

L'articulation entre transport et urbanisme, une piste à privilégier dans les approches du développement urbain durable (cas d'Annaba)

*Nacima CHIKH**

Introduction

Ces dernières années le transport a occupé une dimension grandissante que ce soit dans les débats politiques ou encore dans les débats scientifiques. L'objectif principal est la maîtrise de la circulation automobile et l'appel à la technologie ne peut répondre à cette question. La solution à cet énigme fut l'articulation primordiale entre transport et urbanisme et ceci est perceptible à travers les exemples de politiques de villes européennes où l'effort est considérable. La nécessité d'articuler planification spatiale et plan de transport pour maîtriser les atteintes à l'environnement par la circulation motorisée, dans un modèle où les plans d'urbanisme n'intégraient pas la dimension environnementale.

Du développement durable au transport durable

Les premières réflexions sur la ville et l'environnement urbain sont lancés par l'OCDE (l'Organisation pour la coopération de développement et de l'environnement). Un programme « ville écologique » entre 1990 et 1993 aborde le développement urbain durable. Trois axes sont repris : l'énergie, les transports, le logement et l'intégration « transports urbains et développement durable »¹. On considère que les technologies propres et les choix d'urbanisme sont les outils principaux permettant de développer le croisement des transports et de l'occupation des sols afin de contenir la tendance forte à l'étalement urbain responsable de l'augmentation des déplacements motorisés.

Entre 1990 et 1994 l'Organisme de Coopération de Développement de l'Environnement OCDE, l'Agence Internationale de l'Energie AIE, la Commission Européenne des Ministres de Transport CEMT et plusieurs autres organismes et gouvernements ont mis en avant la nécessité d'études permettant de préciser la nature des transports viables. Le transport par « l'automobile » est alors pointé et on a pu démontrer que des solutions existaient du point de vue consommation carburant

* Université d'Annaba

¹ OCDE, CEMT, Cyria Emilianof, « un modèle émergent ; la ville durable », 1995.

propre, ou changement de technologie « le véhicule urbain électrique » ou tout simplement aller vers le transport viable et dans ce cas l'alternative à l'automobile serait le transport collectif. La conférence de Vancouver intitulée « Vers des Transports Ecologiquement Viables » a conclu que la durabilité dans le transport exigeait davantage que le respect de critères environnementaux. Six orientations ont été relevés dont l'une se rapporte à la rubrique urbanisme.

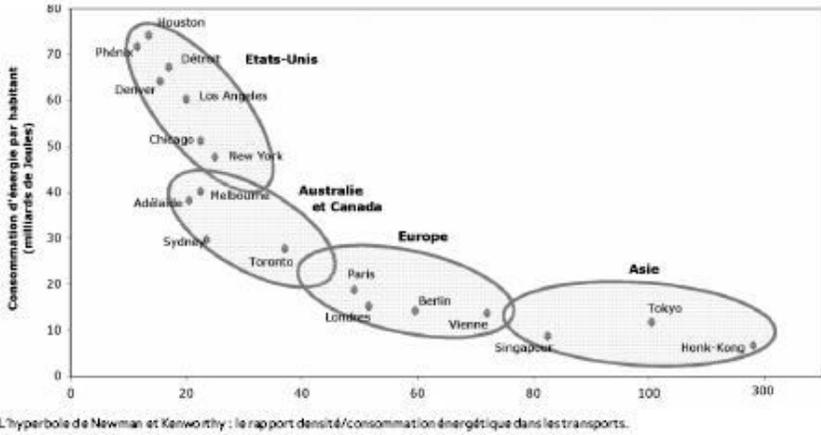
Urbanisme : Limiter l'étalement, veiller à une utilisation mixte du sol au plan local, renforcer le transport public, favoriser la marche et les déplacements à bicyclette, protéger les écosystèmes, le patrimoine et les installations de loisirs et rationaliser le mouvement des biens.

Cette recommandation marque le lien entre l'urbanisme et le transport l'objectif à atteindre, celui de la maîtrise de l'étalement urbain et développer le transport collectif ainsi que les modes de déplacement doux.

