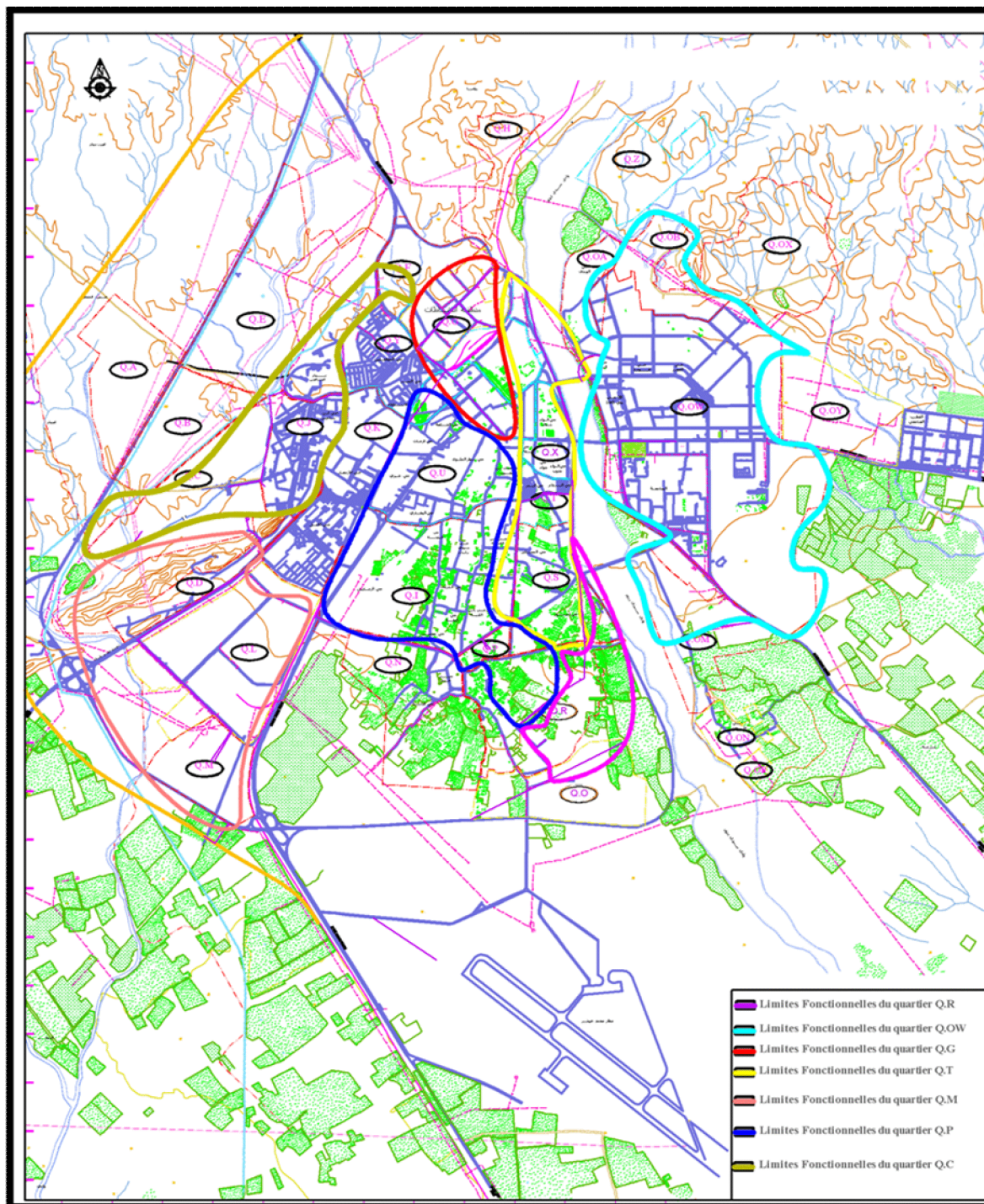


Figure 69: Identification des limites fonctionnelles des quartiers du niveau supérieur.

Source : Auteur, 2013.

La superposition des deux cartes (des limites fonctionnelles des quartiers du niveau supérieure et du découpage administratives) montre un décalage. Ce décalage prouve l'état de dysfonctionnement que connaissent les quartiers de la ville de Biskra.

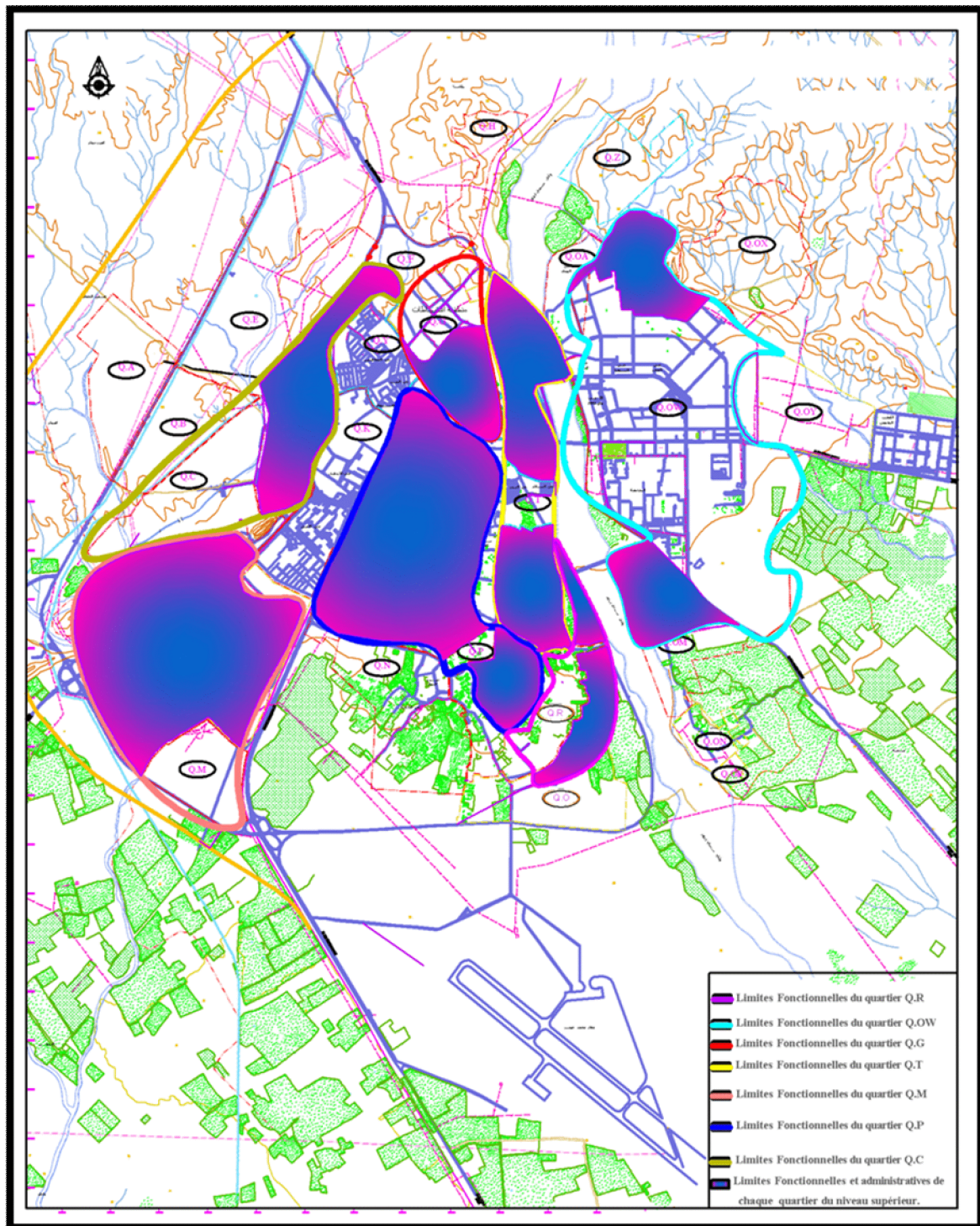


Figure 70: Délimitation des limites fonctionnelles et administratives des quartiers du niveau supérieur.

Source : Auteur, 2013.



## **IX-LE CONTROLE ETATIQUE DES INSTRUMENTS DE LA GESTION URBAINE**

Il ressort des pratiques des dernières décennies une rupture dans la relation de l'État à l'urbain, consécutive aux changements politiques et économiques. Après avoir dominé la sphère urbaine grâce à un arsenal juridique étouffant et à l'utilisation massive de capitaux publics dans des programmes d'aménagement conçus et réalisés par ses instruments d'action, le pouvoir central confronté à de multiples défis. Ce faisant, il restitue aux collectivités locales et à la population leurs parts de responsabilité dans la gestion urbaine, afin de mieux assurer ses fonctions d'orientation, de coordination et de contrôle.

