



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
جامعة زيان عاشور - الجلفة-

Université Ziane Achour –Djelfa

كلية العلوم الطبيعية والحياة

Faculté de Science de la Nature et de la Vie

قسم علوم الأرض والكون

Département des Sciences de la Terre et de l'Univers

Mémoire de fin d'étude

En Vue de l'obtention du Diplôme De Master Académique En Géographie et
Aménagement du Territoire.

Spécialité : Villes et Dynamiques Spatiales

Thème

L'analyse Géographique de L'influence Des Villes Nouvelles

cas : Sidi Abdellah

Présenté par:AZZOUZ CHAIMA

Devant le jury composé de :

Président : RABEHI BADEREDDINE.....MAA

Promoteur : TENAH BENDAOUHMAA

Examineur : MOHAMED CHERIF MUSTAPHA.....MAA

Examineur : CHINOUNE SAADMAA

Année Universitaire 2019/2020

Dédicace :

Je dédie ce modeste travail en signe de reconnaissance et de respect

- *A mon père et à ma mère.*
- *A ma sœur.*
- *A Mon oncle et sa famille. .*
- *A Mes frères*
- *A toute ma famille.*
- *A tous mes amis (es) sans exception.*

Remerciements :

*Je remercie le bon Dieu pour la patience et le courage qu'il m'a donné
pour mener à bien ce travail.*

*Je remercie mon encadreur le prof **TENAH BENDAOU** qui,
depuis le début de ce travail, m'a apporté un soutien indispensable et
dont j'ai pu apprécier les grandes qualités humaines.*

*Je remercie celle avec qui tout a commencé et a mûri grâce à son
Dévouement et ses précieux conseils.*

*Je remercie également toutes les personnes rencontrées au cours de ces
années.*

*Celles qui ont participé à l'aboutissement de ce travail. Elles sont
nombreuses, et même si elles ne sont pas citées ci-dessus, leur aide fut
importante.*

LISTE DES FIGURES

Figure N°	Titre	Page N°
01	Le cadre législatif des ville nouvelle on Algérie de (1990-2025)	21
02	Situation de la ville nouvelle	29
03	L'Evolution de la population des communes de la ville nouvelle de Sidi AbdellahEn 2020	34
04	La composition sociale des voyageurs selon le sexe de la ville nouvelle de Sidi Abdellah.	44
05	La composition sociale des voyageurs selon tranche d'âge de la ville nouvelle de Sidi Abdellah	45
06	La classe d'appartenance des voyageurs dans la ville nouvelle de Sidi Abdellah	45
07	le dépenses des voyageurs pour le transport en commun par semaine/ taxis ou autres dans la ville nouvelle de Sidi Abdellah.	46
08	Le moyen de transport le plus utilisé	47
09	Les motifs de déplacement de la ville nouvelle de Sidi Abdellah ver la ville-mère (Alger)	48
10	Fréquence des déplacements Nouvelle ville ver Alger.	49
11	Vue en 3D sur le boulevard	53
12	Vue en 3D sur la voie agricole	53
13	Vue en 3Dsur la voie de transport public	54
14	Vue en 3D les arrêts de bus réalisé au niveau du village	54
15	Vue en 3D sur le woonerf de nouvelle ville de Sidi Abdellah	55
16	les parkings rotatifs réalisés au bord des jardins centraux	56
17	Vue en 3D sur les parkings rotatifs réalisés au parc	56
18	Vue en 3D sur l'intérieur du parc	57
19	Vue en 3D sur le stationnement des voitures dans le intelligent parking	58
20	Lieu de compostage	59
21	poubelle de tri sélective	59
22	le panneau solaire et photovoltaïque utiliser dans les bâtiments du quartier	60

LISTE DE TABLEAU

Tableau N°	Titre	Page N°
01	le scénario de rééquilibrage (2005-2025)	14
02	Répartition du territoire par communes de la ville nouvelle de Sidi Abdellah	27
03	évolution de la population des communes de la ville nouvelle de sidi Abdellah	34
04	Nombre d'habitants de la Ville nouvelle	35
05	répartition du surface et de l'emploi par dans la ville nouvelle de sidi Abdellah	36
06	les différents équipements des quartiers résidentiels de la nouvelle ville de Sidi Abdellah	37
07	situation des équipements des scolaires a Sidi Abdellah	38
08	Répartition des infrastructures sanitaires existants sur un rayon de 20kms de la ville nouvelle	40
09	comparatif des surfaces projetées	42
10	les Axes routiers existants dans le site de la ville nouvelle de sidi Abdellah	42
11	Etat des lieux du réseau routiers existants	43
12	Dépenses des voyageurs pour le transport en commun par semaine taxis ou autres dans la ville nouvelle de Sidi Abdellah.	46
13	Le moyen de transport le plus utilisé l ore du déplacement de la ville nouvelle de sidi Abdellah	47
14	Les motifs de déplacement de la ville nouvelle de Sidi Abdellah ver la ville-mère (Alger)	48
15	Fréquence des déplacements Nouvelle ville ver la ville mère.	49
16	Les préoccupations aux modes de transports utilisés par les voyageurs de la ville nouvelle de Sidi Abdellah	49
17	Comparaison du temps d'accès au centre entre une période fluide et de congestion.	50
18	les Critères de la ville nouvelle de Sidi Abdellah	51

LISTE DE SHEAMA

Schéma N°	Titre	Page N°
01	schéma directeur de la nouvelle ville de sidi Abdellah	<u>32</u>

LISTE DES CARTES

carte N°	Titre	Page N°
01	Carte géographique des communesd alger	27
02	Carte du réseau hydrographique de la nouvelle ville Sidi Abdellah	28
03	Le plan d aménagement de la ville nouvelle de sidi Abdellah	30

LISTE DES IMAGES

Photo	Titre	Page N°
01	décapage des terres en cours, état d'avancement 01 % (CEM)	38
02	décapage des terres en cours (jardin d'essai)	39
03	projet non entamé (université)	39
04	les logements occupés et en cours de réalisation dans la ville nouvelle de sidi	41

LISTE DES ABREVIATIONS

P.O.S	Plan d'Occupation de Sol
ZUHN	Zones d'Habitat Urbain Nouvelle
PDAU	Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
SNAT	Schéma National d'Aménagement du Territoire
SRAT	Schéma Régional
SDAAM	Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine d'Alger
PAW	Plan d'Aménagement de Wilaya
ZET	Zone des Espaces Touristique
SDAT	Schéma directeur d'Aménagement Touristique
PACA	Plan d'Aménagement côtier de l'algérois
BETUR	Bureau d'Etudes des Transports Urbains
ACL	Agglomération Chef-Lieu
ONS	Office National des Statistique
POT	Pôles Touristique d'excellence
ANAT	Agence national d'Aménagement du Territoire
RN	Toute National
CW	Chemin Wilaya
VNSA	Ville Nouvelle Sidi Abdellah
ADDL	Agence d'Amélioration et de Développement de Logement
TIC	Technologie d'Information et de Communication
TA	Technologie Avancée

Introduction Générale

Introduction Générale

De même, l'Algérie, à l'instar des autres pays du monde, se trouve confrontée aux problèmes qui résultent de l'explosion de la population urbaine, soumise simultanément à la pression démographique et à l'exode rural.

En 1986, un Algérien sur trois était citadin, aujourd'hui, plus de 60% de la population est urbaine, et le chiffre ne cesse d'augmenter ; les prévisions à ce sujet font état de 75% d'ici une vingtaine d'années.

L'Algérie est ainsi en 2018 le pays le plus peuplé du Maghreb, aussi, la taille des villes et leur répartition à travers le territoire national continue à marquer le poids.

Le réseau urbain national est dominé par la répartition des villes à grandes tailles situées sur la bande littorale dont leur rôle principal est économique et productrice des richesses (figure). Ces villes portuaires continuent jusqu'à aujourd'hui à polariser le territoire et son développement et se caractérisent par une forte concentration humaine et un excentrisme excessif.

Au vu constat de cette situation complexe, l'option des villes nouvelles est présentée comme solution efficace et pertinente pour l'équilibre de l'armature urbaine des métropoles et des grandes villes algériennes.

La politique des villes nouvelles a été mise en œuvre, à l'origine, pour absorber la croissance démographique des grandes métropoles.

Dans les démarches des nouvelles orientations, la politique d'aménagement du territoire préconise l'option ville nouvelle comme outil.

D'aménagement dans la politique de développement urbaine en Algérie. Ces nouveaux pôles urbains devront organiser et réguler la croissance des grandes villes algériennes, ainsi que la déconcentration des activités et de l'habitat concentrés au nord.

C'est dans cette vision que la politique d'aménagement du territoire se dépolitise autour de grands chantiers de construction de nouveaux pôles urbains destinés à s'insérer dans la démarche globale de développement. Aussi, nombreuses sont les wilayas voulant maîtriser la croissance de leurs villes ont planifié des nouvelles, Alger comme toutes ces wilayas, à travers la création de la ville nouvelle Sidi Abdallah.

Alger en tant que métropole régionale a connu plusieurs changements de son territoire causés par une hyper concentration humaine 2 988 145 habitants sur 1190km² de superficie, ce qui a généré différentes de gestion urbaine (réseaux, équipements, circulation) et une extension permanente de la ville, souvent au détriment des meilleures terres agricoles de la région.

Afin de mettre un terme à cette concentration, l'Etat a lancé dans le cadre du schéma National d'Aménagement du territoire 2030 un programme de cinq villes nouvelles sur l'ensemble du territoire national, dans le but d'assurer le rééquilibrage territorial, et d'être des pôles de relais entre toutes les wilayas, parmi ces villes, on citera la ville Nouvelle de Sidi Abdallah qui est le nouveau pôle urbain attractif d'Alger, son rôle majeur est d'être un lieu de compétitivité, d'innovation et d'excellence, elle assurera le rééquilibrage de la croissance métropolitaine algéroise, qui devrait être un pôle urbain complet, susceptible d'accueillir les redéploiements des activités, des populations et de l'urbanisation que génère cette métropole, cette ville nouvelle doit être capable de prendre en charge : (économique, sociale et résidentielles) complémentaires à celles d'Alger de participer au même temps au fonctionnement économique du potentiel métropolitain.

➤ **Problématique :**

Notre recherche s'intéressera précisément aux évaluations de cette ville et voir si on parle d'une vraie ville nouvelle autonome ou bien d'une ville satellite à la porte d'Alger à travers une analyse socioéconomique de ce projet.

Cette recherche sera basée principalement sur les réponses obtenues pour les questions suivantes :

- ✓ Dans quel contexte la ville nouvelle de Sidi Abdellah a été créé ? Et pourquoi le choix de site de cette ville ?
- ✓ Comment fonctionne la ville nouvelle de Sidi Abdellah et quelle relation entretient-elle avec Alger ?
- ✓ Maintenant qu'elle est presque achevée contribuent-elle au maintien sur place des populations arrivées en répondant aux différents besoins celle-ci ?

➤ **Objectifs de l'étude :**

C'est sur le plan essentiellement morpho fonctionnel que nous nous attacherons à développer une réflexion sur la nouvelle ville en examinant en premier lieu les incidences du redéploiement de la population de l'agglomération d'Alger sur Sidi Abdellah et d'étudier cette mobilité résidentielle et son incidence sur le dysfonctionnement de la ville mère.

Enfin, on essaiera de proposer les aménagements essentiels à une vision prospective afin que la ville nouvelle de Sidi Abdellah fonctionne dans les meilleures conditions.

➤ **Méthodologie :**

Pour répondre aux différentes questions et interrogations posées, notre démarche s'articule sur deux étapes fondamentales, à savoir :

- ✓ Approche théorique
- ✓ Approche analytique et pratique

➤ **Approche théorique :**

Appuyée par une recherche bibliographique générale et thématique, cette étape constituera le support de base car elle consistera en une approche conceptuelle nécessaire pour la compréhension des concepts et notions en rapport avec l'aspect théorique clé du thème cette approche est présente dans le premier chapitre :

- **Premier chapitre** sera consacré à l'approche théorique du sujet, après une phase de documentation (thèses, mémoire, articles, etc...) se basant sur une lecture exhaustive afin de mieux cerner le sujet surtout les concepts et les réflexions sur les villes nouvelles et villes satellites et de voir ce qui est fait à travers le monde comme fabrication de villes nouvelles, il serait intéressant de voir la politique de ces villes et leurs conceptions
- **Le deuxième chapitre** sera consacré aux villes nouvelles en Algérie, leur politique et cadre réglementaire, leur objectif ainsi que l'instrument mis en place
- **Troisième chapitre** essaiera d'évaluer la ville nouvelle de Sidi Abdallah partie des choix, du site d'implantation, ses spécificités, l'équilibre habitat/emploi qu'elle pourrait assurer, ses équipements et ses fonctionnements afin de voir si elle parvient à créer une dynamique économique, en tant que ville nouvelle.
- **Quatrième chapitre** a proposé des solutions pour les espaces vides de la nouvelle ville de Sidi Abdallah, avec quelques recommandations préconisées au développement bio-technologique et scientifique en se basant sur les pôles d'excellence.

Chapitre I

Définition et concepts généraux sur les Villes nouvelles

Introduction

Dans ce chapitre, nous essayerons de voir le concept et les spécificités des villes nouvelles et des villes satellites, leurs origines, leurs tailles, nous essayerons d'évoquer l'expérience mondiale dans la création des villes nouvelles, et de comprendre aussi à travers quelques exemples dans quel contexte sans prises les décisions de création des villes nouvelles ?

En effet, depuis le 19e siècle, l'âge industriel a donné lieu à des concentrations urbaines, à partir de centres déjà existant ou non. Ainsi sont nées les grandes cités industrielles (villes sidérurgiques en Grande Bretagne ou dans la Ruhr), les villes de chemin de fer, de la route ou de la navigation maritime (villes du Middle West, ville sibérienne, ports de la mer du Nord).