En parallèle à ces actions politiques, différentes recherches scientifiques ont été effectuées dans le domaine du transport et ont démontré sa forte relation avec l'urbanisme. La première recherche a été réalisée par les australiens Peter Newman et Jeffrey Kenworthy "Cities and Automobile Dependence" publié en 1991. Ils établissent une très forte relation inverse entre la consommation annuelle de carburants par citadin et la densité urbaine. Ils présentent trois avantages principaux agissant sur la mobilité et la répartition modales des déplacements :

- une proximité des lieux de vie et d'activités qui réduit les distances de déplacement et permet un plus grand recours aux modes doux;
- une congestion plus importante qui rend l'usage de l'automobile moins intéressant ;
- une plus grande utilisation des transports en commun et une meilleure rentabilité des investissements en transport en commun (Kenworthy & Laube, 1999).

Figure 1 : l'hyperbole de Newman et Kenworthy (le rapport densité/consommation énergétique dans les transports)



Vincent Fouchier établit trois corrélations en ce qui concerne l'Île de France.

- corrélation entre la densité et le taux de motorisation ;
- corrélation entre la densité et les distances parcourues ;
- corrélation entre La vitesse moyenne de déplacement et la densité.

Ces travaux ont été bien accueillis par les urbanistes car ils permettent d'imaginer des solutions en termes d'aménagement pour traiter la question de la dépendance de l'automobile.

Le modèle français consiste à articuler PDU (Plan de Déplacement Urbain) et PLU (Plan Local d'Urbanisme)

Pour la France les préoccupations environnementales sont introduites dans les années 90 avec la loi de LAURE qui stipule la nécessité d'organiser les déplacements urbains et de privilégier les déplacements alternatifs. Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) sont donc nés en réaction contre cette culture du « tout-automobile ».

Puis la loi SRU Solidarité Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 modifie le PDU afin de les articuler plus fortement avec les documents d'urbanisme.

Lors de l'élaboration du PDU, les Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU) articulent le nouveau document de planification aux autres instruments existants. Dans certains cas, les

Schémas Directeurs sont modifiés pour tenir compte des objectifs des PDU.

Les documents d'urbanisme doivent tenir compte des conséquences de l'urbanisation sur les trafics et donner la priorité au développement des zones desservies par les transports publics.

L'ensemble des PDU aborde d'une manière générale certains thèmes tels que le développement des « modes doux » (la marche et le vélo). Pour la sécurité on envisage le partage de l'espace public entre les différentes catégories d'usagers est un réel enjeu pour assurer le développement des modes doux objectif fort du PDU et assurer leur sécurité. Les politiques locales sont variées : A Annecy, la sécurité des déplacements est un objectif majeur du PDU, avec des opérations d'aménagement (relation avec le PDU) en entrée de ville et dans les quartiers pour réduire les vitesses.

Pour la maîtrise de l'utilisation de l'automobile le PDU d'Île-de-France vise une baisse des distances parcourues en voiture; d'autres visent une baisse de la part du marché de la voiture.

Le lien entre le PDU et le PLU est recherché à travers l'application de quelques principes d'aménagement recommandés par l'agenda 21 Local

- La densification autour des axes forts de transports en commun,
- la maîtrise du développement périurbain,
- le renforcement des centralités,
- la desserte en transport public des secteurs de développement,
- le partage de la voirie

L'application de ces principes nécessite un incessant va et vient entre le PDU et le PLU pour assurer la « compatibilité entre eux » et conduire à la ville des « courtes distances », mixte et multipolaire, irriguée et structurée par des transports collectifs efficaces.

A Toulouse, le PDU fixe les choix en matière de transport collectif selon les différents territoires urbains définis dans le schéma directeur. A Bordeaux la commune urbaine profitent de l'élaboration du PDU pour réviser le PLU et le Shéma Directeur.

La question cruciale du stationnement est aussi abordée par tous les PDU solutionnée par une hausse de tarif ou encore une réduction la station de longue durée pour les non-résidents.

L'articulation entre urbanisme et transport public est surtout présente dans les villes qui ont mis en place des lignes de transport en site propre (métros, tramway), des axes qui induisent des investissements et des

travaux importants et c'est l'une des raisons qui fait que leur aménagement nécessite une réflexion urbanistique plus approfondie que pour les bus « Les réseaux de tramways ou de métros qui fleurissent dans de nombreuses capitales régionales, sont les outils d'une nouvelle mise en relation des équipements métropolitains dispersés² ».

Le tramway a donné corps à la restructuration des grands boulevards. A Grenoble, Il est devenu la colonne vertébrale autour de laquelle le fait urbain s'organise. Il a permis de reconnecter les deux pôles de Grenoble « grand place³ » et le centre-ville qui étaient coupés par des grands boulevards. De même qu'il a permis la naissance des micropolarités de commerces et de services à proximité des arrêts. Ce réseau de transport dessert 70 à 80% de la population. La marche et le vélo pour cette agglomération sont très employés pour les déplacements quotidiens. Ces modes sont liés à la facilité de la topographie (Grenoble est une des villes les plus plates d'Europe), des habitudes et du réseau de pistes cyclables. Un Plan Vélo est mis en place.