A l'indépendance, BISKRA a hérité d'une armature urbaine modeste certes, mais suffisante pour susciter d'intenses courants migratoires alimentés notamment par les zones rurales. Les villes n'arrivaient pas à offrir aux immigrants des conditions d'accueil satisfaisantes. Les infrastructures et les équipements mis en place sous la colonisation commençaient à se détériorer sous la pression de la demande. C'est dans le domaine de l'habitat que les altérations du cadre de vie urbain étaient le plus perceptibles, du fait de l'inexistence quasi complète de plans indiquant les conditions de la croissance future.

L'urbanisation rapide caractérisant la période post indépendante, a engendré en Algérie et à Biskra, de nouvelles formes urbaines caractérisées généralement par la monotonie, l'élévation en hauteur, les formes géométriques simples (essentiellement des barres) et les espaces extérieurs laissés à l'abandon négligeant ainsi tout confort intérieur ou extérieur. La politique de construction de nouveaux logements urbains s'est matérialisée, au début de l'indépendance (jusqu'à 1969) par l'application des programmes issus du Plan de Constantine de 1958, qui est devenu applicable en Algérie et qui avait pour but de contrecarrer la révolution algérienne. L'urbanisme est repris en main par les ingénieurs des « Ponts et Chaussées ». Ces derniers mettent en place une vaste gestion bureaucratique et réduisent l'espace suivant les normes de zoning et de discrimination fonctionnelles: zone d'habitat, zone industrielle.

La ville de Biskra a vu, l'apparition d'une nouvelle typologie de construction et des bâtiments collectifs dominée par (l'implantation des deux zones d'habitations urbaines nouvelles (ZHUN) à l'Est et à l'Ouest de la ville. Ces Z.H.U.N constituent un produit fini composé de barres implantées d'une manière lâche; ce qui ne laisse pas apparaître l'unité de

composition urbaine "l'ilot", et la très faible densité urbaine. Elles présentaient plusieurs atouts selon les concepteurs (modernité, habitat collectif et rapidité de mise en œuvre) en se reportant à des modèles étrangers voire même à l'industrialisation du bâtiment.

La politique de zonage a été matérialisée dans l'élaboration de l'instrument d'urbanisme directeur (P.U.D) instauré à l'époque et adopté par les autorités publiques en Avril 1976. « Parallèlement, la C.A.D.A.T commençait à élaborer les plans d'urbanisme directeurs des agglomérations ; on créait des zones d'habitat urbain nouvelles (Z.H.U.N). » (FABRY E, 1980).

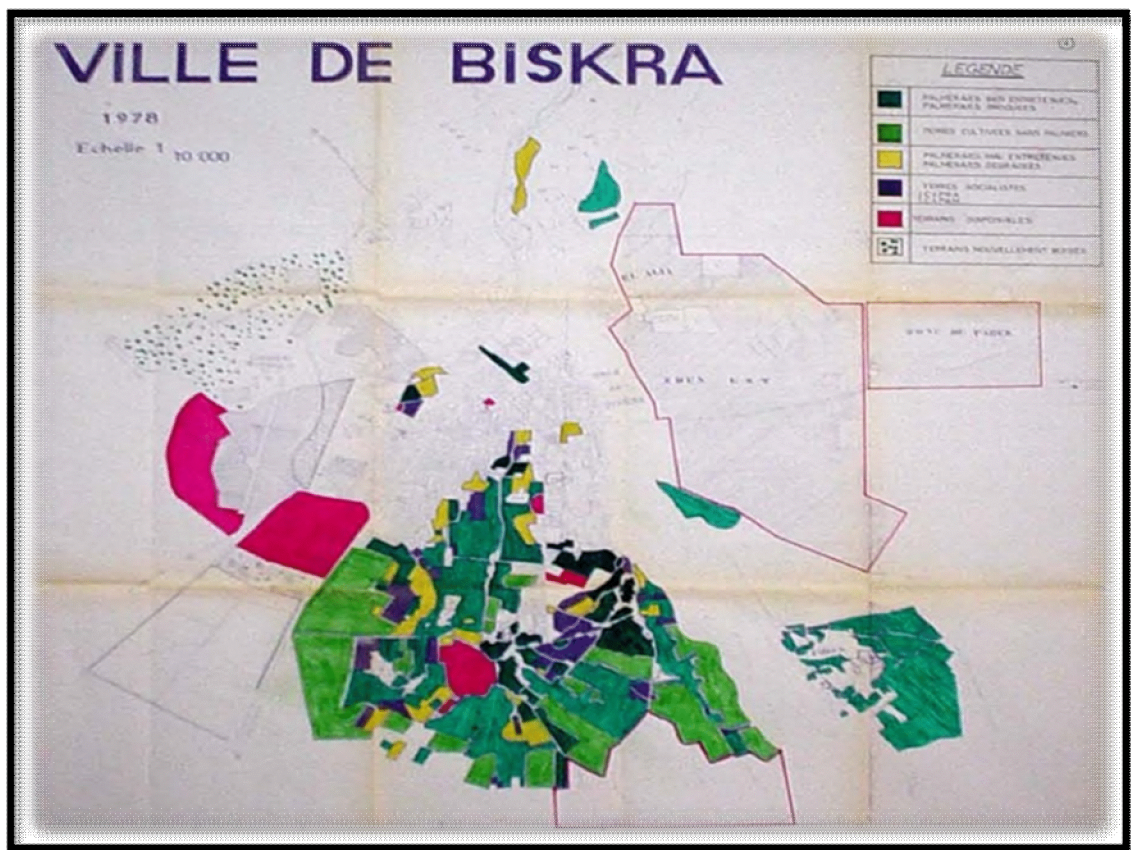


Figure 71: Début de l'application d'une politique de zonage.

Source : PUD de Biskra (phase A) / 1978, CADAT.

La technique du zonage est aujourd'hui très contestée car elle est source de ségrégations spatiale, fonctionnelle et sociale. « *Un zoning quantitatif prévoit des implantations d'habitat et d'équipements, desservies par des radiales; les constructions y échappent à toutes relations entre elles et avec la ville.* » (COURTILLOT J.P ; 1979). C'est ainsi que l'ensemble de ces zones constituait à leurs tours des formes urbaines

étrangères sans aucun lien avec celles de la ville, ajoutant ainsi une autre rupture à la marginalité provoquée par le damier colonial de Biskra. (SIB B., 1995).

A travers la lecture du plan d'urbanisme, on peut constater les entités urbanisées, à urbaniser et urbanisable à l'avenir. Chaque situation est fonction de l'aire et du schéma des secteurs d'urbanisation développés par l'instrument d'urbanisme de l'agglomération. Au début de l'époque coloniale, c'est l'approche urbanistique de l'alignement et de l'embellissement qui a guidé la pratique urbaine à Biskra en se basant sur l'instrument d'urbanisme de l'époque: « *Les affaires de l'urbanisme et d'extension des villes suivaient le schéma, à l'époque en France métropolitaine, c'est à dire le plan d'alignement et des réserves.* » (SAIDOUNI M., 2000).

Cette approche urbanistique a été régie par des règles de caractère général et de prescriptions d'hygiène, dont l'objectif est de fixer les alignements et les largeurs des rues; les réserves de terrains pour édifices publics et les servitudes pour les espaces verts et les espaces militaires. Toutes ces opérations ont conduit la ville, ultérieurement, à s'étendre.

Après 1974, l'urbanisation rapide – sous l'effet de l'exode rural et la croissance démographique naturelle a donné lieu à de nouvelles extensions caractérisées par un urbanisme planifié. Toute cette dynamique rapide et non contrôlée de la ville a été guidée par des outils d'intervention et d'aménagement (PUD et P.U.P) basés sur une approche quantitative négligeant toutes dimensions liées au développement durable.

Il n'était pas rare qu'au moment de leur promulgation, les documents d'urbanisme, fussent dépassés par une réalité urbaine très mouvante qu'ils étaient censés contrôler. Les nombreux plans établis montrent l'inefficacité de ces derniers qui tout le long de l'histoire n'ont pu être réalisés totalement, et les projets réalisés sont généralement sur des terrains vierges dans la logique de densification des poches. On parle maintenant de terrain d'assiette, pas de site urbain. Les raisons de cet échec peuvent se résumer comme suit:

- Présence de différents organismes d'urbanisme (D.U.C, A.P.C, U.R.B.A.B, U.R.B.A.S, etc.) qui ne travaillent pas en collaboration, ce qui a produit une rupture du tissu urbain et un dysfonctionnement morphologique;

« *Rigidité du plan d'urbanisme et la lenteur de son élaboration, ainsi qu'à la très faible participation des autorités locales à l'étude, ce qui rend son application aléatoire* » (Guerroudj, S, 1980).