Au 20e siècle plusieurs pays ont eu recours à l'expérience des villes nouvelles et satellites, pour limiter la centralisation dans les plus grandes villes et essayer d'en faire des centres multipolaires car les programmes urbains antérieur (grande ensembles)n'ont pas arrivé à prendre en charge tous les dysfonctionnements urbains, que ce soit à l'échelle nationale ou régionale.

Cette politique et tout particulièrement menée au Royaume-Uni exemple (Crawley et Milton et Londres) et en France

Alors qu'elle continue doit-on mettre à ville nouvelle ville satellite ?

Et quels enseignements peut-on tirer des données et concepts pratiques utilisées dans la fabrication de ces villes.

1- Mise en Contexte

Il est utile, avant d'approcher cette étude de faire une mise en contexte introduisant les concepts fondamentaux qu'il importe de maîtriser afin de saisir l'importance de ce thème.

Les concepts de planification urbaine, d'aménagement du territoire, urbanisme, villes nouvelles et villes satellites et déplacement urbain, sont des concepts fondamentaux qui représentant un passage obligé pour la juste compréhension des thèmes abordés.

1-1 Urbanisme :

Désigne l'ensemble des sciences, des techniques et des arts qui concourant à l'organisation, à l'aménagement et l'évolution des espaces urbains, en fonction de conception et de données économiques, social et esthétique en vue d'assurer le bien-être humaine et la qualité de l'environnement. On parle aussi de planification urbaine ¹

1-2 Planification Urbaine :

Une définition a été proposé dans un site web², comme quoi la planification urbain est un procédé technique et administratif qui se propose d'établir des programmes de développement urbain comportant non seulement l'indication des objectifs à atteindre démographique, économique,...) mais également un état prévisionnel dans le temps.

De la réalisation de programme nécessaire ou développement urbain), d'habitat à, d'équipements, ... Ainsi la planification urbaine permet une meilleure maîtrise du développement de l'espace des villes. La planification urbaine part de la demande sociale. Elle est apparue comme moyen d'empêcher l'anarchie urbanistique, de réaliser l'harmonie entre les besoins en logement, en emploi, en service, et en infrastructures de circulation.

1-3 Déplacement Urbains :

La croissance urbaine de la population s'accompagne de l'extension de la ville dans l'espace. Lieux de résidence, de travail, centres commerciaux, centre de loisirs sont de plus en plus éloignés les uns des autres ainsi que la zone originale l'agglomération. Cette consommation de l'espace impose aux citoyens des déplacements et des distances croissantes.

1-3-1 Une Diversité Dans les motifs des Déplacements actuels :

Les motifs des déplacements sont liés à composition socio- professionnelle de la population.

À la nature et la répétition géographique des activités. D'après leurs motifs les déplacements sont classés en plusieurs catégories.

1-3-2 Migrations Pendulaires :

Elles mettent en mouvement de nombreuses personnes chaque jour, (ces mouvements s'expliquent par les déséquilibres qui se manifestent entre emplois et population active résidente au sein d'une agglomération ou même des quartiers d'une ville).

1-3-3 Les Déplacements Scolaires et Universitaires :

Ce sont les déplacements de la population qui est en âge de scolaire (6-18ans) ou celle qui universitaire, de se déplacer sont considérés ce déplacement comme pendulaires.

1-3-4 Les Déplacements Professionnels : Ce sont les mouvements liés aux lieux de travail, beaucoup d'actifs travaillant hors de leur communes de résidence, tandis que d'autres viennent travailler dans ces mêmes communes. Ces déplacements sont justifiés par la présence des équipements.

¹ Le Corbusier, Charte Ath., 1957, p. 100

² Site web <http://www.marocubra.gov.ma>

1-3-5 Les Déplacements pour motif Personnels :

Ce sont des déplacements répétitifs aussi, mais à des fréquences parfois moindres si on les compare avec les autres déplacements. Ils sont généralement liés à l'achat, aux affaires personnelles, ou encore aux loisirs.

2- Ville Nouvelles :

(Une ville nouvelle est une ville ou un ensemble de communes, qui naît généralement d'une volonté politique, et qui se construit en peu de temps sur un déplacement auparavant peu ou pas habité)

La ville nouvelle est créée à proximité d'une métropole ancienne dont on souhaite limiter la croissance, et où il est prévu de développer simultanément des fonctions économiques et de résidence.¹

Les villes nouvelles sont définies aussi comme étant des (villes planifiées dont la création a été décidée par voie administrative, en général dans le cadre d'une politique d'aménagement régional), elles résultent des opérations d'urbanisme ayant fait l'objet d'une décision volontaire et pour la réalisation desquelles des mécanismes et des moyens spécifiques ont été mis en place).²

La solution des villes nouvelles ou (New Towns) inspirée par Ebenezer Howard a pour but, de créer une couronne des cités-jardins de 30000 à 40000 habitants, disposant entre elles de bons.

Moyens de communication et entourées dans une zone de verdure autour des villes importantes. Elles possèderaient des industries et seraient donc des villes complétées cependant, elles dépendraient de la ville-mère quant aux services centraux supérieurs.

Cette ville, issue d'une décision politique d'aménagement, se matérialise par la concrétisation le nombre d'options urbanistiques.

La programmation touchée au site, à la taille, notamment, les concepteurs fixent par exemple pour les villes nouvelles une taille moyenne de 100.000 habitants.

Les villes nouvelles doivent proposer un cadre de vie agréable, tout en répondant aux conséquences de l'accroissement de la population qui frappe les grandes agglomérations.³

2-1 Typologies des Villes nouvelles :

Les villes nouvelles se différencient par l'objectif de leur création, d'un pays nous avons avant celles qui sont plantées pour des raisons politiques : Le transfert des fonctions de la capitale vers une autre localisation pour une ville nouvelle capitale, le cas de Brasilia au Brésil ou Abudja au Nigéria ou encore Canberra en Australie.⁴

Pour des raisons économiques par la création de nouveaux pôles industriels exemple de Hong Kong et Shanghai en Chine et Yan ber en Arabie Saoudite.

Pour un objectif stratégique par la réalisation de cité scientifique, le cas de Tsukuba au Japon au Louvain villes nouvelles autour de Paris.

- le troisième choix et celui d'une ville créée-nihilo sur un site vierge, il s'agit des villes dites Indépendantes dont les raisons sont assez souvent économiques, autour ou aux alentours de la neuve en Belgique.

Pour un objectif social, par le rééquilibrage de l'habitat et de l'emploi, le cas de la métropole Londres en Angleterre 1949 (villes nouvelles autour de Londres et de gestionnaire cette dernière).

2-2 Localisations de la Ville nouvelle :

¹Maouia Saidouni, *Éléments d'introduction à l'urbanisme*, Ed. Casbah, Alger, 2000, page 13

²<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/ville/82000> (visité le 30/12/17)

³Office des publications universitaires, Alger, 2013, p195

⁴ http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/ville_nouvelle/187363 (visité le 31/12/17)

Le choix du site d'implantation d'une ville nouvelle a toujours été problématique, trois cas de figure ont cependant orienté les différents politiques dans différents pays.

-Implantation dans des régions déjà urbanisées par la création de villes en continuité avec les grandes agglomérations, ce choix de localisation a été adopté par les pays scandinaves tels le Danemark, la Finlande et la Suède.

-implantation dans des régions peu ou pas urbanisées par le regroupement d'un ensemble de villages ou de bourgs, se situant dans l'environnement des métropoles et grandes villes, l'objectif majeur est de décongestionner ces métropoles, absorber les croissances urbaines pour l'arrêt du développement anarchique en périphérie de ces villes.

Les villes nouvelles sont souvent distantes de la Ville mère de 20- 100km sans discontinuité avec cette dernière, c'est le cas de la grande Bretagne avec les new towns autour de Londres et des sites industriels afin de développer les activités industrielles c'est le cas notamment des pays de l'Est de l'Europe l'URSS, la Pologne, la Hongrie.

3- Villes Satellites :

Les villes satellite ville administrativement autonomes mais placées sous la dépendance d'un centre urbain proche est important.

Elles participent activement au décongestionnement des agglomérations-mères. La solution des (villes satellites) a comme principe la création de quartiers citadins au milieu de zones de verdure.

Les Services centraux essentiels leur sont attribués, mais non les industries avec lesquelles ces localités doivent disposer de bonnes communications .

Il s'agit donc d'une décentralisation factice donnant naissance à de véritables villes- dortoirs, puisque les lieux d'habitations et de travail sont séparés.¹

3-1-Objectif des villes Satellites :

Les villes satellites où certaines villes nouvelles, ont été conçues comme l'un des moyens maîtriser la croissance des grandes agglomérations.

Elles cherchent à répondre aux aspirations de la vie moderne qui vise à un meilleur équilibre entre le travail, la vie de famille, les loisirs et à des contacts plus faciles avec le milieu naturel.

D'abord en prévoyant une meilleure répartition entre l'espace bâti et les espaces verts. Il faut aussi que le cadre bâti puisse favoriser une vie urbaine de qualité en facilitant les rapports sociaux, en limitant la ségrégation, et en créant une atmosphère urbaine où l'on puisse se sentir bien.

Les raisons de la réalisation des villes satellites sont multiples, et en même temps elles ont le plus souvent une fonction principale bien déterminée.

- Les villes satellites et industrielles qui sont réalisées pour créer de nouveaux foyers industriels, on rencontre ce cas essentiellement en ex URSS et dans les pays de l'Europe de l'Est.
- Les villes satellites scientifiques créées spécialement pour les activités de recherches, ces villes sont rencontrées dans l'ex-URSS par exemple Akademgorodsk (la ville de l'Académie) et au Japon.
- Les villes satellites et de desserrement, sont les plus nombreuses, nous citons par exemple: Harlow, Stevenage, Crawley, autour de Londres, Vallingby, Farsta, Skarholmen autour de Stockholm.

3-2 Caractéristiques des villes Satellite :

¹ 18 Terme(s) associé(s) immeuble; Grand ensemble; Source de la définition CDU, janvier 2002

Les villes satellite sont géographiquement et fonctionnement attaché aux grandes agglomération urbains elles reflètent d'une façon plus nette les nouveaux mécanismes de croissance urbaine.

Les villesatellites sont de taille moyenne d'environ 31000 habitants. La grande majorité et située à proximité des grandes villes

(Moins de 40km), elles bénéficient des infrastructures de celles- ci telles que les aéroports, les routes et les universités ainsi que des services tels que les banques, les hôpitaux et les transports publics.

Elle tirent également avantages du (potentiel de marché) considérable que représente la population des grandes villes voisines.

4-Expérience Internationale en ville nouvelle :

4-1-L'expérience anglaise :

Les villes nouvelles sont leshéritières des cités jardins construites au début à l'initiative d'Ebernez Howard, on dénombre 22 ville nouvelles en Angleterre. Les villes nouvelles du pourtour de Londres ont été construite dans le cadre de applications un plan urbanisme régional(leGratter London Plan) présenter en 1944 . Ce plan inscrit dans le cadre une politique aménagement planifié qui prise corps en Grande Bretagne avec la guerre option de base est la volonté de contrôle le croissance de l'emploi industriel dans la région de Londres et lutter contre la surpeuplement des grandes villes.

4-2-Exemple de ville nouvelle Anglaise :

Le choix de l'exemple de la ville nouvelle de HATFIELD est véhiculé par le fait qu'il S'agit d'une ville assez particulière, la ville de HATFIELD est un jumelage entre une ville déjà existante(WELWYN) est un village HATFIELD.

La création d'une ville nouvelle à partir de deux entités urbaines existantes est le fait marquant dans ce cas particulier, le butde ce choix est de rassemble un site industrialisés et peu peuplé WELWYN avec un village HATFIELD qui servira de noyau pour la future ville nouvelle.

Cette conception originale est un exemple intéressant à voir puisqu'il nous permet de découvrir une autre facette des créations de villes nouvelles à partir de potentialités existence ou la combinaison entre une activité industrielle et un habitat à promouvoir est possible aux fins d'une ville nouvelle.

Ainsi, deux zones ont été aménagées , celle de WELWYN sur une superficie de4231ha et celle de HATFIELD sur une superficie 2340ha devant recevoir respectivement 36500 et 25000 habitants .

4-3-L'expérience Française :

En France, une politique de villes nouvelles est décidée en 1965 dans le contexte de la mise en place du schéma directeur d'aménagement etd'urbanisme de la région de Paris (SDAURP). Il prévoit un développement polycentrique de la région parisienne face à la croissance démographique important de la région.

4-4-Exemple de Ville nouvelle française :

La ville nouvelle de SAINT-QUENTIN-EN-Yvelines:

La villenouvelle de SAINT-QUENTIN-EN-Yvelines se trouve à 25 km à l'Ouest de Paris, elle est à 30min d'Orly et est dotée liaisons ferroviaires importantes, la ville englobe sept communes sur une superficie de6919ha.

Les concepteurs de la ville nouvelle proposèrent de la faire éclater on bourgades de 25000 à 40000 habitants sur les villages existants tout en conservant les caractéristiques géographiques des lieux, ces bourgades seront séparées par les réserves naturelles (bois étangs...) et s'articuleront autour d'équipement principaux qui formeront les centres principaux.

5-Les Enjeux de la ville Algérienne :

La ville algérienne est en face de multiples enjeux qui conditionnent son développement et sa compétitivité sur plusieurs plans (social, politique, environnemental, et surtout économique) des villes maghrébines, arabes et les autres villes du monde.