Conclusion

L'exemple français montre bien la nécessité d'articuler planification spatiale et plan de transport pour maîtriser les atteintes à l'environnement par la circulation motorisée, dans un modèle où les plans d'urbanisme n'intégraient pas la dimension environnementale. L'objectif principal est la maîtrise de l'étalement urbain et donc la diminution de la circulation automobile. On ne pourrait oublier de citer la ville allemande où la politique mise en œuvre par les pouvoirs publics est de créer un potentiel d'urbanisation et en particulier de logement « aux bons endroits », c'est-à-dire essentiellement à proximité du réseau ferroviaire léger ainsi que des transports collectifs.

L'Urbanisme et le Transport : les outils de planification

L'implantation industrielle massive a fait que la ville d'Annaba subisse une extension surfacique auquel s'ajoute la naissance d'un processus de périurbanisation. D'autres localités viendront se greffer à la ville nous citerons les communes les plus importantes El Bouni, Sidi Amar ou encore El Hadjar. Ce seront des communes sous équipées qui seront dans l'obligation de se déplacer vers la commune mère pour y travailler, pour étudier, pour acheter, ou tout simplement se promener, se rencontrer. Nous assisterons à deux types de déplacements intra urbain et inter urbain (intercommunales). Le site a été donc parcouru par

² Marc Wiel, ville et automobile, p 92

³ Un centre commercial de l'Isère.

différentes époques⁴ et par la suite la ville a été traversée par différents âges ; Mais peut-on retrouver les transformations dont parle Dupuy (G Dupuy.1995) : La ville piétonne, la ville des transports en commun puis la ville actuelle appelée ville automobile ? ou encore « La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée » (M Wiel.1999) et où l'auteur conclut que l'accroissement de la vitesse et la « mobilité facilitée » joue un rôle clef dans le développement urbain ?

Accroissement de la mobilité individuelle Annaba

Aujourd'hui les personnes (femmes, hommes) se déplacent ou éprouvent le besoin de se déplacer pour diverses raisons. Le premier motif de déplacement est l'on pourrait dire les achats. L'activité professionnelle est aussi facteur de déplacement. Des déplacements pour les autres besoins professionnels qui sont en hausse de nos jours et qui peuvent être aussi les chantiers, les réunions

Nous allons essayer de comprendre quels sont les moyens utilisés pour la mobilité pour la commune d'Annaba car c'est cet espace qui accueille les moyens de transport et les voyageurs.

Nous n'avons qu'à faire un tour en centre-ville à n'importe quelle heure de la journée pour nous rendre compte de la présence de tous les modes de transport existant. Nous noterons la présence des véhicules légers ou voitures particulières, les taxis, les transports en commun (bus mini bus) les voitures utilitaires livraison de marchandises, les quelques fois les deux roues les motos, parfois le vélo et enfin les modes non motorisés la marche à pied.

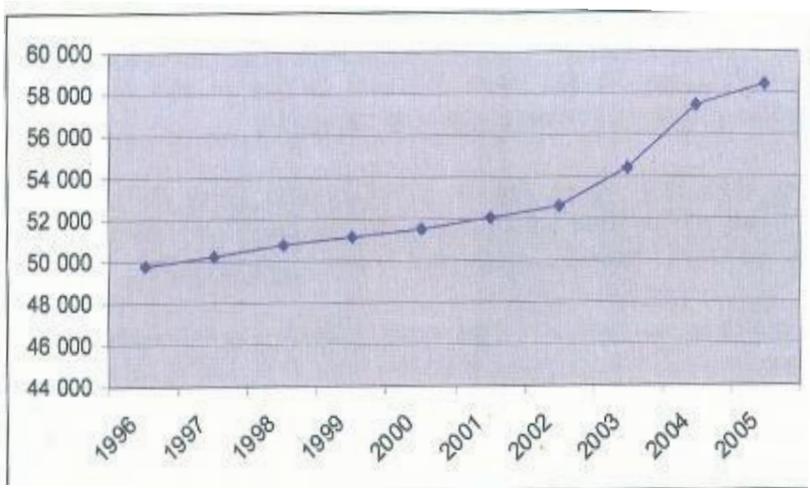
La ville étant structurée autour d'un centre principal, le centre-ville convoité par le citoyen, ainsi que par l'aménageur est l'espace le plus fréquenté de la ville. L'espace central de la ville ne prend pas en charge uniquement la population d'Annaba mais aussi les populations des agglomérations limitrophes, toutes les activités y sont présentes (commerces, marchés, bureaux, stations de taxis, stations de transport en commun). Les taxis, les transports en commun, les voitures