- Les plans d'urbanisme opérationnel sont des documents de réglementation et non pas d'action, par exemple la maîtrise réelle des sols, elle est résolue dans les textes en théorie surtout, l'exemple des Z.H.U.N.Est pose bien le problème de la difficulté d'application des lois.

-Utilisation d'échelles non maîtrisables (1/5000, 1/10000,...etc.) pour des documents qui doivent en pratique déterminer C.E.S, C.O.S, etc.

-Actions sur des superficies trop grandes qui induisent une gestion très difficile des projets, un grand budget et l'élimination de notion de l'îlot et de la parcelle.

### **X-LES MECANISMES D'ALLOCATION DE FONDS PUBLICS AU SECTEUR URBAIN**

De loin l'appareil d'État a été, au cours des deux premières décennies de l'Indépendance, le plus grand pourvoyeur de fonds du secteur urbain. Cette prépondérance répondait au rôle que la puissance publique s'était attribuée par rapport au processus d'urbanisation. Celui-ci consistait à l'orienter dans le sens d'un rééquilibrage territorial, et à créer au sein des agglomérations urbaines un environnement générateur de bien-être physique et moral.

C'est ainsi qu'en 1974, Biskra est devenu chef lieu de Wilaya suite à la réorganisation territoriale, sa promotion a été marquée par une urbanisation très rapide engendrée par une démographie et des mutations qu'elle n'était sans doute pas prête à assimiler. Ce qui a conduit vers des erreurs importantes du point de vue de l'urbanisme notamment. Car que l'industrialisation favorisa la naissance de grosses agglomérations (conurbations). C'est ainsi que la concentration des fonctions économiques et politiques sont autant d'explications de cette extension urbaine démesurée.

Les financements d'origine publique comprennent non seulement les inscriptions figurant aux budgets de l'État et des collectivités locales, mais aussi les investissements réalisés par les organismes parapublics œuvrant à l'équipement du territoire national. De l'ensemble des actions publiques, celles engagées par les communes ont été et demeurent encore les plus modestes.

## XI-L'INTERVENTION ETATIQUE DANS LA CREATION URBAINE

Il se dégage des formes d'intervention adoptées par l'État dans la création urbaine une continuité de l'après-guerre à la période ayant suivi immédiatement l'Indépendance. L'expérience avait montré que pour exécuter les programmes de travaux d'aménagement, deux obstacles restaient à surmonter :

- la question foncière : l'appropriation privée des sols encouragée par la législation coloniale était source de spéculation et d'entraves à une production et un accès élargis aux valeurs d'usage urbaines.

Les difficultés éprouvées pour imposer les principes devant présider à la création urbaine sont également perceptibles au niveau de la circulation des biens fonciers. Un barème des prix officiels périodiquement mis à jour a été établi afin de limiter les hausses spéculatives qui caractérisent couramment les transactions immobilières. Mais dans la pratique, il ne sert de cadre de référence que pour le calcul des indemnités d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Hormis le problème du financement de leurs programmes d'aménagement, l'efficacité des divers acteurs institutionnels a très souvent subi l'entrave d'un manque de coordination. Seul le Plan de développement offrait des possibilités d'articulation de leurs démarches sectorielles. Et, il ne s'agissait dans l'ancien système de planification que d'une harmonisation en vue de réaliser des économies dans la mise en œuvre des projets. Mais, chaque institution avait ses priorités. Concrètement, cette dispersion des actions pouvait aboutir à des formes d'aménagement inachevées : tel un lotissement résidentiel sans équipement commercial, sanitaire ou scolaire, parce que la commune et les directions concernées ont trouvé plus impératif d'intervenir ailleurs. Des exemples de ce genre ont fait et font encore légion dans la ville de Biskra.

Le bilan de l'intervention de l'État dans le champ urbain est ambigu. Certes les investissements consentis ont amélioré les conditions de vie de la population Biskrie sous plusieurs rapports : assainissement, adduction d'eau potable, logement, etc. Mais à en juger par la persistance des distorsions de l'armature urbaine et certains aspects pathologiques du fonctionnement de la ville, on est tenté de conclure à l'échec. Toutefois la crise urbaine doit être interprétée comme un épiphénomène que partagent l'ensemble des villes algériennes.

## CONCLUSION

L'analyse hiérarchique du système urbain de la ville de Biskra montre une ville primatale, déséquilibrée et en dysfonctionnement total.

La dynamique de la croissance démographique intra-urbaine de la ville a esquissé une nouvelle redistribution. Qui a engendrée une disparité dans la distribution des équipements structurants.

La primauté de la ville de Biskra trouve évidemment ses causes profondes dans l'absence ou dans l'échec d'une politique urbaine, conséquence d'une gestion urbaine défailante à l'échelle nationale. Cette absence de vision prospective qui aurait pu constituer un cadre de cohérence commun à tous les décideurs, n'a pas permis d'agir efficacement sur les changements structurels profonds qui ont affecté la ville de Biskra.

Les effets de la gestion urbaine se traduisent sur les structures de la ville qui se transforment continuellement sans référence à un cadre d'évolution programmé. Mais, si les différences dans les aspects du tissu urbain tendent à s'accroître par le biais des formes architecturales ou des moyens mobilisés pour les constructions, il n'en demeure pas moins que les articulations et les interdépendances entre les différents quartiers se développent et se renforcent.

Les enjeux qui découlent de cette situation sont identifiés, et les solutions esquissées. Il reste, pour leur donner corps, à redéfinir les rôles en fonction des capacités et des compétences de chacun des acteurs intervenant dans l'aménagement ou l'utilisation des aires urbanisées et de l'espace national englobant.

### CONCLUSION GENERALE

Le sujet du mémoire est le rôle du fonctionnement spatial dans la gestion de l'urbain qui a pour but de mettre en évidence le fonctionnement spatial actuel de la ville de Biskra en évaluant ses effets et ses causes. Cette situation impose un certain nombre de questions de recherche pour lesquelles une réponse synthétique sous forme d'hypothèse a été proposée.

Cette dernière stipule que: "L'amélioration de la gestion urbaine de la ville de Biskra semble intimement liée non seulement aux niveaux synthétiques de ses quartiers mais aussi à leurs espaces fonctionnels".

Pour aboutir à ces objectifs, la démarche scientifique identifiant les différentes étapes d'appréhension du sujet de recherche, a nécessité la structuration du mémoire en deux parties. La première est réservée à l'investigation théorique qui contient deux chapitres documentaires explicitant les concepts clés contenus dans l'hypothèse : la gestion urbaine et le fonctionnement spatial. La deuxième à l'analyse qui contient trois chapitres vérifiant la démarche méthodologique et la démonstration.

La compréhension du concept de la gestion urbaine, a été abordée d'une manière explicative afin de déterminer ses dimensions, ses modes, ses acteurs et ses instruments utilisés pour chaque échelle. Afin d'éclaircir les bouleversements dus au processus d'urbanisation quasi non maîtrisé de la ville. La gestion urbaine apparaît comme une gestion réelle de la ville en marge des normes urbanistiques. Les outils de gestion urbaine et les plans d'urbanisme ne peuvent suffire à assurer le bon fonctionnement de la ville. La gestion urbaine doit s'appuyer sur tous les acteurs afin de contribuer au développement de la ville. Outre les compétences en matière d'urbanisme et de construction, la municipalité exerce la plupart des responsabilités liées à la vie quotidienne des citoyens.

Le fonctionnement spatial autant que deuxième concept de cette hypothèse est appréhendées par le biais de multiples définitions du fonctionnement spatial et comment les entités de la ville fonctionnent spatialement et coexistent dans un même espace. Ces éléments se combinant le plus souvent en un ensemble où sont décelables les interpénétrations de ces diverses fonctionnalités. Il montre, que toute ville est multifonctionnelle, mais il y a toujours une fonction dominante plus ou moins affirmée. Celle-ci ordonne ses relations internes et externes et modèle de manière spécifique ses caractéristiques, démographiques, économiques, fonctionnelles, politiques, symboliques etc. Donc, il doit incontestablement avoir un certain

nombre de fonctions qui sont propres à chaque partie de ville. Le fonctionnement spatial de la ville doit prendre en considération tout ce qui touche à la distribution équitable des fonctions qui font la ville, puisque cette dernière réunit une variété infinie de fonctions économiques, sociales et culturelles, qui coexistent et interagissent s'imbriquent, communiquent, s'échangent.