Les enjeux et les défis prioritaire que la ville algérienne confronte dans un contexte en pleine mutation sont :

5-1-La Recherche des Grands Equilibres spatiaux et des Territoires Pertinents :

L'Algérie se trouve actuellement confrontée à une adéquation d'équilibre très difficile entre trois composants essentiels du territoire (Nord, Hauts-Plateaux et Sud).

Des disparités se manifestent dans la répartition et la concentration de la population dans le Nord du pays qui se décroît vers le Sud et donc un déséquilibre dans la distribution des activités, des richesses et des ressources, et même au sein du system urbain, entre les villes et les campagnes (deux tiers de la population algérienne vivent sur 4% du territoire), Ces déséquilibres menacent la Cohésion de l'ensemble du territoire et ses ressources naturelles et présentent des risques pour son développement durable.

Les réponses à ces préoccupations sont désignées dans le rapport du SNAT établi en février 2007, ou deux scénarios ont été envisagés, l'un tendanciel et le second volontariste.

Le premier scénario repos sur la stabilisation des populations et la prolonge de la tendance observée jusqu'en 2025.

L'autre scénario prend en charge le scénario tendanciel, avec un redéploiement à l'horizon 2025 de plus de 2 500000 habitants du Nord vers les Hauts-Plateaux et le Sud.

Tableau N°1 : Le Scénario de rééquilibrage (2005-2025)

Population (en milliers)				
Région	2005 Estimation	2025 Tendanciel	2025 Redéploiement	variation
Nord	20700	27100	24600	-2500
Hauts Plateaux	9050	11950	13850	+200
Sud	2950	4000	4500	+500
Algérie	32700	42950	42950	0

Source : Ministère de L'Aménagement du Territoire et de L'Environnement.Algérie 2025. Projet du Schéma National d'Aménagement du Territoire, Equilibre durable et compétitive des territoires, Tomel : Du d'agonistique aux scénarios. Février 2007.¹

5-2 Indication de La tension on verra le mental :

En Algérie, la situation de la dimension environnementale est alarmante et son état est critique, des espaces urbains déstructurés et dégradés, des espaces ruraux marginalisés, les populations urbaines sont particulièrement exposées aux effet de la pollution de l'atmosphère comme l'eau ainsi qu'aux problème créés par l'évacuation des déchets et les fiches Urbaines, le bruit et l'encombremnts En outre, s'ajoutent souvent le manque d'espaces verts et parfois une dégradation du cadre bâti. Sur pays, seuls six pays on fait l'effort et sont au niveau des pays développés en matière de respecte l'environnement et de l'aménagement du territoire.

5-3-La Bonne Gouvernance et le Développement :

La gouvernance signifiant alors ce concept très utile pour comprendre et coordonner ces divers acteurs afin de les amener cers la résolution des enjeux. Cette notion de gouvernance est entrée dans les problématiques de l'aménagement du territoire, suit à l'échec et aux difficultés des politique

¹Ministère de L'Aménagement du Territoire et de L'Environnement.Algérie 2025

urbaines classiques c'est une nouvelle échelle de gestion, de transversalité, de coordination, de médiation territoriale.

Conclusion :

Le concept de ville nouvelle connaît une utilisation intensive dans des contextes diversifiés pour qualifier des réalités urbaines hétérogènes par leurs approches ou encore leurs objectifs.

D'un pays à l'autre, les approches différentes car les acteurs sont différents, ce qui peut être considéré comme réussi dans un pays ne l'est pas forcément dans un autre.

Le choix de site d'implantation d'une ville nouvelle, sa capacité d'accueil, sa taille n'obéissent à aucun modèle préconçu.

Chaque pays a adopté selon ses données propres le modèle qui soit le mieux ou la meilleure façon de faire aboutir le projet.

Chapitre II:

Le cadre législatif de ville nouvelle

Introduction

La création des villes nouvelles s'inscrit dans la politique nationale et de développement durable et du territoire ; en vue de rééquilibrage de l'armature urbaine que visent des instruments d'aménagement du territoire dans le schéma national d'aménagement territoire, prévoit l'opportunité de création de ville nouvelle et en détermine les fonctions et la localisation (article 03 de la loi relative aux conditions de création des villes nouvelles et de leur aménagement).

La ville nouvelle est un projet d'intérêt national, est intervenue par décret exécutif, conformément aux dispositions réglementaires et conséquemment aux différents arbitrages et consultations des collectivités locales qui ont été approuvées et celles des départements ministériels concernés dans le cadre de la commission interministérielle instituée à cet effet. L'aménagement des périmètres urbanisables de ces villes nouvelles a pris en charge les besoins en logements, en équipements, en services, et activités urbaines et tous les besoins en commodités de viabilité ainsi que la mobilité et le transport.

1-Instruments d'urbanisme et gestion de l'espace :

La politique des pouvoirs publics qui semblait être guidée par un souci de pragmatisme fait état à partir de la décennie 1980 d'une série de lois et de textes où se sont dégagés les Réflexions, les orientations et les expériences acquises en vue de mettre en évidence des interactions étroites qui existent entre l'aménagement du territoire, l'urbanisme, le développement socio-économique et la nouvelle dimension de l'habitat. Parmi ces textes, nous citons :

1-1 SNAT :

Le Schéma National d'Aménagement du Territoire traduit et développe les orientations stratégiques fondamentales d'aménagement et de développement durable du territoire national.

Il vise à assumer l'exploitation rationnelle de l'espace national (activités, population, ressources naturelles, patrimoines naturel et culturel) et ainsi la cohérence des choix nationaux avec les projets régionaux.¹

Il détermine on outre :

- Les grandes infrastructures de transport.
- Les grands équipements et services collectifs d'intérêt national (activités, tourisme.)

Il est réalisé dans une optique de gestion territoriale d'une durée de vingt ans et est réévalué sur des périodes de cinq ans à partir de son approbation.

Quatre grands objectifs (déclinés en 18 Programmes d'Actions Territoriales,) caractérisent le SNAT et concernent les Villes Nouvelles et Pôles d'Excellence, considérés comme les outils privilégiés du développement et de l'essor international de l'Algérie.

❖ Durabilité :

Il s'agit avant tout de la durabilité de la ressource en eau enjeu national pour les décennies à venir. Les actions du SNAT visent à garantir son abondance et sa qualité à long terme. Dans ce contexte, les villes nouvelles doivent illustrer comme des espaces pilotes politiques innovantes d'optimisation et de gestion.

❖ Rééquilibrage de l'aire urbaine :

Le rééquilibrage du territoire passe d'abord par le freinage et l'équilibre du littoral Il s'agit de redéployer le développement au profit de l'arrière- pays et de permettre au littoral de gagner en profondeur La création de Sidi Abdallah s'inscrit dans cette stratégie.

Il est également à noter que le pose les bases d'un réseau urbain hiérarchisé et articulé. Cette démarche induit l'aménagement de pôles urbains alternatifs la promotion de liens étroits entre territoires urbains et ruraux. Le développement du pôle technologique Sidi Abdallah/Bouinan et tout son sens dans ce contexte.

❖ Attractivité et compétitivité :

S'agit d'affirmer la capacité des territoires à produire, échanger et attirer savoir- faire, technologies et investissements (nationaux et Investissements Directs à l'Etranger). Et les villes nouvelles jouent ici un rôle important. Le concerne la modernisation et maillage des infrastructures dans le but d'offrir des alternatives aux modes routiers.

Les développements de réseaux doivent être programmé dans une logique d'aménagement de nouvelles polarités spatiales telles que Sidi Abdallah Le développement de Clusters, Pôles de compétitivité et

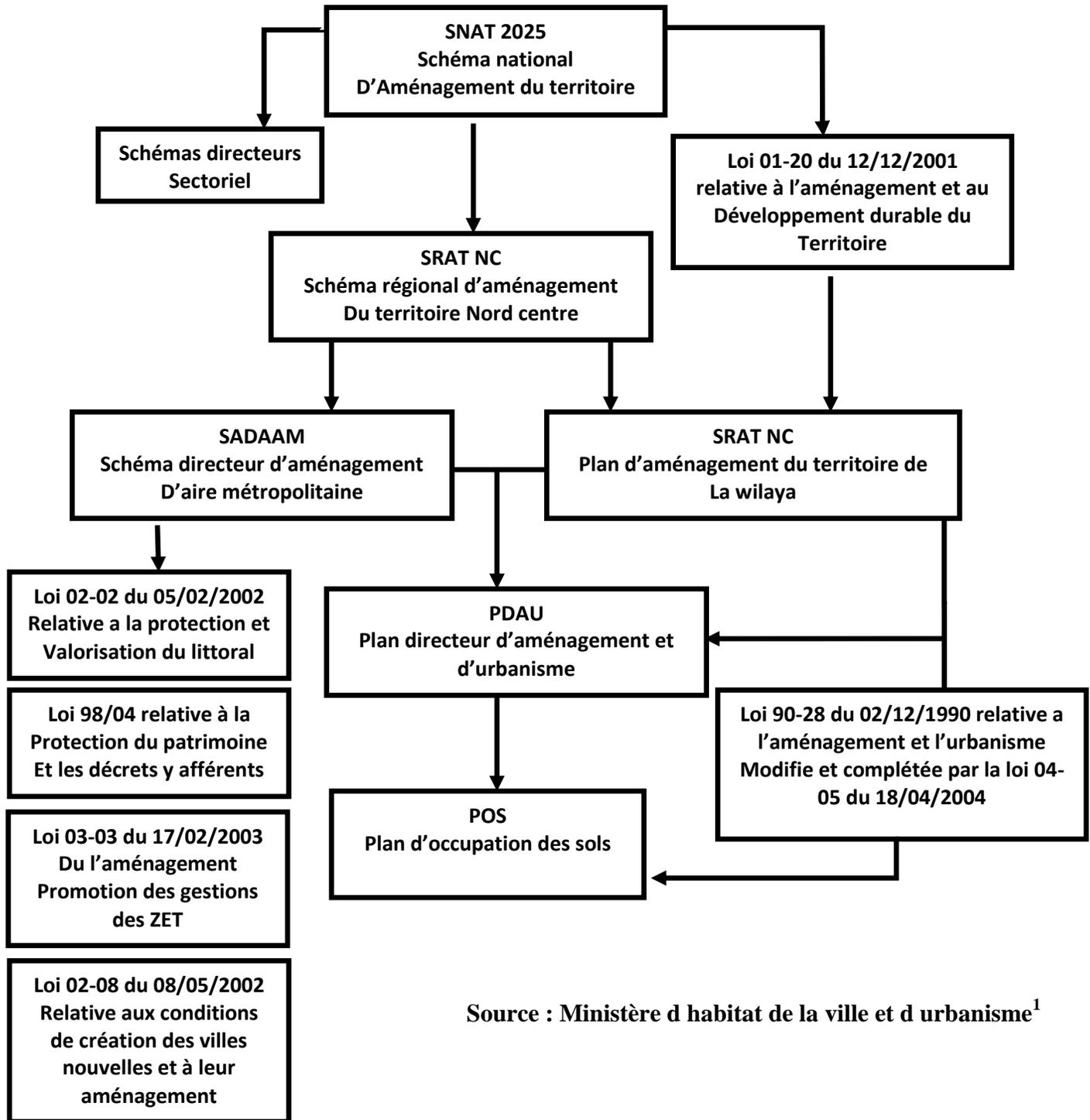
¹Notionsque le SNAT à travers le PAT N°13,

zones intégrées de développement industriel est une des orientations les plus fortes du SNAT Ses objectifs sont les suivants :

- Arrimer le territoire national à l'économie mondiale.
- Développer une économie locale et régionale forte.
- Mettre en réseau les régions du pays par l'intermédiaire de pôles scientifiques.

Vecteurs privilégiés de l'innovation, 6 Pôles de Compétitivité et d'Excellence (POC) sont répartis sur le territoire national, parmi lesquels celui de la Région Capitale Alger-Sidi Abdallah-Bouinan. Les villes nouvelles sont ainsi désignées comme les Supports privilégiés du développement d'excellence.

Figure 01: Le cadre législatif des ville nouvelle on Algérie de (1990-2025)



Source : Ministère d habitat de la ville et d urbanisme¹

¹ Ministère d habitat de la ville

1-2 Outils complémentaires :**1-2-1 SRAT :**

Alger est concerné par le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire Nord Centre couvrant une Région programme composée de 8 Wilayas : Ce document est un instrument de mise en œuvre du SNAT : déclinaison régionale permettant de dégager au niveau local les axes prioritaires d'intervention territoriale. Il vise notamment à cohérence les politiques de l'Etat et des collectivités locales en matière de développement du territoire et de durabilité. Les villes nouvelles sont mises en avant par la volonté de déployer et de renforcer des pôles d'attractivité alternatifs et complémentaires à Alger.

1-2-2 SDAT :

Conforme au SNAT, le SDAT (Schéma Directeur d'Aménagement Touristique) esquisse le développement d'un secteur économique clé pour le futur de l'Algérie. Ce document s'inscrit dans la stratégie gouvernementale à long terme (2025).

La stratégie s'appuie sur la promotion de 7 Pôles Touristiques d'Excellence (POT) niveau national, en partie calqués sur les SRAT. L'aire urbaine algéroise est liée au POT Nord Centre dont le développement doit conduire à la réalisation de programmes ambitieux.

Les territoires de l'ouest d'Alger sont ciblés dans ce contexte (autour de Zeralda) et les retombées sont à prendre en considération Sidi Abdellah.

1-2-3 PACA :

Complémentaire du SDAT à l'échelle algéroise, le Plan d'Aménagement Côtier de l'Algérois (PACA) renforce le dispositif de développement et de protection des espaces littoraux : 124 communes réparties sur 4 Wilayas et 212 km de linéaire côtier.