⁴ Sa position du site en rapport avec la méditerranée serait à l'origine de la naissance du premier établissement de sédentarisation, (vers le XII^e siècle avant J-C). Depuis ce fut une ville parcourue par trois intervalles : l'empire carthaginois, l'empire romain et l'empire numide. Au début du XI^e siècle la ville antique est abandonnée pour un nouveau site à 3km au nord du premier la ville Bouna El Haditha. Les Sanhadja qui la fondent en font un poste de défense et de surveillance de cette double frontière terrestre et maritime et va être un port d'échanges commerciaux, ville gardée par les muwahidines (XII^e siècle), les Hafsidés (XIII^e au XV^e siècle) les deys (XVI^e au XIX^e siècle), puis investie par la colonisation française en 1832.

particulières tous démarrent, circulent au niveau du centre-ville sur une voie à un seul sens d'une largeur de 2 m avant d'atteindre leur destination.

De nos jours on retrouve une ville automobile, Comme pour les cartes grises le taux de croissance annuel des voitures ne fait qu'augmenter d'année en année (cf. fig 2) surtout entre l'année 2002 et 2003 ou le taux augmente considérablement de 0,92 il est passé à 3,57. En 2005 Le véhicule de tourisme est de 68% par rapport aux autres modes de transport⁵.

Figure 2 : Evolution du parc de véhicules de tourisme dans la wilaya d'Annaba, d'après Semaly-transurb (2007)



Par rapport aux autres wilayas algériennes Annaba est classé deuxième après la capitale, avec 94 voitures particulières pour 1000 habitants et dépasse largement Constantine et Oran qui sont respectivement de 79 et 81 voitures pour 1000 habitants⁶. « La voiture demeure donc le produit technologique le plus libérateur et le plus désiré du siècle une icône culturelle irrésistible qui offre prestige et statut »⁷. Une nécessité au même titre que le logement ; mais la voiture est un bien plus facile à accéder que l'habitat. En effet l'augmentation du nombre de voitures ces

⁵ Semaly – Transurb (2007) / Technirail. In « étude de faisabilité de la première ligne du tramway d'Annaba » ; étapes 1-2-3 : enquêtes- diagnostic-, choix de tracés et modes ».

⁶ Semaly – Transurb (2007) / Technirail. In « étude de faisabilité de la première ligne du tramway d'Annaba » ; étapes 1-2-3 : enquêtes- diagnostic-, choix de tracés et modes ».

⁷ Richard, R., in « des villes pour une petite planète », 2000.

dernières années est du en premier par le prêt bancaire⁸ de la part de l'Etat afin de faciliter l'achat de la voiture et en second selon le revenu salarial. On pourrait rajouter que c'est le seul bien rendu accessible que peut posséder un jeune ménage.

Quand on cite le terme évolution du transport public on le saisit dans le sens de modernisation mais de notre cas nous allons juste compter le nombre, leur évolution à travers les années assurer au citoyen l'accessibilité des lieux, leur assurer le transport collectif un moyen de transport moins coûteux⁹ et tout ceci est avantageux pour le citoyen même si le confort¹⁰ n'existe pas.

Comme nous l'avons cité pour le PDU concernant l'utilisation des transports collectifs viables la ville d'Annaba envisage l'introduction d'un tramway transport collectif urbain assez performant répondant favorablement aux trois piliers du développement durable : environnement, social et économie. Sa présence va en effet diminuer la circulation automobile.

PDAU (planification spatiale) et planification des transports

Après la consultation du document d'urbanisme (PDAU), ainsi que l'entretien avec les différents acteurs impliqués directement dans les domaines (urbanisme, transport) nous avons conclu ceci :

Dans le document plan de développement et d'aménagement urbain PDAU 2004 tout un chapitre est consacré pour la rubrique transport au chapitre 7 où il y a eu en premier étude du réseau routier existant (localisation état degré de fréquentation). La description de toutes les voies, leur propriété, leur état, leur degré de fréquentation, rendant la circulation fluide ou pas sans oublier la présence du stationnement.