Pour mettre en évidence le fonctionnement spatial actuel que vit la -ville de Biskra, nous avons exposé un certain nombre de méthodes qui ont été utilisées pour classer les villes (Ravenstein, Weber, Christaller, Reilly). Nous avons utilisé en premier lieu La théorie des places centrales de CHRISTALLER (1933). Selon celle-ci, les services à la personne se distribuent sur un territoire de façon à se concentrer de manière hiérarchique en fonction de la fréquence à laquelle on recourt à ceux-ci. Les services courants se dispersent dans un grand nombre de localités tandis que, au fur et à mesure que l'on envisage des services de moins en moins courants, ceux-ci se concentrent dans un nombre de plus en plus réduit de polarités rayonnant sur un territoire de plus en plus vaste. La notion d'influence est difficile à préciser. Elle se mesure à partir des fréquences (ou des probabilités) de déplacement des résidents d'une ville vers une autre à l'occasion de leur recours aux services qu'elle offre. Nous avons juges l'adoption du model gravitaire de Reilly (1931) qui permet de connaître l'influence relative de deux centres urbains sur une population localisée dans une zone intermédiaire.

Concernant le contexte actuel de la ville Biskra on a opté pour une recherche à la fois diachronique et synchronique pour prouver dans la présentation du cas d'étude, que la ville de Biskra connaît divers problèmes sur le plan fonctionnel, à travers l'identification de sources de polarisation. Cette évaluation nous a permis de dégager des dimensions représentatives du fonctionnement spatial et le degré de la gestion urbaine.

Enfin, les hiérarchies fonctionnelles et statistiques à bases démographiques, mettent en exergue, non seulement, le fonctionnement spatial des quartiers de la ville, mais montrent aussi l'incohérence du système ville. Le rôle fonctionnel des différents quartiers est saisi à travers l'ensemble des services qu'ils mettent à la disposition des habitants et le rayonnement qu'ils exercent sur l'espace. Les équipements, les activités commerciales, la fonction administrative et le nombre de populations, sont les critères qui ont permis la hiérarchisation synthétique de chaque quartier dans le système urbain considéré. Le déséquilibre éclatant des populations sur les quartiers de la ville de Biskra à engendre un déséquilibre de son armature urbaine est marque aussi par le gonflement démesure de son agglomération du à une



## Conclusion générale.

---

discordance entre les rythmes de sa croissance urbaine. Extension horizontale, émiettement et ségrégation caractérisent le nouvel espace éclaté en ensembles géographiques sans cohérence véritable et par une hétérogénéité des quartiers composant la ville.

La pyramide des niveaux de la ville de Biskra, présente les trente quatre quartiers. La cassure sommitale caractérisée par l'inexistence de centres aux niveaux 7, 6 et 5 explique la faiblesse et maladies qui caractérisent ce territoire la saturation des niveaux 3 et 1 exprime l'hétérogénéité spatiale et sociale, un caractère hétéroclite de la morphologie urbaine et la répartition aléatoire de la population engendrée par la politique de laisser faire et la défaillance des instruments d'urbanisme et l'adoption d'une politique de régularisation des états de fait. Cette identification par la hiérarchie fonctionnelle confirme l'état de dysfonctionnement qui caractérise notre cas d'étude à l'heure actuelle.

La superposition des résultats obtenus sur l'état actuel de la ville de Biskra à travers l'utilisation du modèle d'analyse de Reilly a mis en relation le dysfonctionnement actuel de la ville. Cette évaluation nous a permis de confirmer que la ville de Biskra souffre réellement sur tous les niveaux. Il ressort de notre analyse aussi, que l'absence d'une politique urbaine réellement formalisée conduit à l'impossibilité, pour les pouvoirs publics, de maîtriser le développement urbain de la ville de Biskra pour corriger le déséquilibre de son territoire. Les méconnaissances des responsables en matière de gestion urbaine se matérialisent dans les différences existantes entre les quartiers anciens de la ville et ceux de la périphérie. Les gestionnaires urbains doivent donc progressivement améliorer leur connaissance et leur compréhension au fonctionnement de la ville. La gestion d'un côté et par la mise en place des outils de gestion urbaine (plans, programmes, budgets,..) d'une autre côté.

En conclusion nous pouvons dire que cette étude n'est qu'une modeste contribution à la connaissance du fonctionnement spatial des villes et leurs gestions urbaines. Le temps imparti a contribué à la réduction du développement d'autres axes ayant trait à la problématique générale. Tel le problème du foncier que connaît la ville, la monotonie des organismes de l'urbanisme, la politique des choix terrains qui empêchent l'application des instruments d'urbanisme.

Il sera impératif à notre sens d'ouvrir un débat, concernant la politique de la gestion urbaine des villes, et à la manière d'agir sur la ville. Le débat sera ouvert à tous : historien, sociologue, urbaniste, architecte, technicien, gestionnaire, politicien, et habitant selon une logique de pouvoir partagé.

**BIBLIOGRAPHIE:**

- ABDELKAFI J., 1980, Pénurie de logements et crise urbaine en Algérie, dans revue Technique et Architecture, numéro : 321, spécial Algérie, p114-116.
- AGAPITOS P., 1961, Plan directeur d'urbanisme (PDU) de Biskra, rapport justificatif, direction des ponts et chaussées, Biskra.
- AGLI N., 1988, Biskra: analyse et extension du centre ville de Biskra, mémoire de fin d'études, école d'architecture Paris Villemin.
- ALLEN B. « Les enjeux du développement de la gestion urbaine de proximité »,CSTB-GIE Villes et Quartiers, 2004.
- ALBERTI L-B., 1966, De re aedificatoria, trad. italien il polifilo, CRIT, Milan.
- ALKAMA DJ., 1995, Analyses typologiques de l'habitat à Biskra, INES Biskra.
- ALONSO W., 1964, Location and land use, Harvard university press, Cambridge.
- AMOS R., 1972, Pour une anthropologie de la maison, Dunod, Paris.
- ARNHEIM R., 1956, Dynamique de la forme architecturale.
- ASCHER F., 1995, Métapolis ou l'avenir des villes, Jacob, Paris.
- ASCHER F., 2001, Nouveaux principes de l'urbanisme, l'Aube, Paris.
- AUZELLE R., 1971, Clefs pour l'urbanisme, Seghers, Paris.
- AYDALOT PH., 1976, Dynamique spatiale et développement inégal, Economica, Paris.
- AYDALOT PH., 1986, Milieux innovateurs en Europe, GREW Paris.
- BADUEL P-R. (DIR), 1984, Enjeux sahariens, table ronde (CRSEM), CNRS, Paris, 442p. - BAILLY A-S., 1977, La perception de l'espace urbain, centre de recherche d'urbanisme (CRU), Paris.
- BAUD P. et AL. 2001. "Quality of life and alliances in solid waste management - Contributions to urban sustainable development." Cities 18 (1) : 3-12.
- BAUD P. et Al. 2003. Dictionnaire de géographie, 3ème édition, Hatier, paris, 543 p
- BAILLY A-S., 1978, L'organisation urbaine : théorie et modèles, centre de recherche d'urbanisme (CRU), Paris.
- BAILLY A-S., 1995, Représenter la ville, Economica, Paris.
- BAILLY A-S., GUESNIER B., PAELINCK J-H-P & SALLES A., 1995, Stratégies spatiales, comprendre et maîtriser l'espace, la documentation française, Montpellier.
- BAILLY A.S., 1998, « La géographie appliquée » in *Les concepts de la géographie humaine*,
- BAILLY A. et al., 1995, *Stratégies spatiales, comprendre et maîtriser l'espace*, Reclus, Montpellier.
- BAILLY A., 1995, « Régions et mondialisation », *Sciences Humaines. Hors Série*, 8, Paris.
- BAILLY A., FERRAS R., PUMAIN D. (éd.), 1992, Encyclopédie de Géographie,Paris,Economica