Ce document est l'outil d'application privilégié dans l'aire urbaine. Son intérêt est de combiner mesures de protection fortes et programmes opérationnels de développement. Il reprend également à son compte les objectifs d'Excellence, consolidant notamment le rôle des villes nouvelles de Sidi Abdellah et Bouinan.

2-Lois de référence pour les villes nouvelles**➤ Loi n° 90-29 du 2 décembre 1990**

Cette loi relative à l'aménagement et à l'urbanisme, a pour objectifs de concilier les stratégies d'aménagement avec les impératifs de protection de l'environnement, du paysage et des patrimoines. Pour plus d'efficacité face aux mutations territoriales récentes, elle a été modifiée et complétée le 18 avril 2004 (loi n° 04-05).

La loi relative à l'aménagement et à l'urbanisme définit les prescriptions générales permettant d'assurer l'équilibre entre les fonctions urbaines : habitat, commerce, agriculture, industrie. Elle fixe et module les principes d'affectation et d'occupation des sols et les conditions d'ouverture d'espaces à l'urbanisation. En résumé, elle est à la base des éléments suivants :

- Distinction entre zones littorales, espaces spécifiques sur le plan naturel ou culturel, terres à vocation agricole, espaces présentant un potentiel d'urbanisation.
- Prescriptions relatives à l'aménagement et à l'urbanisme, en particulier architecture, structure foncière et permis de construire.

- Documents locaux de planification urbaine : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU) et Plan d'Occupation des sols à la base du zonage urbain (zones à sauvegarder, zones à ouvrir à l'urbanisation, etc.).

➤ **Loi n° 02-08, Mai 2002**

Cette loi établit les conditions de développement des villes nouvelles en Algérie. Elle vise en priorité les régions des Hauts Plateaux et du Sud (objectif de rééquilibrage national). Elle ménage cependant la possibilité de créations dans les régions du Nord afin de favoriser le desserrement des principales agglomérations du pays (Alger, Oran, Constantine).

Pour tout projet, la loi impose la conception préalable d'un plan d'aménagement de ville nouvelle définissant notamment le degré d'urbanisation (densités, restrictions, protection), les caractéristiques socioculturelles et le phasage de la mise en couvre. Dans le cadre de la réalisation, l'Etat fournit l'appui et les moyens nécessaires, en particulier en phase de viabilisation. Après achèvement, la gestion des infrastructures et équipements publics est transférée aux administrations locales et sectorielles concernées.

➤ **Décret exécutif n°04-275 du 5 septembre 2004**

Ce décret essentiel officialise création de la ville nouvelle de Sidi Abdallah et précise les grandes lignes du projet (population, fonctions, infrastructures). Son résumé et son analyse se trouvent dans le paragraphe suivant.

3-La stratégie de création des villes nouvelles :

La politique des villes nouvelles est une approche urbanistique qui s'inscrit dans l'option de création d'un nouveau cadre de vie et de travail, afin de contribuer à la densification des grandes villes. Elle a pour objectif d'accompagner la dynamique de développement territorial et de maîtriser l'urbanisation autour des grandes agglomérations.

Elle permet aussi de rétablir les équilibres spatiaux et d'anticiper le développement urbain, de réguler le foncier, et de résorber le déficit en logements, en équipements et en activités.

"Ces nouvelles villes sont également des plateformes d'activités qui polarisent l'investissement et multiplient les opportunités d'emploi de proximité tout en créant de nouveaux cadres urbains dans les principes de développement durable .

La mise en couvre de cette politique est liée notamment à la maîtrise de la croissance de la capitale (villes nouvelles de Sidi Abdallah et de Bouinan), au rééquilibrage du développement régional (ville nouvelle de Boughezoul), à la promotion des zones déshéritées (ville nouvelle de Menéa), à la protection contre les risques technologiques (ville nouvelle de Hassi-Messaoud) et à l'émergence de nouveaux centres de croissance économique. Ainsi, le projet des villes nouvelles s'inscrit dans le cadre d'une politique urbaine et d'aménagement du territoire qui a pour objectif de limiter l'hyper concentration humaine dans la capitale, génératrice de difficultés de gestion urbaine (réseaux, équipement, circulation), et de mettre un terme à l'extension permanente de la ville, souvent au détriment des meilleures terres agricoles de la région.

Il s'agit d'un pôle urbain complet, capable de participer au fonctionnement économique du potentiel métropolitain de prendre en charge toutes les dimensions (économiques, sociales et résidentielles) complémentaires à celles d'Alger.

3-1-Le choix des sites des villes nouvelles :

Selon le rapport préliminaire de l'étude d'impact, réalisé par l'ANAT, la logique de localisation de ces villes s'est faite par ;

- L'aisance de la mise en œuvre minimum de conditions offertes telles que les infrastructures.
- La préservation des terres agricoles.
- La valorisation des tissus existants ou prospection des sites vierges.
- La disponibilité en terre urbanisables.
- La dotation de fonctions économiques et sociales.

Par ailleurs, Alger et sa première couronne de ville nouvelle devaient fonctionner comme un ensemble d'espaces interdépendants et complémentaires au niveau de l'organisation des activités et des populations et dans un cadre de gestion adéquate.

3-2-Ville nouvelle de Sidi Abdellah, une alternative sûre pour une aire métropolitaine d'Alger en dégradation:

Saturé au niveau de son cadre urbain, la métropole algéroise rejette sur sa périphérie une grande partie de sa croissance. Celle-ci subit le contrecoup des effets conjugués des migrations d'origine algéroise et celle de l'arrière-pays. Les tendances à la conurbation entre Alger et Blida, sur la Mitidja centrale, intégrant de petites agglomérations situées le long de cet axe sont presque une évidence.

En dehors des grands centres urbains, arrivant eux-mêmes à saturation, on assiste à une prolifération de petites agglomérations situées pour l'essentiel sur la plaine de la Mitidja, qui l'amputent de plus en plus d'une grande partie de son potentiel agricole.

Cette urbanisation rampante non maîtrisée a commencé par :

- Compromettre l'équilibre ville campagne et l'écosystème que l'homme a mis beaucoup de temps pour mettre en place. A terme, la survie même de la Mitidja est menacée.
- Aggraver pollution provoquée par l'urbanisation et particulièrement l'augmentation des déchets et rejets d'origine industrielle et domestique.
- Augmenter la surexploitation des ressources naturelles et particulièrement l'extraction du sable des dunes du littoral qui aggrave l'érosion de la côte et contaminer les nappes phréatiques.
- Accroître l'emprise des infrastructures et réseaux rendus nécessaires entraînant la diffusion anarchique des aires d'urbanisation et par conséquent l'augmentation de trafic routier et la pollution qu'il génère.
- Pour toutes ces raisons, il devient impératif, en conformité avec la stratégie nationale d'aménagement et de développement durable du territoire de réorganiser l'aire métropolitaine d'Alger afin
- Aménager le territoire métropolitain pour une meilleure répartition du développement tout en préservant les terres agricoles de la Mitidja et du sahel d'Alger.
- Lutter contre l'extension anarchique et incontrôlée des banlieues d'Alger.

Chapitre III :
Présentation Générale de la
Ville nouvelle de Sidi
Abdellah

Introduction:

Alger n'en peut plus de ses nouvelles obligations, de ses habitants de plus en plus nombreux, de ses institutions étatiques et privées, de jour en jour plus importantes. Tous les ministères, toutes les entreprises, toutes les institutions se trouvent à Alger et attirent ceux qui veulent travailler ou qui ont un intérêt avec telle ou telle administration ou entreprise, ce qui cause des embouteillages inextricables, une perte de temps préjudiciable à tous et un étouffement de la capitale.

Les pouvoirs publics ont donc pensé à créer un « centre urbain nouveau » dont la vocation première est de soulager Alger en accueillant des fonctions délocalisées et de servir de support au développement de nouvelles fonctions métropolitaines.

Le choix s'est donc porté sur Sidi Abdellah, au sud-ouest de la capitale, avec la volonté des pouvoirs publics de déployer et de renforcer des pôles d'attractivité alternatifs et complémentaires à Alger, tout en renforçant l'aménagement de pôles urbains alternatifs dans la région tellienne.

il s'agit aussi par l'intermédiaire de cette ville d'offrir une gamme diversifiée de logements, des emplois à proximité des lieux de résidence, c'est-à-dire d'ouvrir ainsi l'éventail des opportunités d'emploi dans le cadre d'un bassin d'emploi élargi. Rapprocher domicile et lieu de travail pour le cas de la ville nouvelle reste à vérifier, car c'est essentiellement pour ce motif que les habitants des nouvelles villes se déplacent le plus fréquemment. C'est ce que nous allons essayer de infirmer ou d'affirmer pour notre cas d'étude.

1. Présentation de la ville nouvelle :

Sidi Abdellah s'étale sur une surface de 3000 Ha, pour une population attendue de 200 000 habitants, à l'horizon 2030, 20000 emplois, avec une capacité en logements estimée à 30 000 logements et des équipements allant du niveau de l'unité de base au niveau national et international. Sidi Abdellah est un tissu urbain déjà existant, constituant un groupement urbaine de 05 communes comptant de 27 agglomérations et 40 000 habitants peuplant déjà le territoire. Elle couvre 5 communes suivantes : Mahelma, Rahmania, Zeralda, Douera, Souidania .¹

Tableau N02 : - Répartition du territoire par communes de la ville nouvelle de Sidi Abdellah .

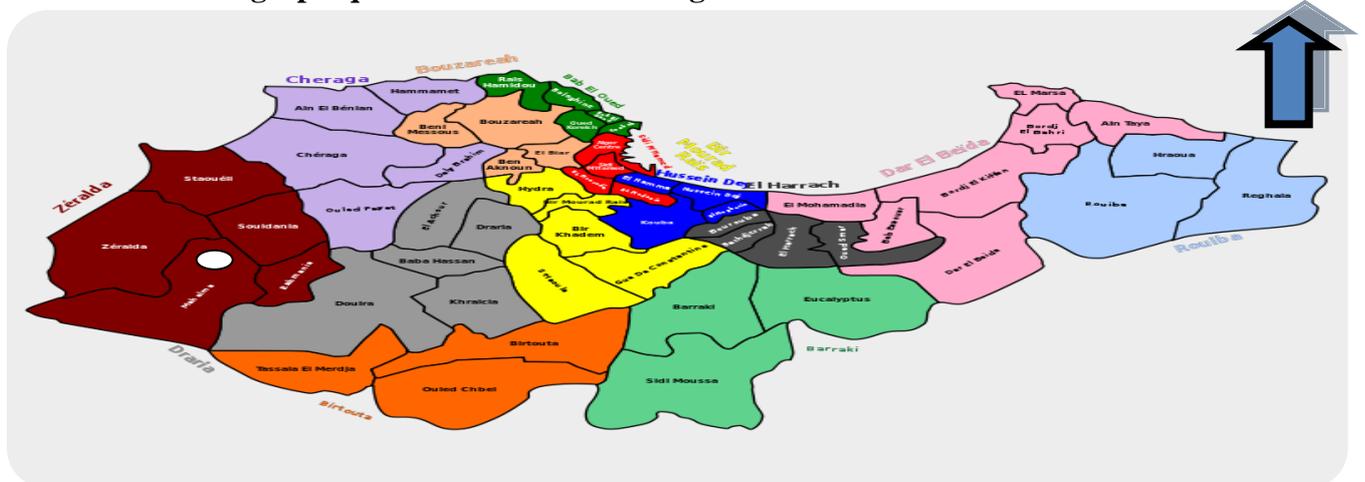
Commune	Mahelmachef – lieu	Rahmania chef - lieu	Zeralda chef-lieu	Douera chef-lieu	Souidania chef-lieu	Total
Agglomérations secondaires	- sidi abdallah -nezaliboukhlif -zaataria -plateau de mahelma -haddadou -boukhalkhal	-haouchscaladji-naamoum el amri - mahieddinemust apha - chentaba	- sidi menif - mazafran	-d'kakna - hadj yakoub - ouledmendil - Ramdania	-dasroukhi - dasbachir -daslsikioune - le rocher -la tour de palmie	21
Superficie (ha)	1716.4	541.5	464.2	276.5	1.4	3000
Part(%)	57.21	18.05	15.47	9.22	0.05	100

Source:ministèred'habitat²

1-1-Présentation physique de la zone d'étude

Le relief de la zone d'étude est constitué par un ensemble de collines dénudées et ravinées, ou les niveaux varient entre 38 et 210 m. 81,19 % des terrains sont situés entre 100m (plaine du Nord sur le prolongement de Zéralda) et 200 m (plateau de Mahelma), le centre du territoire présente des reliefs importants, le sud qui donne sur la plaine de la Mitidja dont les altitudes ne dépassant pas les 60 m.

Carte N° 01 : Géographique de les communesd Alger :



Source : https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Communes_d%27Alger.svg

1-2-Situation hydrographique :

¹Centre National d'Etudes & de Recherches Appliquées en Urbanisme.

²ministère d'habitat de wilaya d alg

Le réseau hydrographique de la région est constitué essentiellement par les oueds Sidi Bennour et Errabai qui tarissent en dehors de la saison des pluies, l'hydrosphère du site est divisé en 2 bassins versant (nord et sud) de part et d'autre de la RN63. Plusieurs ressources en eaux , en plus des eaux de surface qui viennent des communes voisines, s'ajoutent aussi 03 barrages Bouroumi Boukerdane et Ghib .¹

Carte N° 02 : Carte du réseau hydrographique de la nouvelle ville Sidi Abdellah



Source : données de la station météorologique de Dar El Beida 2014

1-3- Climat :

¹ Schéma Régional d'Aménagement du Territoire.

Le climat de la région est méditerranéen tempéré avec un hiver doux et humide et un été chaud et sec. Il règne une température moyenne de 17 °C, notre région d'étude bénéficie d'une pluviométrie moyenne de l'ordre de 600 mm/an.¹

Les vents sont généralement de direction ouest-nord-ouest, leur vitesse peut atteindre des pointes de 120 km/h.