Les différents types de transports de la wilaya d'Annaba aérien, maritime, ferroviaire et enfin le routier sont étudiés. Une bonne partie est consacrée pour le transport routier urbain et suburbain.

Lors de l'élaboration du PDAU les urbanistes étudient les déplacements (comparaison de l'offre disponible par rapport à la demande), l'urbaniste travaille en collaboration avec les cadres du Ministère de transport, ainsi les bureaux des études transports urbains (BETUR) spécialisés dans le transport tel que métro d'Alger et les

⁸ Depuis l'année 2008 le prêt bancaire existe toujours mais avec une modification celle de payer une taxe dont la somme varie selon la marque de la voiture puis le prêt a été supprimé.

⁹ Pour le prix de 10 DA en milieu urbain, 15DA en milieu interurbain

¹⁰ Le confort signifiant surchargé et faisant partie du vieux parc.

spécialistes du VRD (voies et réseaux divers). La première étape consiste à poser des problématiques par rapport à l'état actuel des lieux effectué par les urbanistes. La deuxième étape est l'analyse de l'état actuel des lieux avec les problèmes techniques soulevés par les spécialistes du transport et les VRD et qui va servir de support pour le document. On pourrait dire que l'urbaniste est le principal coordonnateur entre les différentes spécialités et c'est lui qui exploite les données de chacun.

La Direction des Transports de la Wilaya DTW consulte la direction de l'urbanisme pour orientation concernant surtout le choix du terrain pour les projets gare. La consultation avec les services environnement se fait dans certains cas dans le cadre par exemple de dédoublement de voie nécessitant une étude environnementale. L'outil de planification des transports ou Plan des Transports Urbain PTU existent pour l'agglomération. L'objectif principal est de rectifier les lignes des moyens de transport TC en fonction de l'urbanisation déjà existante habitat et équipement donc nous retrouvons différents secteurs mentionnés au niveau du PTU

Le ministère du transport a vu la nécessité d'établir un guide d'élaboration des plans de transport établi en 2002 ou il est question d'une mise en place de transport nécessaire pour des raisons d'ordre technique, urbanistique, économique et social.

Des actions ont été entreprises par Le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement entre autre le carburant utilisé par le moteur de l'automobile, L'introduction du carburant propre tel que le GPL (gaz propane liquéfié), le GNC (gaz naturel comprimé). L'utilisation d'essence sans plomb mis sur le marché depuis 1998.

On a même eu droit à deux journées sans voiture en centre-ville d'Alger ou la voiture n'a pas circulé du matin au soir.

Conclusion

Le degré de coordination de la Direction des Transports de la Wilaya DTW avec les autres organismes, nous pouvons dire qu'elle est pratiquement faible. On retrouve dans la planification spatiale cette absence de prise en charge de la dimension environnementale à la quelle les villes françaises ont fait face. La limitation de l'usage de l'automobile à travers la maîtrise de l'étalement et de la mobilité est une condition nécessaire de la durabilité des villes. Le développement des transports collectifs attractifs tel que le tramway est une nécessité pour protéger l'environnement et préserver la qualité de l'air et de la vie en milieu urbain.

Référence

Grillet, A. ; Guth, S., in « Transport et Architecture du Territoire ». Editions Recherches/ Ipraus, 2003.

Thomas, François, “ Annaba et sa région”, 1977.

Derdour, H., ‘Annaba, 25 siècles de vie quotidienne et de luttes’ tome 1 et 2, Alger, SNED, 1982.

Arnaud, L., ‘Bône son histoire...ses histoires’, 241p.

Weil, M., in “ ville et automobile”. Descartes et Cie éd, 2002.

Revue, “Villes en parallèle, villes algériennes”, n°36, 37, 2003.

Joumard, R., in “Développement durable et transports”, Alger, 27 Juin 2007, INRETS, Laboratoire Transports et Environnement, 2005.

Richard, R., in “des villes pour une petite planète”, 2000.

Semaly – Transurb / Technirail, in “étude de faisabilité de la première ligne du tramway d’Annaba”; étapes 1-2-3 : enquêtes-diagnostic-, choix de tracés et modes”, 2007.

Kaufman, V. ; Sager, F. ; Ferrari, Y. et Joye, D., in “coordonner transports et urbanisme”, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2003.

Dupuy, G., in “l’auto et la ville”, Flammarion éd, 1995.

Grillet, A. et Guth, S., in « Transport et Architecture du Territoire ». Editions Recherches/ Ipraus, 2003.