- BASSAND M., 1996, La métropolisation et ses acteurs, dans : JACCOUD C., SCHULER M., BASSAND M. (EDS), Raisons et déraisons de la vine, presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.
- BASTIE J. ET DEZERT B., 1980, L'espace urbain, Massons, Paris.
- BASTIE J. ET DEZERT B., 1991, La ville, milan, Barcelone, Bonn, Massons, Paris.
- BAUDRILLARD J. ET NOUVEL J., 2000, Les objets singuliers, Architecture et philosophic, Calmanlevy, Paris.
- BAUMONT C. ET HURIOT J-M, 1995, Visions urbaines : théories et utopies, communication au colloque de L'ACSR, Montréal.
- BEAUCIRE F., 1996, Les transports publics et la ville, les essentiels, Toulouse.
- BEAUJEU-GARNIER J. et CHABOT G., 1970 (1ere ed 1964), Traite de geographic urbaine, Armand colin, Paris, 493p.
- BEAUJEU-GARNIER J., 1976, Geography of population, Longman group LTD, London.
- BEAUJEU-GARNIER J. ET DELOBER A., 1977, Geography of marketing, Longman, London.
- BEAUJEU-GARNIER J. ET DEZERT B., 1991, La grande ville, enjeu du xxie siècle, melanges en hommage a jean bastie, pvf, Paris, 622p.
- BELAKEHAL A., BOUSSORA K., SRITI L. ET SAOULI H, 2001, Le damier colonial de Biskra 39 ans après, journée d'études sur l'urbanisme. pp.159-167, Setif.
- BELGUIDOUM S., 2002, Urbanisation et urbanité au sahara, revue géographique des pays méditerranéens, tome 99, pp. 53-64.
- BELMONT J., 1989, De l'architecture à la ville. - BEN AKEZOUH C., 1990, Le droit des réserves foncières, O. P. U, Alger.
- BENACHENHOU A., 1982, Planification et développement en Algérie : 1962-1982, C.R.E.A, O.P.U, Alger.
- BENATTIA F., 1980, Agrégat ou cite? , S.N.E.D, Alger.
- BENDJELID A., 1982, Planification et organisation de l'espace en Algérie, diffusion sindbad (Paris), OPU, Alger, 135p.
- BENDJELID A., BRULE J-C. ET FONTAINE J., 2003, Aménageurs et aménagés en Algérie, l'harmattan, Paris.
- BENEVOLO L., 1983 (ed originale 1975), Histoire de la vine, Parenthèses, Paris.
- BENSAAD A., 2002, La grande migration africaine a travers le sahara, revue géographique des pays méditerranéens, tome 99, pp. 41-52.
- BERARDI R., 1982, Signification du plan ancien de la ville arabe, CNRS, Paris, p.171.
- BERGERON L. ET RONCAYOLO M., 1974, De la ville préindustrielle a la ville industrielle. Essai sur l'historiographie française, dans Quaderni Storici, pp. 827-876.
- BERROIR S., 1998, Concentration et polarisation : vers une nouvelle organisation des espaces urbanises, thèse de doctorat. Etude comparative des grandes villes françaises.

- Baud I. et al. 2001. "Quality of life and alliances in solid waste management - Contributions to urban sustainable development." *Cities* 18 (1) : 3-12.
- Baud P. et al. 2003. Dictionnaire de géographie, 3ème édition, Hatier, Paris, 543 p.
- BIALES C. 20013, La gestion, textes, Tours, 288p.
- BISFranceSON J. (DIR), 1989, Le nomade, l'oasis et la ville, cahiers d'urbama n° 20, Tours, 288p.
- BONELLO Y-H., 1996, La ville, coll. que sais-je? , P.U.F, Paris.
- BONETTI M. « La gestion urbaine des quartiers d'habitat social et la construction des relations sociales », CSTB, 1994.
- Bondue J-p. , 2000, Le commerce dans la géographie humaine, Retail Trade in Human Geography. In: *Annales de Géographie*, t. 109, n°611. pp. 94-102
- BOLTDON PH., 1971, Sur l'espace architectural, essai d'épistémologie, Dunod, Paris.
- BOUTALEB K. ;2005: « Bonne Gouvernance et développement : le cas de l'Algérie » International Conference organized by Cemf\* The Political economy of governance” Université de Bourgogne – LEG- Dijon – France Dijon 19 – 21 Mai 2005
- BOURDIN A., 1984, Le patrimoine réinventé, PUF, Paris.
- BOURY P., 1980 ( Fed. 1977), Comprendre l'urbanisme, Moniteur, Paris.
- BOUSSORA K., SRITI L., SAOULI H. ET BELAKEHAL A., 2001, Enjeux de l'évolution parcellaire, cas du damier colonial de la vine de Biskra. Séminaire international enseignement et pratique d'architecture, quelles perspectives, EPAU, ALGER, pp.425-434.
- BOYER R., 1986, La théorie de la régulation : une analyse critique agalma, la découverte, Paris.
- BREHIER J-C. ET EVRY-HARLOW, 1980, Villes périphériques et centralité technique et architecture, n° 330, mai, pp 96-101.
- BRULE J-C. ET FONTAINE J., 1986, L'Algérie volontarisme étatique et aménagement des territoires, O.P.U., Alger.
- BRUNET R., FERRAS R. ET THERY H. (dir), 1998, Les mots de la géographie, 518p, reclus-la documentation française, Montpellier , Paris.
- CAIRE G., 1967, La planification, Paris.
- CALVINO I., 1974, Les villes invisibles, le seuil, Paris.
- CANTAL-DUPART M., 2002, La question de l'urbanisme ou la ville de droit, M.E.T., Paris. - CANTILLON R., 1755, Essai sur la nature du commerce general. fletcher, Londres.
- CASAJUS D., 2004, Henri Duveyrier et le desert des saint-simoniens, collection figures sahariennes, n°7, printemps, Paris.
- CASTELLS M., 1977, La question urbaine, ed MASPERO F., Paris.
- CATALDO H., 1988, BISKRA et les Ziban, collection français d'Afrique, Montpellier.

- CAUQUELIN A., 1982, Essai de philosophie urbaine, PUF, Paris.
- CERDA I., 1979, La théorie générale de l'urbanisation, choix de textes, trad. Et prés. a. Lopez de aberasturi, Paris.
- CHABOT G. E T BEAUJEU-GARNIER J., 1970, Traite de géographie urbaine, (ed 1964) 493p, Armand colin, Paris.
- CHALAS Y., 2000, L'invention de la ville, Anthropo / Economica, 199p. - CHALINE C., 1986, L'urbanisme contemporain, Paris.
- CHALINE C., 1996, Les villes du monde arabe, avril, Armand Collin, Paris, p.39.
- CHALINE C., 1999, La régénération urbaine, PUF, Paris.
- CHEMETOV P., 1980, Le retour des centres, in technique et architecture n°330, mai, pp122-123.
- CHOAY F., 1979, L'urbanisme. Utopies et réalités: une anthologie, le seuil, Paris.
- CHOAY F., 1980, La règle et le modèle, ibid.
- CHRISTALLER W., 1966, Central places in sough Germany (1933), translated by C. BASKIN, prentice hall Englewood cliffs. Londres.
- CLAVAL P., 1973, « La Théorie des lieux centraux revisitée », Revue géographique de l'Est, 1-2, pp 225-251.
- CLAVAL P., 1994, « Réseaux, densités et effets de seuil : quelques réflexions sur l'aménagement », Flux, n°16, pp. 70-76.
- CLAVAL P., 1993, Initiation à la géographie régionale, 288p, Nathan, Paris.
- COING H., 1967, Rénovation urbaine et changement social, Ouvrières, Paris.
- COLLIN J-P., 1994, Les stratégies fiscales municipales et la gestion de l'agglomération urbaine : cas de Montréal entre 1910 et 1965, revue d'histoire urbaine, vol.23, n°1 (nov), pp. 19-31.
- Collectif, 1998. - "Gouvernances", Les Annales de la Recherche Urbaine, 80-81, Paris,
- CORBIN A., 1995, L'avènement des loisirs 1850-1960, Aubier.
- CORBUSIER (LE), 1923, Le centre des grandes villes, in ou en est l'urbanisme en France, Eyrolles.
- CORBUSIER (LE), 1957, La charte d'Athènes, minuits, Paris.
- CORBUSIER (LE), 1980, Urbanisme (reed 1925 GRES et CIE), Arthaud, Paris.
- CORBUSIER (LE), 1998, Pour une pédagogie de l'espace, éducation a l'architecture, fondation Le Corbusier, Amiens.
- CORNU M., 1977, Libérer la ville, Casterman, Paris.
- COTE M. (dir), 2002, Le Sahara, cette « autre méditerranée » revue géographique des pays méditerranéens, tome 99.
- COTE M., 1983, L'espace algérien, les prémices d'un aménagement, OPU, Alger, 278p.
- COTE M., 1988, L'Algérie ou l'espace retourne, Flammarion, Paris, 362p.
- COTE M., 1995, L'Algérie, 253p, Masson et Armand colin, Paris.
- COTE M., 1998, Des oasis malades de trop d'eau, in sécheresse, volume 9, n°2, juin.

- COTE M., 1979, "mutations rurales en Algérie : le cas des hautes plaines de l'est, édition OPU, CNRS, CRESM, ALGER 1980.
  