Notre zone d'étude est caractérisée par un bon climat méditerranéen, un relief plus au moins ondulé, ce qui a donné bonne assiette de terrain pour l'extension future d'une ville nouvelle répondant aux standards internationaux et en assurant toute les commodités qui vont avec.

2-Le choix de localisation de la ville nouvelle de Sidi Abdallah

La ville nouvelle projetée à Sidi Abdallah offre un bon site qui permet d'engager la nouvelle stratégie qu'implique l'urbanisation cohérente et contrôlée de la région Algéroise Avec une localisation qui lui permettra de jouer son rôle :²

- Elle est à 30 kms de la capitale, distance idéale pour devenir une ville indépendante
- Proximité des villes littorales.
- A 30kms de l'aéroport international et à 25kms du port d'Alger.
- Vocation de la ville nouvelle de Sidi Abdallah : ville des sciences et de la technologie

FigureN02: Situation de la ville nouvelle



Source : Direction De La Ville Nouvelle Sidi Abdallah³

¹Données de la station météorologique de Dar El Beida 2014

²Pdau de la ville nouvelle de sidi abdallah

³direction la ville nouvelle de sidi abdallah

Le choix de localisation de cette ville nouvelle s'effectue dans l'optique suivante :

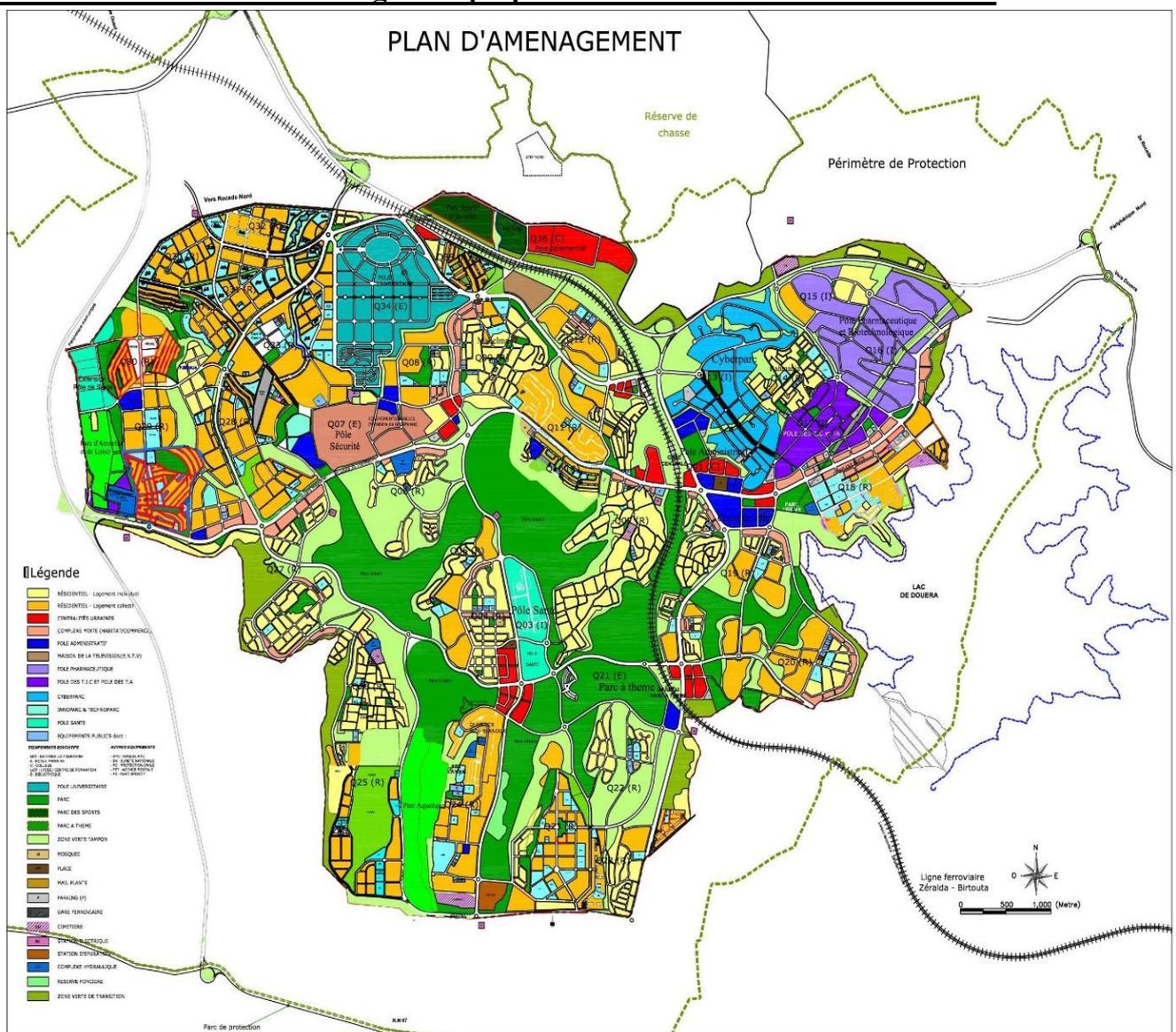
- préservation des terres agricoles a haute potentialités agricole autour d'Alger.
- Aisance dans la mise en œuvre (existence des infrastructures techniques).
- disponibilité des terrains urbanisables.
- valorisation des terrains existants et prospection des sites vierge.
- dotation de fonction économique et sociale.

2-1-Répartition des surfaces de la ville nouvelle :

Le décret de création de la Ville Nouvelle lui définit une superficie totale de 7 000 hectares. Les surfaces se répartissent en 2 entités :

- 3000 hectares pour le périmètre d'urbanisation et d'aménagement.
- 4 000 hectares autour des superficies aménagées pour le périmètre de protection.

Carte N°3 : Le PLAN d'aménagement proposé de la ville nouvelle Sidi Abdellah :¹



Source: direction de la ville nouvelle de sidi Abdellah²

2-1-1- Espaces résidentiels :

¹ Direction de la ville nouvelle sidi abdellah

Il y a 23 quartiers résidentiels figurent parmi les 36 quartiers que compte la ville nouvelle, leurs localisation est définie de manière à limiter les volumes de terrassements et à offrir un environnement urbain sécurisé. Les programmes de haut standing sont prioritairement localisés dans les sites orientés vers la méditerranée et le lac de Douera, d'autre part, les espaces résidentiels standards sont implantés à proximité des vallées.

2-1-2-Commerce et administration :

Les commerces et les équipements tertiaires sont implantés à hauteur des principaux carrefours des routes, particulièrement dans l'avenue principale. Le cœur de la ville regroupe les fonctions clés : grand équipements et service public, centre tertiaire et administratif.

2-1-3-Industrie de pointe et recherche :

Les industries de technologie de pointe sont regroupées dans les pôles : innoparc et Technoparc, le pôle pharmaceutique et biotechnologique, le pôle de TIC (Technologie d'Information et de Communication), cyber parc ainsi que le pôle de santé.

Le pôle de santé (Q 03) d'une superficie de 25 ha est conçu en mode de campus intégré, l'ensemble des fonctions et équipements de la santé sont regroupés dans ce site, des résidences destinées au personnel hospitalier sont aussi programmées.¹

Le pôle TIC nord (Q 15) d'une superficie 65,79 ha, il accueillera des établissements spécialisés dans les technologies de l'information et de la communication, des industries légères et manufacturières, il soutiendra en équipements et dans sa fonction le Cyber parc.

Le pôle TIC sud (Q 17) proche du Cyber parc, il abritera différents instituts de science, un centre de transfert technologique, une unité de développement du la silicone et un organisme d'état pour le développement de la recherche académique ainsi qu'une offre de logements pour les salariés.

Le pôle pharmaceutique et biotechnologique (Q 16) avec 83 ha de superficie, il permettra de produire des médicaments et d'autres produits pharmaceutiques, il sera doté d'équipements productifs et de recherche.

Shéma N01 : Schéma directeur de la nouvelle ville de sidi abdallah

¹Agence Nationale de Promotion et de Développement des Parcs Technologiques (A.N.P.T) a été créée par Décret exécutif n°04-91 du Safar 1425 correspondant au 24 mars 2004 (JORA : 019 DU 28/03/2004). Mise en place en janvier 2007, c'est un établissement à caractère industriel et commercial sous tutelle du ministère de la Poste et des Technologies de l'Information et de la Communication, son siège se trouve au Cyber parc de Sidi Abdallah.

-Le Cyber parc (Q 13) avec environ 80 ha de superficie en contact direct avec le cour de la ville et proche des deux pôles TIC, il abritera un centre spécialisé dans les télécommunications, des hôtels, un amphithéâtre, et des bâtiments polyvalents.

Innoparc et Technoparc (28) sont disposés en zones commerciales le long de l'avenue principale, avec des bâtiments respectant le relief du quartier et un institut Algérien du commerce et de la technologie.¹

2-1-4 Grand équipement :

Composé de plusieurs équipements tel que le parc à thème, le pôle universitaire, le pôle de sécurité et une réserve foncière.

Le parc à thème (Q21) est aménagé au sud-est du parc central dans un site vallonné et doté de nombreux atouts paysagers, il est dédié aux nouvelles technologies, au multimédia et à l'écologie. Quant au centre de recherche de la défense nationale (Q07E) d'une superficie de 636700 m² équipé d'un centre national des archives militaires, d'une brigade de sécurité routière et d'équipements publics. Cette zone est entièrement consacrée à la défense et à la sécurité nationale.

Le pôle universitaire (Q34) d'une superficie de 100 ha environ, il est munit de toutes les infrastructures nécessaires au cadre universitaire, avec des logements d'accompagnements et quelques 200 villas et station de bus. Ce projet est intégré au plan d'aménagement mais conçu dans un cadre indépendant car piloté par le ministère de l'enseignement supérieur.

-Maquette de Projet du pôle universitaire



La réserve foncière (Q30) d'une superficie de 114 ha environ est pour le moment non utilisé mais peut être intégrée dans un futur proche dans le plan d'aménagement, dans le cas de besoin d'une extension de l'urbanisme ou autre équipement projeté.

2-1-5-EspaceVert : Le plan d'aménagement dote Sidi Abdellah d'une trame verte conséquente appuyée sur le Parc Central dans la partie sud de la ville. L'aménagement du Parc Central permet de sauvegarder et valoriser les zones paysagères vallonnées situées au sud de l'axe de la RN63.

¹ Le centre d'études et de recherche dans le domaine des TIC

Dans les zones en pente, une stabilisation systématique des sols est programmée par des plantations d'arbres en limite des quartiers résidentiels environnants. Les terrains plats accueillent quant à eux les équipements récréatifs et les espaces aménagés du parc.

3 - Etude socio-économique de la ville nouvelle

3-1-1-Étude de la population

De par le rôle premier de la nouvelle ville Sidi Abdellah, qui est le décongestionnement de la ville mère d'Alger, elle est considérée déjà comme une cité dortoir par beaucoup d'observateurs, cela se traduit par le nombre d'habitants assez élevé dès sa création. Le tableau ci-dessous illustre la croissance importante de habitants 64359 en 1998 à 96746 en 2007.

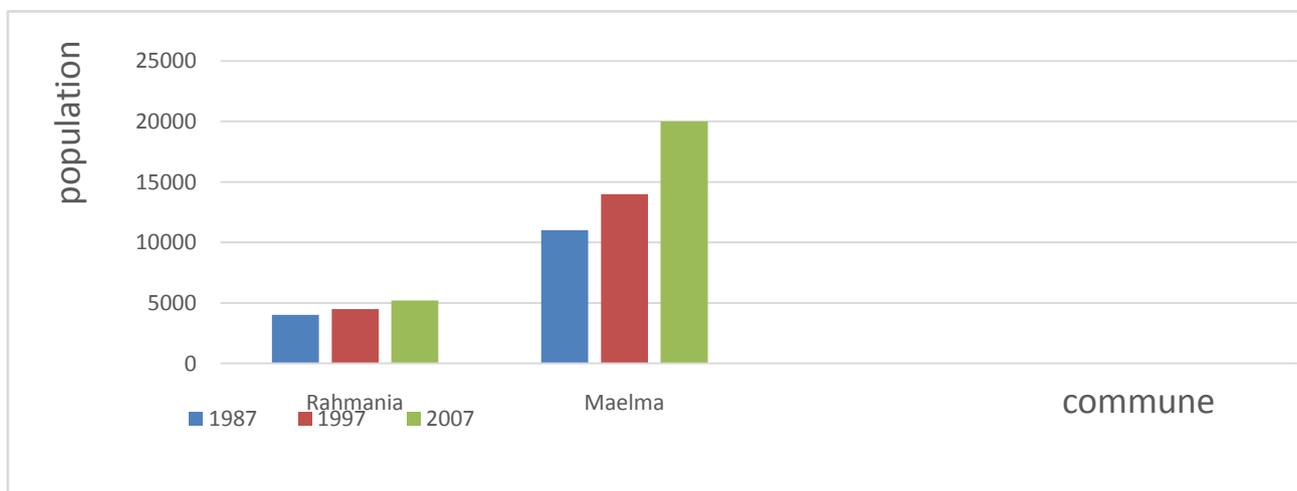
Tableau N°03 : Evolution de la population des communes de la ville nouvelle de Sidi Abdellah

Commune	1987	1998	2007	Taux de croissance annuelle	
				1987-1998	1997-2007
Mhelma	11297	14337	20700	2.41%	3.74%
Rahmaina	3762	5355	7389	3.59%	3.27%
Zeralda	20484	33047	51552	4.89%	4.54%
Suidania	7674	11620	17105	4.23%	3.94%
Total	43217	64359	96746	15.12%	15.49

Source: Etude d'aménagement de la ville nouvelle de Sidi Abdellah, ¹

L'achèvement d'un programme de 800 logements à Sidi Bennour en 2007 a permis à Mahelma d'atteindre 20 000 habitants environ (5 personnes par ménage en moyenne).