- COURTILLOT J-P., 1979, Damier colonial et extensions contemporaines de Biskra, architecture mouvement et continuité, n048, pp.77-81., in AMC, Paris.
- COURTOT X., 1997, Les disparités régionales en Algérie en 1987, mémoire de maîtrise, 284p, université de Franche-Comté.
- CRAWFORD R-P., 1954, La strategic de la decomposition, hawthorn books, New York.
- CRETTEAZ B., 1993, La beauté du reste, confession d'un conservateur de musée sur la perfection et l'enfermement de la suisse et des alpes, zoe, Genève.
  
- DALI R., 2000, Etude de l'architecture de la ville coloniale a Biskra, mémoire de magistère, Biskra. - DARMAGNAC A. ET AL, 1980, Créer un centre ville, Moniteur, Evry.
  
- DE SOTO H., 1993, L'autre sentier: la revolution informelle dans le tiers-monde, la découverte, Paris. - DEBRUYERES F. et MOTTEZ M., 1980, Evry, in technique et architecture n°330, pp48-55.
- DELUZ J-J., 1980, ALGER 1962 : l'héritage..., in revue technique et architecture, numéro : 321, special Algérie, p41-43.
- DELUZ J-J., 1988, L'urbanisme et l'architecture d'Alger, OPU, ALGER.
  
- DERYCKE P-H. et BABEAU A., 1971, Problèmes de planification, Paris.
- DERYCKE P-H., HURIOT J-M. et PUMAIN D., 1996, Penser la vine, theories et modèles, collection villes, Anthropos, Paris.
  
- DIB B., 1995, L'impact du comportement sociologique sur l'espace urbain, cas de Biskra, magistère non publiée, constantine.
  
- DONZELOT J. et JAILLET M-C., 1999, Quand la ville se défait, in revue esprit, numéro 258 novembre, Paris.
  
- DONZELOT J., 2004, La vine a trois vitesses: relegation, périurbanisation, gentrification, in revue esprit, n° 303, mars - avril.
  
- DOUGIN Y., 2000, Comment le commerce peut reconquérir les centres-villes, points de vente n°801, France, mars, pp. 8-14, loi gayssot.
  
- DUBY G. (DIR), 1985, Histoire de la France urbaine, 5vol, 1980-1985, seuil, Paris.
- DLTPLAY M. et C., 1985, Méthode illustrée de creation architectural, Moniteur, Paris.
  
- EUGENIA L-B. et ZEITOLTN J., 1976, Espace urbain et équipements.
  
- EVENSON N., 1983, Les héritiers d'Haussmann : cent ans de travaux et d'urbanisme, 1878-1978, ensbA-P.U.G, Paris-Grenoble.
- FABRY E., 1980, ALGERIE 1980: les conditions du projet, in revue technique et architecture, numéro : 321, special Algérie, p80-81.
- FARHI A., 2000, Wilaya d'el-oued, disparités communales, in séminaire international de Biskra, le 14, 15, 16 novembre, ines Biskra, Biskra.

- FARHI A., 2002, Biskra, de l'oasis à la vigne saharienne, Revue méditerranée N° 3.4, université de Provence, Aix-en-Provence, pp.77-82.
- FARHI A., 2004, L'approche systémique, cours d'urbanisme, poste graduation, Biskra.
- FARHI A., 2005, Historique de la naissance des villes, cours d'urbanisme, poste graduation, Biskra.
- FERRAS R., 1990, Ville : paraître, être à part, reclus, montpellier.
- FONTAINE J., 1996, Sociétés sahariennes, entre mythe et développement, université ouverte, cahiers d'urbama, Besançon-Tours, 151p.
- FOOT D., 1996, Boom, bust and echo, Walter and Ross: McFarlan, Toronto.
- FUJITA M. et THISSE J.F., 1993, Technological linkages and efficient location of indivisible activities, koopmans Beckmann and Von Thünen unified, journal of urban economics 34, 118-141.
- FUJITA M. et THISSE J.F., 2002, Cities, industrial location, and regional growth, Cambridge university press Cambridge and New York.
- GARNIER T., 1988 (reimpr1917), Une cite industrielle, Sers, Paris.
- GAUDIN J-P., 1997, Nouvelles (les) politiques urbaines, PUF (que sais-je?), Paris.
- GHORA-GOBIN C., 2001, Réinventer le sens de la ville, les espaces publics à l'heure globale, l'harmattan, Paris.
- GIBBERD F., 1972, "Composition urbaine", paysage vécu, Sicile, collection aspects de l'urbanisme, Dunod, Paris.
- GIEDON S., 1968, Espace, temps, architecture, denoel-gonthier, Paris. - GINGRAS A., 2006, Le développement des villes méditerranéennes du Sud.
- GIRARDET H., 1993, The Gaia atlas of cities, anchors books, Toronto. - GODARD F., 2001, La ville en mouvement, Gallimard.
- GRAVIER J-F., 1947 (reed 1972), Paris et le désert français, Paris.
- GRAVIER J-F., 1970, La question régionale, Flammarion, Paris. - GLTINDANI S. et BASSAND M., 1982, Mal développement régional et identité, PPUR, Lausanne.
- HAFIANE A., 1989, Les dais à l'urbanisme, novembre, OPU, ALGER.
- HALL P., 1974, Urban and regional planning, penguin, Londres. - HAROUEL J-L., 1995, Histoire de l'urbanisme, 5e 2d., coll. que sais-je ?, PUF, Paris.
- HOTELLING H., 1929, Stability in competition, economic journal 39, 41-57. - HOWARD E., 1969, Les cites-jardins de demain, Dunod, Paris. - HURIOT J-M., 1994, Von Thiinen, economic et espace, Economica, Paris.
- IMARABE, 2004, L'Algerie des peintres, institut du monde arabe, janvier. - ISARD W. 1956, Location and space economy, Wiley, New York.
- ISARD W. 1967, Game theory, "location and industrial agglomeration" paper of the regional science association 19, 45-82.
- JACOBS J., 1961 (reed1991), Declin et survie des grandes villes americaines, New York.
- JOLY P., 1980, Les images du centre, Technique & Architecture, n° 330, pp88-92.
- KRIER R., 1975, L'espace de la ville theorie et pratique, robert krier et archives d'architecture moderne.

- KUHN-HAROLD W. et R.E. KUENNE, 1962, An efficient algorithm for the numerical solution of the generalized Weber problem, in *spatial economics journal of regional science* 4, 34-21.
- LABASSE J., 1970, Signification et avenir des centres, in *revue urbanisme* n°120-121, pp8-17.
- LACAZE J-P., 1990, *Les methodes de l'urbanisme, que sais-je ?* , Paris.
- LACAZE J-P., 1995, *Introduction a la planification urbaine, imprécis d'urbanisme a la française*, presses de l'ENPC, Paris.
- LAM-WILLIAM M-C., 1982, *Eclairage et architecture*, Moniteur, Paris.
- LANCRENON D., 1997, *Quel urbanisme pour demain?* , papyrus, montreuil.
- LAUNHARDT W., 1885, *Mathematische Begrundung der volkwirtschaftslehre*, b.g. teubner, Leipzig.
- LAVEDAN P., 1941, *Histoire de l'urbanisme. Renaissance et temps modernes*, h. laurens, Paris.
- LAVEDAN P., 1959, *Geographic des villes*, Gallimard, Paris.
- LE PETIT B. et PUMAIN D., 1993, *Temporalités urbaines*, Anthropos, Paris. - LEDRUT R., 1973, *Les images de la ville*, Anthropos, Paris.
- LEBIUS 8. (éd.), 1996. - *filles du Sud. Sur la route d'Istanbul*, Paris, ORSTOM
- LEDRUT R., 1979, *Sociologie urbaine*, PUF, Paris.
- LEFEBVRE H., 1968, *Le droit a la ville*, Anthropos, Paris.
- LEFEBVRE H., 1970, *La révolution urbaine*, Gallimard,
- LEFEBVRE H., 1974, *La production de l'espace*, Anthropos, Paris.
- LEFEVRE C., 2001, « The Changing Context and Directions of Urban Governance », in UNCHS (Habitat), *Cities in a Globalizing World*, London, Earthscan: pp 57-68
- LEROY-BEAULIEU P., 1904, *Le Sahara, le soudan et les chemins de fer transsahariens*, guillaumin, Paris.
- LEVY A., 1996, *La composition urbaine : un savoir-faire en crise*, in : genestier ph. *Vers un nouvel urbanisme, faire la ville, comment ? Pour qui?* , la documentation française, Paris.
- LOSCH A., 1940, *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft*, jena g. fischer, traduit en anglais (1954).
- LOSCH A., 1954, *The economics of location*, translated by w.h. wolon, yale university press, new heaven.
- LYNCH K., 1976, *L'image de la cite*, collection aspect de l'urbanisme / 1960, Dunod, Paris.
- M.H.U, 1994, *Elément de composition urbaine*, ENAG, Alger.
- MAGNAN R., 1975, *Conception et instruments de la planification urbaine*.
- MANSKI C., 1993, Identification of endogeneous social effects: the reflexion problem review of economic studies 60, pp.531-542.
- MARTIN S. (dir.) et TINIER S., 1997, *Strategies (les) d'implantation des activites commerciales dans la mise en place du projet de centre ville a Echirrolles*, institut d'urbanisme de Grenoble, 29p.



- MARX K., 1973, Grundrisse, collection 10/18, christian bourgeois, Paris.
- MASSE P., 1967, Prévision et prospective, étapes de la prospective, PUF, coll: bibliothèque de prospective, p. 99-129.
- MERADE S., 2004, Plan d'occupation de sol (02) centre ville Biskra, phase I, II, III et finale, duc, Biskra.
- MERLIN P. et CHOAY F., 1991 (1ere ed 1988), Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, PUF, PARIS, 334p.
- MERLIN P., 1968, Modèles d'urbanisation, dans cah. I.A.U.R.P., no 2, Paris. - MERLIN P., 1992, Les transports urbains, coll. que sais-je? PUF, Paris.
- MUMFORD L., 1964, La cite a travers l'histoire, le seuil, Paris.
- MURET J-P. et MAISTRE A., 1995, L'urbanisme communal, seyros, Paris.
- MURET J-P., ALLAIN -M Y. et SABRIE M-L., 1987, Les espaces urbains. Concevoir, réaliser, gérer, Moniteur, Paris.
- NORBERG SCHULZ C., 1997, L'art du lieu : architecture et paysage, permanence et mutations, le Moniteur, Paris.
- NORBERG-SCHULZ C., 1981, Genius locci, paysage, ambiance, architecture, pierre mardaga, belgique.
- NOZICK M., 1992, No place like home. Building sustainable communities, canadian council on social, Ottawa.
- PANERAI P. et AL., 1980, Éléments d'analyse urbaine, AAM, Bruxelles.
- PATRICK G., 1994, Pratique du droit a l'urbanisme, Eyrolles, Paris.
- PELLEGRINO P., 2000, Le sens de l'espace, la dynamique urbaine, livre II.
- PELLETIER J. et DELFANTE C., 1994, Villes et urbanisme dans le monde, Masson, Paris.
- PELLIARD P., 1977, Le stationnement dans le centre des villes, tec n°22. mai.
- PERREUR J., 1988, La localisation des unités de production in Ponsard c. edition analyse économique spatiale, PUF, Paris.
- PERROUX F., 1955, Note sur la notion de pole de croissance, economic appliquee 7, 307-320. - PERROUX F., 1965, Les techniques quantitatives de planification, Paris.
- PONSARD C., 1988, Analyse économique spatiale, la région et les lieux centraux de beguin, PUF, Paris.
- PUMAIN D. et SAINT-JULIEN .TH, 1986, A ville plus grande, travail plus qualifie, les annales de la recherche urbaine29, pp 109-118.
- PUMAIN D., 1982, La dynamique des villes, Economica, Paris. - PUMAIN D., 1993, L'espace, le temps et la matérialise des villes, Anthrops, Paris.
- Pumain, D., Paulus F., Vacchiani-Marcuzzo C. (2006), «Une théorie évolutive pour expliquer les lois d'échelle dans les systèmes de villes», Cybergeog : Revue européenne de géographie, n° 343, 5 juillet.
- PUTMAN R-D., 1995, Bowling alone: America's declining social capital, journal of democracy, 6(1), 65-78.
- RAGON M., 1971, Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes,

tome 1 et 3, Catermen.

- RAGON M., 1985, L'homme et les villes, Berger-Levrault, Nancy.
- REMY J., LILIANE VOYE, 1982, La ville et l'urbanisation, Cabay.
- RENDU P., 1970, Rôle fonctionnel du centre, revue urbanisme n°120-121, pp18-20. -
- REYMOND L., 1973, Les images de la ville, Anthropos, Paris.
- REYNAUD R., 1992, Centre et périphérie, in : BAILLY A., FERRAS R., PLTMAIN D. (dir.), encyclopédie de géographie, Economica, Paris.
- REILLY W.J., 1931, The law of Retail Gravitation, New York.
- RICHARDSON N., 1992, Sustainable cities: urbanization and the environment in international perspective. Boulder (co), westview press, Canada.
- ROSTOW W-W., 1962, Les étapes de la croissance économique, traduction française, Seuil, Paris - SAIDOUNI M., 2000, Eléments d'introduction à l'urbanisme, Casbah, Alger.
- SAMSON I. (dir), 2003, L'économie contemporaine en dix leçons, Sirey. 675 p. -
- SARI DJ., 1993, Les mutations socio-économiques et spatiales de l'Algérie, OPU, Alger. -
- SARI DJ., 2001, La crise algérienne économique et sociale, publi-Sud, Paris, 140p.
- SARRAUT A., 1924, La mise en valeur des colonies françaises, Payot, Paris, 656p. -
- SENNETT R., 1979, Les tyrannies de l'intimité, Seuil, Paris.
- SHEIN I., 1980, Scénario pour la centralité, in technique et architecture n°330, mai, pp 118-121.
- SITTE C., 1996 (reed 1902), L'art de bâtir les villes. L'urbanisme selon ses fondements artistiques, Seuil, Paris.
- SLANE (baron de), 1978, Ibn Khaldoun, histoire des Berbères, Librairie orientaliste, Paris. -
- SMITH A. et SOUCY C., 1970, Centres villes et régulation sociale, urbanisme n° 117, pp37- 44.
- SUQUET-BONNAUD A., 1966, Le problème des centres villes à l'étranger, S.E.D.E.S, PARIS, 126p.
- TARRIUS A. et GENEVIEVE MAROÏEL, 1992, L'aménagement à contretemps.
- TELLIER L-N., 1972, The Weber problem: solution and interpretation, geographical analysis 04, 233215.
- TEXIER S. (dir), 2001, Les parcs et jardins dans l'urbanisme Parisien, XIXe-XXe siècle, A.A.V.P, PARIS.
- THÉRÉ Chr., SÉGUY I., 1998, « Huit siècles de découpages administratifs » in Les zonages : enjeux et méthodes, INSEE Méthodes, n°83, 132 p., pp. 17-34.
- THOMAS I., 1983, « Amélioration du découpage géographique des agglomérations urbaines. Proposition d'une méthode simple d'agrégation », *L'Espace géographique*, n°, pp. 207-214.
- TOUBAL F., 2006, La concurrence spatiale, Paris.
- TOURNEAU (LE) R., 1957, Les villes musulmanes d'Afrique du nord, la maison des librairies, Alger. -
- TOURNIER M., 1970, Des des et des serrures, Paris.
- TURNER J., 2000, Encyclopedia of Latin American and Caribbean art, Macmillan reference, London.

- UNWIN R., 1981, Etude pratique des plans de ville, revue construire n° 14/, Equerre, Alger.
- VON THUNEN J-H. , 1966, The isolated state (1826), pergamon, oxford (trad. franc. commentee par HURIOT J-M., 1994).
- VOIRON Chr., 1995, Analyse spatiale et analyse d'images, GIP Reclus, Montpellier, 190 p.
- WACKERMANN G. (dir), 1996, L'aménagement du territoire français hier et demain, SEDES, Paris.
- WEBER A., 1909, Theory of the location of industries, university of Chicago press, chicago, traduis en Anglais (1929).
- YVES T. (dir), 1994, Encyclopedie bordas, bordas, Paris.
- ZERDOUM A., 2002, BISKRA capitale des Ziban, Manar, Biskra.
- ZUCHELLI A., 1984, Introduction a l'urbanisme opérationnel et a la composition urbaine (tome 1, 2, 3, 4), opu, Alger.

### **RAPPORT:**

- ANAT , 1994, Rapport sur la gestion des métropoles .
- ANAT, 2002, Ceinture verte pour la commune de Biskra: phase i, direction de l'environnement, Biskra.
- APC, 1979, Bilan de gestion communale, APC, Biskra.
- BEET, 1976, PUD phase C, APC, Biskra.
- CADAT, 1983, PUD BISKRA (révision), DUC, Biskra.
- CDV (la commission des villes) 1970, La promotion des centres. Orientations de la politique au cour de la vie plane, urbanisme n° 120-121, pp132-135.
- CNES, 1995, Dossier demain l'Algérie, octobre.
- CNES : Rapport sur la ville ou le devenir urbain du pays.
- CNTC, 2007, Plan de circulation de la ville de Biskra, direction des transports, Biskra.
- DPSB, 2011, Monographie de la ville de Biskra, 2011.
- OCDE, 1997, Mieux comprendre nos villes, le rôle des indicateurs urbains, Paris
- ONS, 1991, Evolution des populations et des limites communales 1977-1987, ONS, Alger.
- ONS, 1998, Résultats du RGPH de 1998, cd-rom ONS, Alger.
- ONS, 2000, Armature urbaine, au RGPH 1998, collections statistiques n°97, ONS, Alger.
- URBA, 1987, PUD règlement sommaire d'urbanisme, DUC, Biskra.