Figure N°03 : L'Evolution de la population des communes En 2020



la nouvelle ville, verra le nombre de sa population atteindre environ 117878 habitants, calculé sur la base du taux d'accroissement moyen de la population à Alger de à 1.6%, en utilisant la relation de

$$P = P_0 (1+t)^n \text{ Avec :}$$

- **P**: population à l'horizon considéré .
- **P₀** : population à l'année de référence.
- **t** : taux d'accroissement annuel de la population,
- **n** : intervalle d'année séparent P et P₀.

¹Etude de recharge d'aménagement de la ville nouvelle de Sidi Abdellah

Tableau N°04 : Nombre d'habitants de la Ville nouvelle

Quartier	Logement	Population (année de réception)	Population (horizon 25 ans)
02	1200	6000	8923
04	1000	5000	7436
05	1600	8000	11897
06	700	3500	5205
08	1500	7500	11153
09	2400	1200	17845
10	300	1500	2231
11	1800	9000	19984
12	1240	6200	9220
14	1000	5000	7436
17	62	800	1190
18	1100	5500	8179
19	1400	7000	10410
20	960	4800	7138
22	800	4000	5948
23	1100	5500	8179
24	2800	14000	20820
25	1400	7000	10410
26	700	3500	5205
27	1180	5900	8774
31	240	1200	1785
32	1000	5000	7436
33	600	3000	4461
35	800	4000	5948
TOTAL	26980	134900	200616

Source : direction de la ville nouvelle de sidi abdellah

3-2-1 La nouvelle ville Sidi Abdellah et l'emploi :

L'indisponibilité des données sur l'emploi pour notre zone d'étude ne nous permet pas de saisir les évolutions chiffrées

Tableau N° 05 Répartition de la surface et de l'emploi par pôle dans la ville nouvelle de Sidi Abdellah

Pôle	Population année de réception	Surface (ha)	Estimation de nombre d'emplois
Recherche santé	12000	36	3000
cyber parc	7200	66	2600
Innoparc-technoparc	10400	54	14000
Technoparc/TA	56000	58	6600
Pharmaceutique	26000	52	6500
TIC/TA	24000	45	6000
Universitaire	23600	98	5900
Totaux	/	409	44600

Source: direction de la ville nouvelle de Sidi Abdellah

Le tableau ci-dessus révèle que les pôles de cette ville nouvelle vont offrir un bassin important d'emplois de nombre de 44600 emplois

Sachant qu'un pôle urbain ne peut être baptisé comme tel que si ce dernier génère de l'emploi et crée de la richesse. Dans leur classification, les petits pôles urbains (environ 20000 habitants) doivent générer au minimum 5000 emplois, si l'on applique ces critères à la nouvelle ville de Sidi Abdellah qui compte 27 agglomérations où des projets sont prévus pour la réalisation de près de 3000 unités de logement.

La moyenne des habitants qui doivent occuper cette nouvelle ville est de 200000 personnes. Partant de ce postulat, le pseudo pôle urbain devra générer au minimum 50000 emplois. Cela est-il réalisable dans le contexte économique actuel ? Seul l'avenir nous le prouvera.

3-2-2- Etude des Equipements existants :

Ne comptant actuellement qu'environ 40 000 habitants, la nouvelle ville Sidi Abdellah est destinée à recevoir une population de 200 000 habitants.

Pour mesurer son degré d'autonomie ou de besoin en termes d'insuffisance en équipements, nous procéderons à l'analyse des équipements existants, en nous référant aux normes nationales dégagées par la grille nationale des équipements, élaborée par le ministère de l'habitat.

-En nous basant sur les tableaux des équipements qui vont suivre et en les superposant avec la population, nous analyserons les potentialités de la nouvelle ville :

Tableau N°06 : Les différents équipements des quartiers résidentiels de la nouvelle ville de Sidi Abdellah

Equipements		Nombre	Nombre d'occupants	Surface(m2)	Quartier
Equipements commerciaux			6395	159710	04 06 08 09 10 11 12 14 18 19 20 22 23 24 25 26 27 31 32 33 35
Equipements publics	APC	2	70	1800 m ² /unité	09 14
	Annexe APC	11	88	500 m ² /unité	04 18 19 20 22 23 24 25 27 31 32
	Bureau de poste	6	36	400 m ² /unité	04 09 14 18 25 32
	Protection civile	5	50	1300 m ² /unité	06 14 18 24 27
	Police	7	49	700 m ² /unité	06 12 14 19 23 24 25
Équipements éducatifs		40	6000		04 06 08 09 10 11 12 14 18 19 20 22 23 24 25 27 31 32 33 35
	Ecole primaire	33	9900		04 06 08 09 10 11 12 14 18 19 20 22 23 24 25 26 27 32 33 35
	Collège	14	7560		06 09 11 12 14 19 23 24 25 27 32
	Lycée	3	1980		24 27 32
Equipements sanitaires	Centre médical	21		540(m ² unité)	06 08 09 10 11 12 14 18 19 20 22 23 24 25 26 27 32 33 35
Equipements socio-culturels	Mosqué	15	500-900 (fidèles mosquée)	400-900 (m ² uniteé)	06 09 10 11 12 14 18 23 24 25 26 27 31 32 33
	Bibliothèque	08	100 (usagers biblio)		06 12 18 19 23 24 27 32

Source : Direction de la ville de Sidi Abdellah

Les espaces dédiés aux équipements administratifs et commerciaux, représente un taux de 6% du périmètre urbanisable soit un nombre de 292 Equipements Publics prévus au sein de cette ville nouvelle.

A l'échelle de l'ensemble urbain, on retrouve notamment l'Hôtel de Ville, la Protection Civile, le Commissariat central, le Parc des Sports, le Pôle Santé, le Pôle universitaire, les locaux de l'assistance publique, le complexe hospitalier et les principaux centres commerciaux.

A l'échelle des quartiers structurants, les principaux équipements sont les lycées et collèges, stades, centres culturels et sportifs, centres médico-sociaux. L'échelle des quartiers de proximité est, entre autres, celle des écoles maternelles et élémentaires, bureaux de Poste, antennes de Police et autres équipements publics de proximité.

Bien qu'actuellement la nouvelle ville englobe environ 20% de sa population attendue, son secteur éducatif(les équipements à vocation éducative) reste insuffisant, puisque le taux d'occupation des salles de cours est actuellement de 25élèves/classe, selon les déclarations des responsables de l'éducation de la commune de Mahelma.

Pour ce qui est des équipements scolaires programmés, censés être opérationnels en même moment de la livraison des logements, nous nous retrouvons avec des cités d'un très grand nombre d'unités de logements sans équipements éducatifs pour assurer l'instruction des enfants relogés (voir tableauN°7

Tableau N°07 : Situation des équipements des scolaires a Sidi Abdellah

Site	Désignation	Etat d'achèvement du projet
10000/20000 Logements	C.E.M01	40%
	C.E.M02	2%
	C.E.M03	2%
	C.E.M04	2%
	LYCEE01	70%
	LYCEE02	0%
	LYCEE03	0%
1500 Logements	C.E.M	10%
300 Logements	C.E.M	1%
	LYCEE	2%
1400 Logements	C.E.M	1%
500 Logements	LYCEE	2%

Source : direction de la ville nouvelle sidi Abdellah



Photo n 01:Décapage des terres en cours, état d'avancement 01 % (CEM)



Photo n 02 : Décapage des terres en cours (jardin D'essai)

Photo n 03 : Projet non entamé (Université)

Source : Prise par l'étudiante le lundi 1 juillet 2019, 10:50

3-2-3- Les équipements sanitaires

Pour une agglomération de 300 000 habitants, la grille théorique des équipements recommande :
 Un hôpital de 400 lits ou deux hôpitaux avec chacun 200 lits, la nouvelle ville Sidi Abdellah, comptera un hôpital privé de 70 lits, et prévoit une Cité des Chercheurs à Rahmania et une Cité de la Médecine à Sidi Bennour orientées vers les techniques de pointe cardiovasculaires et de célioscopie ainsi que des laboratoires de recherche dans les domaines pharmaceutique et médical.
 Ces équipements contribueront au rayonnement international de la ville d'Alger au travers de la ville nouvelle de Sidi Abdellah, mais encore une fois ce sont des équipements qui n'auront pas d'impact localement sur la population «la réalisation de ce genre d'équipement est motivée par la recherche scientifique et non par la médication », nous pensons que la ville connaîtra, donc un important déficit en matière de santé, et en maternité particulièrement.

Tableau N°08: Répartition des infrastructures sanitaires existants sur un rayon de 20km de la ville nouvelle

Infrastructures sanitaire exist	Type
Zeralda	E.P.S.PdeZERALDA
Staouali	POLYCLINIQUEAVEC MATERNITE DE STAOUALI
Staouali	POLYCLINIQUELABRIDJA
Staouali	SALLEDESAINSSTAOUELI
Zeralda	SALLEDESAINSKHAITIAHMED
Zeralda	POLYCLINIQUEDEZERALDA
Zeralda	POLYCLINIQUEROUTEDEMAHELMA
Zeralda	SALLEDESAINSMAZAFRAN
Zeralda	SALLEDESAINSELKHALOUFI
Zeralda	SALLEDESAINSPLATEAUDEZERALDA
Mahelma	SALLEDESAINS SIDIMINIF
Mahelma	SALLEDESAINSSIDIABDELLAH
Mahelma	SALLEDESAINSMACHELMA
Mahelma	SALLEDESAINSHADDADOU
Mahelma	SALLEDESAINSNOUVELLEVILLESIDIABDELLAH
Rahmania	SALLEDESAINSZAAATRIA
Rahmania	SALLEDESAINSRAHMANIA
Rahmania	SALLEDESAINS50LOGEMENTS
Rahmania	SALLEDESAINSCHAMPSDETABACPOLYCLINIQUEDE
Souidania	SOUIDANIA
Souidania	SALLEDESAINS5JUILLET
Souidania	SALLEDESAINSPLATEAU

Source: direction de la ville nouvelle de Sidi Abdellah¹¹ Direction de la ville nouvelle

3-2-4-La ville nouvelle et l'habitat :

Sur les 3000 Ha du périmètre urbanisable, 36 quartiers sont répartis par fonction : 27 quartiers résidentiels, y compris les 4 villages existants représentant un taux de 43% du La densité résidentielle nette est de 284 habitants/ha, ce chiffre est déjà presque proche aux standards internationaux des villes nouvelles qui ont l'objectif initial de ne pas dépasser le seuil de 300 habitants par hectare.

A l'heure actuelle, les logements des quartiers de Sidi Bennour(Q11(R), Q05 (R) et Q24 (R)) sont pour l'essentiel achevés ou en cours de réalisation.

Photo n°04: Les Logements occupés et en cours de réalisation dans la ville nouvelle de SidiAbdellah



Source: Prise par l'étudiante 1 juillet 2019, 10:43:57

3-2-5-Comparaison entre surfaces projetées et surfaces normalisées :

La comparaison entre surfaces projetées pour la nouvelle ville, et celles dictées par la grille théorique des équipements (voir tableau ci-dessous), laisse remarquer ce qui suit :

Les équipements : le tableau indique un manque en surface de l'ordre de 45%, Cela induira une insuffisance en matière de services, mais aussi d'emplois, et renforcera la dépendance de la nouvelle ville de sa ville mère Alger et accentuera la mobilité de sa population en vue d'acquiescer du travail ou pour accéder aux services.

L'habitat : la sur programmation de la surface réservée à l'habitat a pour conséquence une surconsommation de la surface résidentielle, malgré l'architecture verticale adoptée (la majorité des immeubles d'habitations sont élevés sur plusieurs niveaux), en dépit de la disponibilité de la surface horizontale.

Les Espaces Verts : les normes données par la grille théorique des équipements parlent de 10 à 15m² de verdure par habitant, en prenant le cas de notre ville nouvelle(donc on divise la surface totale réservée aux espaces verts (1000ha) , représentant 25% de sa superficie par la population attendue (200.000habitants), on obtient un taux de 0.5m²/habitant, ce qui est insignifiant par rapport aux normes requises.

Les 550 ha d'espace de transit programmé pour le projet de ville ainsi que les 4 000 ha supplémentaires de zones protégées, bénéficient d'un paysage remarquable mais qui, d'ores et déjà, semble menacé par des décharges sauvages et des difficultés de gestion de l'espace.

Il faut noter également une tendance à des occupations « sauvages » favorisent déjà un habitat précaire et insalubre, alors comment ça va être quand la ville nouvelle aura atteint sa saturation en terme de population.¹

Tableau N09 : Comparatif des surfaces projetées

Les besoins	Répartition des surfaces existantes	Pour 200000 ha
Equipements	240 ha	540ha
Habitat	2520ha	811ha
Espaces verts	1110ha	300ha

Source :CNERU + Estimation des étudiante

Voies autoroutières :

La Rocade 1 est actuellement l'axe structurant de l'agglomération Est-Ouest. Conjugée au manque d'itinéraires alternatifs, sa saturation justifie le chantier en cours de la Rocade 2 qui est directement raccordée à la ville nouvelle par le Périphérique Nord.

Voie locales : Orientée est-ouest (Zeralda-Douera), la RN63 est le principal axe structurant existant. Il est prévu de l'intégrer au plan d'aménagement et de la doter d'un système de transport public performant. Le CW112 est l'autre axe principal et relie la Mitidja au littoral. Il convient de l'élargir et d'optimiser son tracé afin d'améliorer la qualité des liaisons urbaines nord sud.