- URBA, 1997, BISKRA et son évolution urbaine, rapport d'orientation, direction d'urbanisme, Biskra.
- URBA, 1998, PDAU de Biskra, APC, Biskra.
- WMO, 2001, Les villes et autres établissements humains en ce nouveau millénaire, rapport de la conférence des nations unies, juin.

ANNEXE N°01

<b>Code</b>	<b>Nom du quartier</b>
<b>Q.A</b>	<b>Zone d'extention Futur Ouest N° 01</b>
<b>Q.B</b>	<b>Zone d'extention Futur Ouest N° 04</b>
<b>Q.C</b>	<b>Zone Ouest</b>
<b>Q.D</b>	<b>P.O.S N° 03</b>
<b>Q.E</b>	<b>Zone d'extention Touristique (ZET)</b>
<b>Q.F</b>	<b>Zone d'extention Nord 1</b>
<b>Q.G</b>	<b>Zone d'activité</b>
<b>Q.H</b>	<b>Zone d'extention Nord 2</b>
<b>Q.J</b>	<b>Quartier Ben Badis</b>
<b>Q.K</b>	<b>Quartier el Izdihar + Quartier el Amel</b>
<b>Q.L</b>	<b>Zone Industrielle</b>
<b>Q.M</b>	<b>Quartier Sidi Gh'zel</b>
<b>Q.N</b>	<b>Quartier Bab el Darb + Quartier Gueddacha</b>
<b>Q.O</b>	<b>Quartier Lebcheche</b>
<b>Q.P</b>	<b>Quartier Fort Turc</b>
<b>Q.R</b>	<b>Quartier Alb Bouassid</b>
<b>Q.S</b>	<b>Quartier Lamsala + Lem'cid</b>
<b>Q.I</b>	<b>Quartier Ras el Guerria + Quartier Sidi Barkat + Quartier el Zeytouna + Quartier D'romane + Quartier R'mayache + Quartier Reguigua + Quartier Medjniche</b>
<b>Q.T</b>	<b>Quartier Essalem + el Badr</b>
<b>Q.U</b>	<b>Quartier Ferhat + Quartier S'tar Melouk + Quartier Djennane Ben Yagoub + Quartier Khobzi + Quartier El Boukhari + Quartier el Dhalaa</b>
<b>Q.V</b>	<b>Quartier Dallia</b>
<b>Q.W</b>	<b>Quartier La Gare</b>
<b>Q.X</b>	<b>Quartier el Oued Nord + Quartier el Oued Sud + Quartier Billal</b>
<b>Q.Y</b>	<b>Quartier el Moudjahidine + Quartier el Nasr</b>
<b>Q.Z</b>	<b>P.O.S N° 16</b>
<b>Q.OA</b>	<b>Quartier el Houda</b>
<b>Q.OB</b>	<b>Zone Est</b>
<b>Q.OX</b>	<b>Quartier Bir Zaaboub</b>
<b>Q.OY</b>	<b>Zone des Parcs</b>
<b>Q.OZ</b>	<b>Quartier Miloudi</b>
<b>Q.OM</b>	<b>Quartier Feliache</b>
<b>Q.ON</b>	<b>P.O.S - E</b>
<b>Q.OP</b>	<b>P.O.S N° 07</b>
<b>Q.OW</b>	<b>Quartier 08 Mai 1945 + Quartier el Nour + Quartier Essaada + Quartier el Fadjr + L'université</b>

ANNEXE N°02

<b>Quartiers</b>	<b>Surface en Hectar</b>
Q . A	101,60
Q . B	82,57
Q . C	139,80
Q . D	40,94
Q . E	262,22
Q . F	46,15
Q . G	63,02
Q . H	42,95
Q . J	73,52
Q . K	118,36
Q . L	190,11
Q . M	71,93
Q . N	149,13
Q . O	102,12
Q . P	11,82
Q . R	139,54
Q . S	93,97
Q . I	229,82
Q . T	26,21
Q . U	133,64
Q . V	15,40
Q . W	31,36
Q . X	33,33
Q . Y	112,03
Q . Z	76,52
Q . OA	43,43
Q . OB	57,53
Q . OX	134,84
Q . OY	97,22
Q . OZ	25,00
Q . OM	102,12
Q . ON	28,72
Q . OP	7,27
Q . OW	537,58

## ANNEXE N°03

Quartiers	Surface en Hectar	Nombre de population	surface pour 1 hab (Densité)
Q . A	101,60	0	0,00
Q . B	82,57	241	0,34
Q . C	139,80	5982	0,02
Q . D	40,94	0	0,00
Q . E	262,22	15	17,48
Q . F	46,15	174	0,27
Q . G	63,02	216	0,29
Q . H	42,95	0	0,00
Q . J	73,52	10780	0,01
Q . K	118,36	10600	0,01
Q . L	190,11	3	63,37
Q . M	71,93	9164	0,01
Q . N	149,13	3491	0,04
Q . O	102,12	2143	0,05
Q . P	11,82	4890	0,00
Q . R	139,54	8968	0,02
Q . S	93,97	9765	0,01
Q . I	229,82	22348	0,01
Q . T	26,21	5527	0,00
Q . U	133,64	27400	0,00
Q . V	15,40	2448	0,01
Q . W	31,36	3677	0,01
Q . X	33,33	7451	0,00
Q . Y	112,03	10264	0,01
Q . Z	76,52	0	0,00
Q . OA	43,43	13934	0,00
Q . OB	57,53	4325	0,01
Q . OX	134,84	0	0,00
Q . OY	97,22	0	0,00
Q . OZ	25,00	163	0,15
Q . OM	102,12	1453	0,07
Q . ON	28,72	45	0,64
Q . OP	7,27	20	0,36
Q . OW	537,58	40121	0,01

## **Résumé :**

**Sujet : le rôle du fonctionnement spatial dans la gestion de l'urbain  
-cas de la ville de Biskra-**

Cette recherche vise à mettre en évidence le rôle du fonctionnement spatial des villes dans la gestion de l'urbain. L'urbanisation croissante des villes à accélérée un accroissement démographique et spatiale. Ce phénomène à engendrée une désorganisation dans l'espace et une insuffisance en matières d'équipements et services, publics et privés.

la ville de Biskra s'est vue radicalement transformée durant les deux décennies. Sa population s'est multipliée et son tissu urbain à pris une ampleur démesurée, en faisant apparaître des activités et des équipements dans la périphérie qui a engendrée un dysfonctionnement de la ville. Cette extension n'a pas suivi une logique ou une politique de gestion urbaine rationnelle.

La gestion urbaine est considérée comme responsable de cette situation. L'objectif de cette recherche est la vérification hypothétique de rapport de causalité pour trouver les solutions les plus adéquates.

## **ملخص:**

**موضوع البحث: دور الوظيفة المجالية في التسيير الحضري حالة مدينة بسكرة-**

هذا العمل يهدف إلى إبراز دور الوظيفة المجالية في التسيير الحضري للمدن. هذه المدن التي تعيش تطورا في جميع الميادين، السكانية و العمرانية مما أدى إلى ظهور أزمة حضرية و تداخل في وظائفها. و مدينة بسكرة ذات الطابع التاريخي العريق شهدت خلال العشرينين الأخيرتين تطورا سكانية و عمرانيا، أدى إلى الزيادة في استهلاك المجال و المرافق و التجهيزات و على هذا الأساس وضعت الدراسات الحضرية و المخططات العمرانية لإيجاد الحلول المناسبة للوصول إلى مجال منتظم و وظائف يتحقق فيه النمو الاقتصادي، الاجتماعي و العمراني. فالتسيير الحضري للمدن يعد هو المسئول الأول عن هذه الظاهرة، بما انه يهدف للبحث عن كيفية التنسيق والتوفيق بين مختلف الفاعلين في المدينة من سياسيين، تقنيين، إداريين و إلى تحسين المنشآت القاعدية و الخدمات الحضرية و توزيعها المنتظم في المدينة، و بالتالي تحسين الظروف المعيشية للمواطن. فعدم تحقيق هذا التوافق يعود لا محالة إلى خلل في الجانب التسييري، لذا فان هدفنا من خلال هذا البحث هو التعرف على مواقع الخلل كي يتسنى لنا إيجاد الحلول المناسبة.