Tableau N°10: Les Axes routiers existants dans le site de la ville nouvelle de Sidi Abdellah

Commune	RN	Chemins de wilaya	Voies de desserte
Mehelma	RN 63	CW 112	28km
	RN 67	CW 212	
Rahmania	RN 63	CW 142	20km

Source : Etude d'aménagement de la ville nouvelle de Sidi Abdellah, Mission B /Partie 2²

¹ CNERU

² direction de la ville nouvelle sidi Abdellah

Tableau No11 : Etat des lieux du réseau routiers existants

Voirie		Etat du revêtement routier
Chemins de wilaya	Cw 12	Satisfaisant
	Cw 212. Cw 142	Acceptable (revêtement datant de 1992)
Route nationales	Rn63	·Satisfaisant
Voirie de desserte		·Absence Derevetment

Source : Etude d'aménagement de la ville nouvelle de Sidi Abdellah, Mission B/Partie 2

Les connexions actuelles au réseau autoroutier sont insuffisantes car indirectes et par conséquent incompatibles avec les besoins futurs.

Chapitre IV

Les Facteurs D'influence Géographique et les Propositions D'aménagement

1 Réseau Ferroviaire:

La voie ferre nord-sud qui relie Zéralda à Sidi Abdallah est d'un linéaire de 22km équipé de 3 gares 2 gares sont projetées sur le territoire de la ville nouvelle afin de garantir l'accès au Pôle universitaire et au secteur Cour de Ville/Cyber parc.

2- Réseau de Bus:

La hiérarchie du réseau bus distingue 2 échelles : inter-urbaine et intra-urbaine. Dans le premier cas (bus express) les lignes sont regroupées au sein d'une gare routière implantée dans le pôle intermodal de la gare centrale (Cour de Ville).

Les lignes du réseau intra-urbain sont quant à principales voies primaires et secondaires.

3- Demande de transport :

3-1- Un objectif multiple :

D'après l'enquête du transport que nous avons fait auprès des habitants de la ville nouvelle de Sidi Abdallah exactement au niveau du Boulevard Ahmed Ben Bella pour vérifier les conditions de déplacements et la mobilité des ménages résidant dans la ville de Sidi Abdallah entre leur domicile et leur lieu de destination ainsi insister sur le problème de congestion causé la difficulté d'accéder à la ville mère et évaluer les situations sociales et économiques des usagers.

4- Les Résultats :

La population questionnée (en mouvement) compte une diversité dans l'âge (variant de 18 ans à 67 ans) mais aussi dans le sexe (féminin et masculin), ces sont les caractéristiques d'une population qui se déplace vers toutes les destinations et quotidiennement.

4-1-La Composition Sociale des Voyageurs :

*** Selon le sexe :**

Selon les résultats de l'enquête, 57% des voyageurs se déplacent de la nouvelle ville vers la ville mère sont des hommes, le reste sont des femmes.

Ces résultats nous montrent que les déplacements de la population de la ville nouvelle sont partagés entre hommes et femmes.

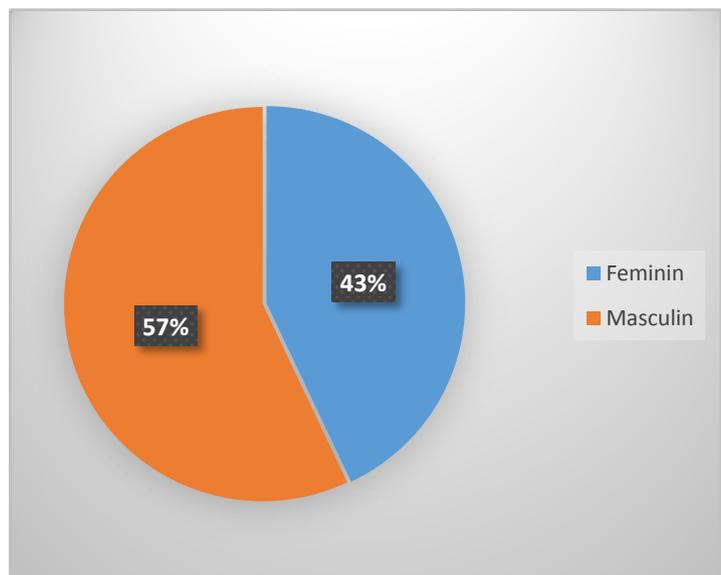


Figure N°04 : La composition sociale des voyageurs selon le sexe de la ville nouvelle de Sidi Abdallah.

a-Selon la tranche d'âge :

L'enquête nous révèle les résultats suivants :

*Une diversité dans l'âge de la population en mouvement (de 18 ans à 67 ans). 98% des voyageurs sont entre 18 et 55ans, ce qui correspond exactement à la population active(en âge de travailler).

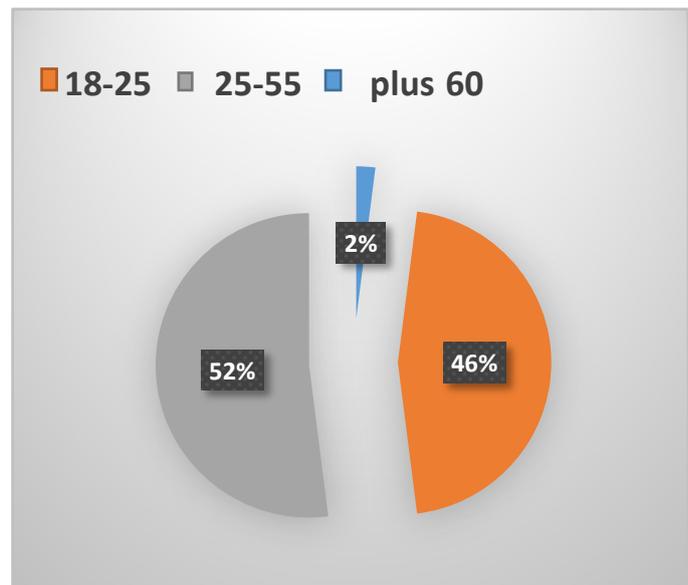


Figure N°05 : La composition sociale des voyageurs Selon tranche d'Age de la ville nouvelle de Sidi Abdellah

4-2- Les Caractéristiques économiques :

a. La classe d'appartenance :

Comme nous l'avons déjà souligné, 98% de la population enquêtée est active, dont 48% est occupée, 40% étudiants et 10% en chômage. Les 2% restant représentent les retraités.

Le graphe nous confirme encore une fois l'hypothèse annoncée plus haut, que la majorité de la population en mouvement est une population active (occupée ou universitaire).

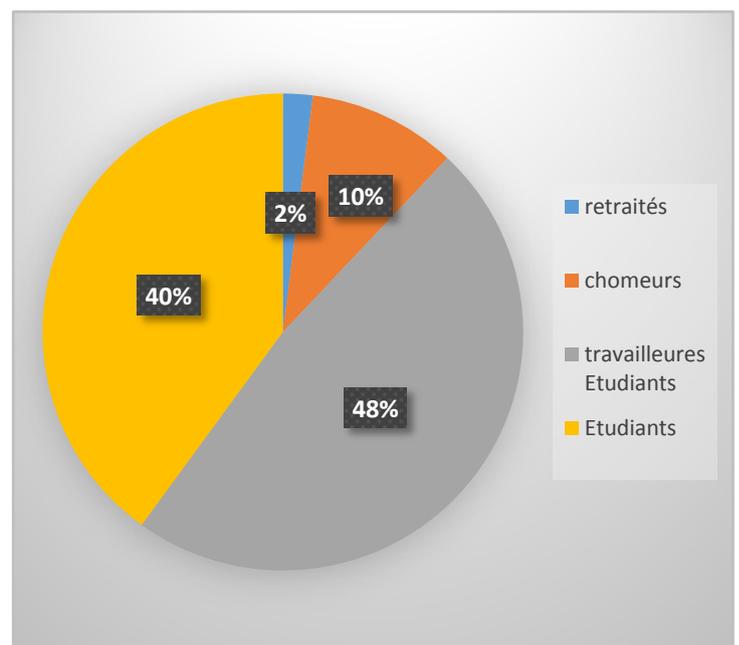


Figure N°06 : classe d'appartenance des voyageurs dans la ville nouvelle de Sidi Abdellah

b. Classification des travailleurs :

Il se trouve que 33,33% de la population active travaille dans le secteur privé, et 66,66% exercent dans le secteur public. Cela nous montre que la population résidente à la nouvelle ville est originaire de la ville mère vu que les habitants y travaillent et ou y possèdent des biens.

c. Le Dépenses pour le Transport en Commun par Semaine/ Taxis ou autres :

Tableau N 12: Dépenses des voyageurs pour le transport en commun par semaine taxis ou autres dans la ville nouvelle de Sidi Abdellah.

	Moins de 1000DA	Entre 1000 et 3000DA	+3000DA
Nombre des perssons	86	64	/
Pourcentage	57%	43%	/

Les ménages de la ville nouvelle de Sidi Abdallah consacrent au moyenne moins de 1000DA par semaine pour leur déplacement par les transports collectif existant (Etusa ou train) et les autres ménages qui consacrent 1000DA et plus sont celle qui utilisent des voiture personnelles.

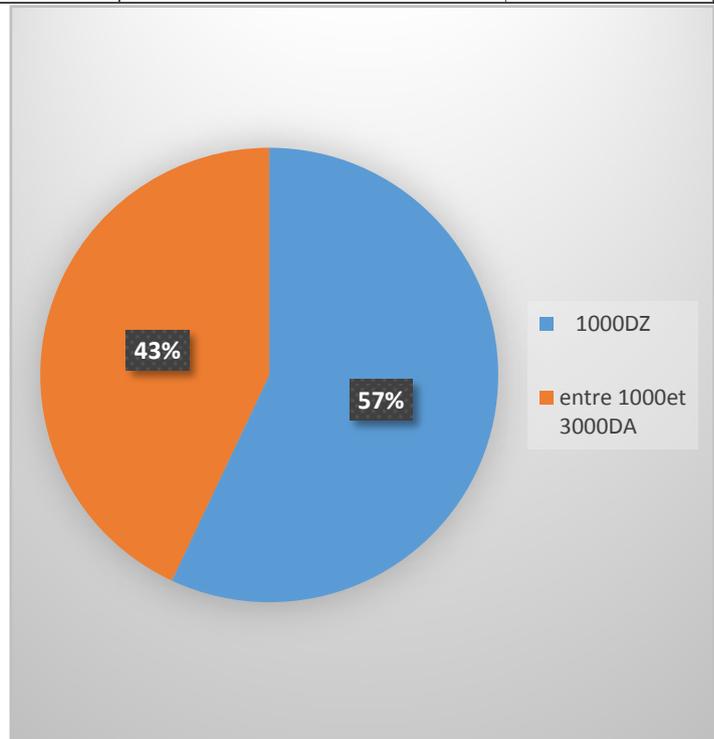


Figure N°07: Le dépenses des voyageurs pour le transport en commun par semaine/ taxis ou autres dans la ville nouvelle de Sidi Abdellah

4-3-Les Déplacements:

Les ménages de la ville nouvelle de sidi Abdallah font des déplacement a travers différents moyens de transports pour se rendre aux commune de la wilaya d'Alger sur tout celle du centre et même or de la wilaya comme la carte si dessous indique pour des motifs déférents.

4-4- Le Moyen de Transport le plus utilisé :

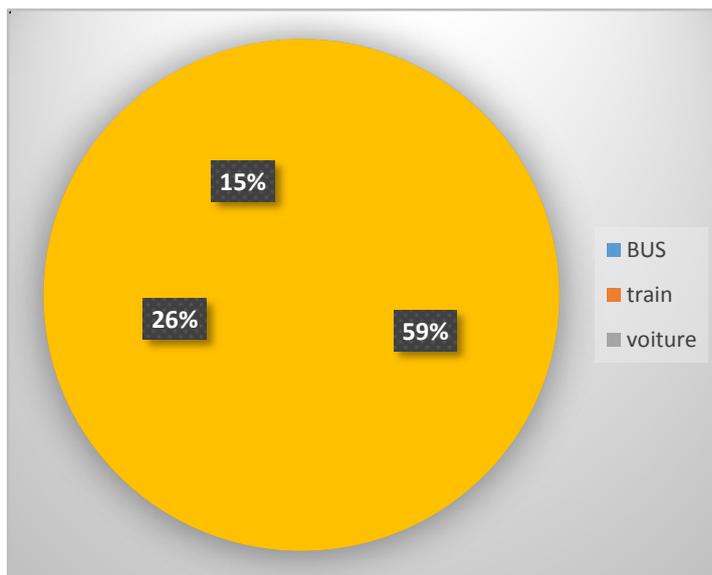
Tableau N 13: Le moyen de transport le plus utilisé l'ore du déplacement de la ville nouvelle de Sidi Abdellah de ALG

	Bus	Voiture	Train
Pourcentage	59%	15%	26 %

Source:enquête sur terrain Mai 2019

D'après les résultats, nous remarquons que le moyen de transport le plus utilisé dans cette ville nouvelle afin de se rendre à Alger est le bus (Etusa) avec 59% du total des ménages, puis en deuxième position on trouve le train avec 26% du total des ménages.

La principale motivation du choix du mode de transport utilisé et celle du temps de parcours total qui est en moyenne compris entre 45 min et 90 min pour tous les modes confondus.



.Figure N°08 : Le moyen de transport le plus utilisé

4-5- Les Motifs de Déplacements :

Comme nous avons vu précédemment au premier chapitre sur les objectifs des déplacements, que nous pouvons citer à titre d'exemple ; les déplacements réguliers domicile travail dit journaliers ou pendulaires, commandés par la localisation des emplois et des résidences, auxquels il faut ajouter ceux des scolaires et étudiants.

Le second, les déplacements non réguliers peuvent être professionnels, mais être effectués aussi pour l'achat ou les loisirs, qui sont également le fait des non actifs.

C'est aussi le cas pour les déplacements de la population de la nouvelle ville Sidi Abdellah.

Ces déplacements sont liés essentiellement au travail, cela s'explique par le fait que Sidi Abdellah est considérée comme une ville dortoir, encore déficitaire en matière d'emplois, mais aussi que cette population est originaire de la ville mère Alger où elle y travaille encore.

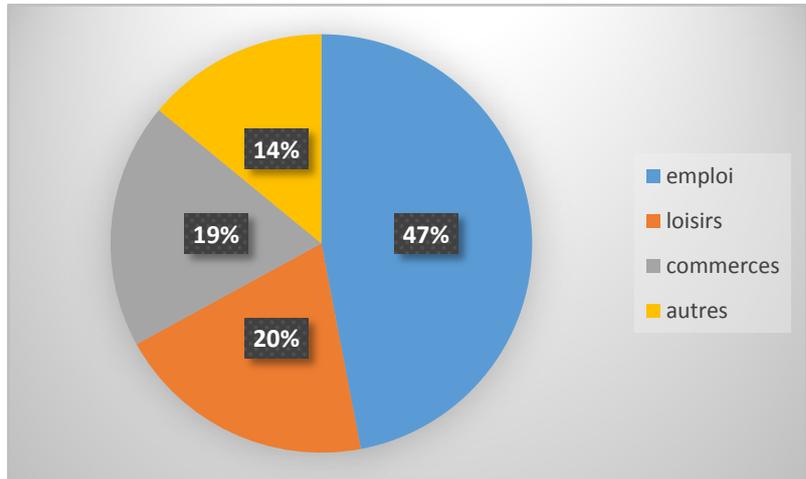
Cela n'exclut pas que Sidi Abdellah puisse assurer du travail à un certain nombre de ses habitants, mais aussi à ceux d'Alger, vu sa caractéristique de « ville en chantier » elle offre des emplois à caractère éphémère dans le secteur du bâtiment (maçons, plâtriers, gardiens de chantiers.).

En ce qui concerne la santé, les services et les loisirs, la nouvelle ville reste dépendante par une grande part d'Alger.

Tableau N°14: Les motifs de déplacement de la ville nouvelle de Sidi Abdellah vers la ville-mère (Alger)

	Emploi	Loisirs	Commerces	Autres
Nombre de personnes	70	30	28	22
pourcentage	47 %	20%	19%	14%

Nous remarquons que dans cette nouvelle ville, le déplacement des ménages pour motif travail représente 47% de l'ensemble des déplacements, aussi nous avons 20% des déplacements pour motif de loisirs et du commerce(19%) et 14% pour autres motifs .



FigureN°09: Les motifs de déplacement de la ville nouvelle de Sidi Abdellah vers la ville-mère (Alger)

4-6- Fréquence des Déplacements Nouvelle ville ----- Ville Mère :

Les motifs de déplacement justifient pleinement leurs fréquences. Si les habitants se déplacent en majeure partie pour le travail, cela explique le fait que leurs déplacements soient journaliers, et principalement vers Alger centre. Pour ce qui est des déplacements hebdomadaires, ce sont ceux effectués pour des raisons diverses : famille, loisirs et sport...le reste des déplacements de la population est à caractère occasionnel, car en relation avec les services ou la santé ou autres choses.

Tableau N°15: Fréquence des déplacements Nouvelle ville ver la ville mère.

	Chaque jour	Plusieurs fois de semaine	Moins
Nombre de personnes	73	40	20
pourcentage	56%	21%	23%

Source: Enquête sur terrain Mai 2018

- 56% des ménages utilisent les transports chaque jour, suivi par 21% qui l'utilisent plusieurs fois par semaine et enfin 23 % utilisent moins souvent et ça s'explique par la nécessité de se rendre vers Alger et ses environs.

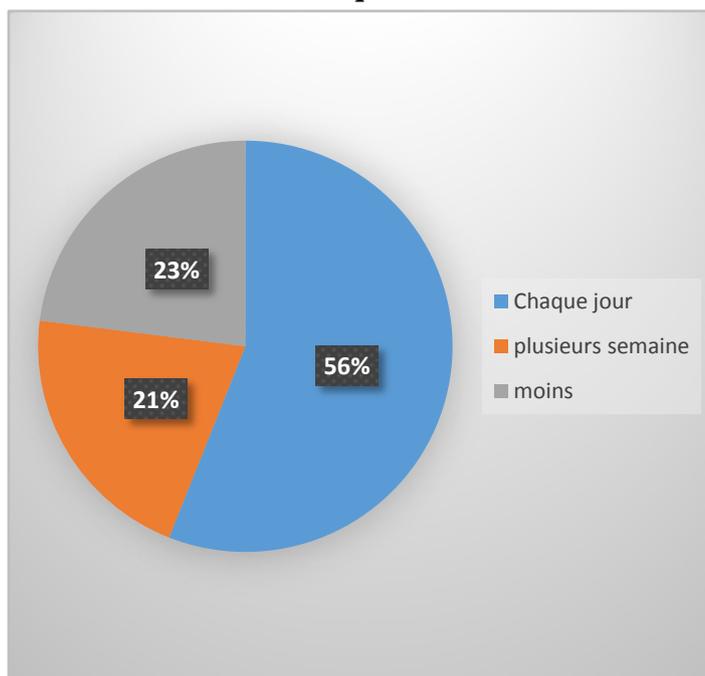


Figure N°10: Fréquence des déplacements Nouvelle ville ver Alger.

4-7- Les Préoccupations aux Modes de Transports Utilisés :

Tableau N°16 : Les préoccupations aux modes de transports utilisés par les voyageurs de la ville nouvelle de Sidi Abdellah

	budget	Le temps	autres
Nombre de personnes	63	48	39
Pourcentage	42%	32%	26%

Source : Enquête sur terrain Mai 2018

Les préoccupations des ménages de la zone d'étude concernent surtout leur insatisfaction du budget consommé, considère comme élevé.

L'importance de ce budget est dû généralement à l'absence d'une politique d'intégration tarifaire, ce qui modes de transports utilisés par les oblige les usagers de TC à payer pour chaque voyage voyageurs de la ville nouvelle de Sidi Abdellah effectué ainsi que celle du temps et à l'examen des durées de déplacements, il apparaît que la plus longue durée moyenne est observée chez ceux qui

Chapitre 4 Les facteurs d'influence géographique et les propositions

utilisent le transport collectif (bus et train). Déplacements, il apparaît que la plus longue durée moyenne est observée chez ceux qui utilisent le transport collectif (bus et /ou train).

De surcroît, 26% de personnes se plaignent et souffrent de l'état de délabrement du réseau routier. Pour ce qui est de la préoccupation du temps, nous nous sommes permis d'emprunter les résultats de l'enquête réalisée par Med BAKOUR, Tahar BAOUNI, Thomas THEVENIN sur l'accessibilité au centre depuis la 2ème couronne périphérique en fonction de la distance réseau (en kilomètres) et ceci dans le seul souci d'avoir une vision claire sur la difficulté d'accès au centre.

Le tableau N°23: présente une comparaison des temps d'accès depuis le centre d'Alger vers un certain nombre de chef lieux de Commune (ACL)(en 2014,début des grands travaux de chantiers), révélant une difficulté d'accès à l'exemple du déplacement d'Alger Centre vers la commune Mahelma située à 24 Km, est de 21,82 min avec une vitesse à vide, passe à 66,12 min dans une situation de congestion, soit un écart de 44,03 min . Rahmania, aussi, depuis le centre passe de 23,57 min dans une situation fluide à presque 71.42 min dans une situation de congestion.

Tableau°17 : Comparaison du temps d'accès au centre entre une période fluide et de congestion.

Origine	Destination	Distance (km)	Temps d'accès vites théorique (min)	Temps d'accès vites congestion	Ecart (min)
Souidania	Centre	18.26	19.09	57.84	98.75
Ecalyptus	Centre	19.16	19.39	58.77	39.38
Birtouta	Centre	19.43	17.98	54.49	36.5
Douira	Centre	19.62	20.06	62.42	41.82
Rahmania	Centre	21.03	23.57	71.42	47.85
Sidi moussa	Centre	22.28	23.39	70.89	74.5
Zeralda	Centre	22.42	18.04	55.77	37.37
Rouiba	Centre	22.75	19.42	58.85	39.43
Borj el bahri	Centre	23.34	21.41	64.88	43.47
Mehelma	Centre	24.4	21.82	66.12	44.3
Tassala El Merdja	Centre	24.89	20.82	63.08	42.26
Elmarsa	Centre	25.31	23.36	70.78	47.42
Ouladchbel	Centre	25.39	25.43	77.05	51.62
Ain taya	Centre	27.34	26.61	80.64	54.03
Haraoua	Centre	28.14	28	84.85	56.85
Reghaya	Centre	28.54	23..27	70.53	47.25
Toutal (min)			755	2289	1533
Maximun (min)			20.08	84.85	56.85

source: Mohammed Bakour, Tahar Baouni, Thomas Thevenin «La dépendance automobile à Alger: entre l'efficacité du système automobile et la précarité du système de transport

5-Distinction entre une Ville nouvelle et ville Satellite

Pour revenir à la vérification de nos hypothèses du départ , il faudrait revenir à l'objet de notre étude et aux questions clés qui se veulent des réponses claires : qu'est-ce qu'une ville satellite? Est-ce que les villes nouvelles sont des villes satellites ? Et qu'est-ce qui différencie une ville nouvelle d'une ville satellite.

Selon, J. P. Lacaze de la série « que sais-je ? » Sur les méthodes de l'urbanisme , donne s'exprime sur les villes nouvelles :

« Créer une ville nouvelle revient à créer un organisme urbain physiquement distinct des Agglomérations mères , et jouant un rôle plus autonome dans l'armature urbaine régionale ». Deux insuffisances peuvent être relevées d'abord, qu'est-ce que!L'auteur entend par physiquement distinct ? Si ce n'est qu'une question d'éloignement spatial, l'auteur n'illustre Alors rien qui soit particulier à la ville nouvelle et ce , d'autant plus que le terme "organisme urbain" reste vague .Enfin, cette idée d'une plus grande autonomie est forcément exprimée par rapport à une fonction bien d exterminée mais, l'auteur reste non explicite.

Une autre définition est donnée par le Petit Larousse illustre:

«Une ville nouvelle est une ville créée à proximité ou non d'une agglomération urbaine importante ,dont le développement simultané des fonctions économiques et de résidence doit Assurer l'autonomie»

Le même dictionnaire , définit la ville satellite comme étant: «une ville séparée d'un centre urbain plus important mais qui a des relations étroites avec Lui , bien qu'administrativement elle est autonome ».

Nous contenterons uniquement de cette définition car nous Avon rencontre d'ententes difficultés relatives à la non disponibilité de la documentation sur les villes satellites en tant que telles.

Si on considère que la définition de la ville satellite donnée par le Petit Larousse est valable sur le plan scientifique , nous pouvons affirmer qu'il existe une analogie entre les définitions des villes nouvelles et celle des villes satellites , néanmoins la notion d'autonomie caractérise beaucoup plus les villes nouvelles que les villes satellites , bien que ces dernières sont généralement autonomes administrativement.

À cet effet, nous proposerons pour les villes satellites la définition suivante : sont considérées comme villes satellites les nouvelles villes conçues avec ou sans continuité de l'agglomération, afin de décongestionner et de réaliser avec elle une unité ,même si on Cherche à assurer dans ces villes une diversité maximale d'équipements et d'emplois sans chercher toute fois l'autonomie.

Un essai d'évaluation de qualification de la ville nouvelle Sidi Abdellah, s'impose ,suite à l'analyse effectuée ,il s'agit de vérifier quelques indicateurs qui sont les suivants:

Tableau N°18 : les Critères de la ville nouvelle de Sidi Abdellah

	Densités hab. /km²	Densité logts/km²	TOL	Rapport emplois/ habitants
sidi Abdellah	2875	714	04	04

Source:Ladirectiondelavilleneuve de Sidi Abdellah

5-1- Densité :

La densité de la ville nouvelle de Sidi Abdellah est de 2857 hab./km² bien qu'elle soit une densité élevée lorsqu'on la compare à la densité moyenne de la région Nord-Centre qui avoisine les 301,18 hab./km², par centre elle est 7 fois moins densément peuplée, comparée à Alger centre qui présente une densité de 20 416 hab./km²

La ville mère est censée être très congestionnée, l'objectif est d'avoir une ville nouvelle avec une meilleure qualité de vie présentant une densité relativement élevée pour polariser la région mère et une forte densité censée lui donner un poids pour lui permettre d'une part, de garder les populations des régions avoisinantes et d'autre part, de capter les populations des autres régions du pays, notamment celles du Nord.

5-2-Taux d'Occupation du Logement:

Concevant le Taux d'Occupation par Logement (TOL), nous pouvons dire que les efforts consentis par les pouvoirs publics durant la décennie 2000, ont eu un effet de baisse

Sensible du TOL en Algérie qui est passé de 7,1 en 1983 à 6,4 par logement en 2008

Il est permis de déduire que la ville nouvelle en formation ne semble pas être en adéquation avec la promesse d'un cadre de vie d'excellence qui soit meilleur que celui du reste du territoire national. (TOL) de Sidi Abdellah sera estimée à 0,4.

5-3 Emploi et Habitants:

Suite à l'indisponibilité des données sur le taux d'activité, nous limiterons, à titre indicatif, de donner un rapport entre le nombre d'habitants et le nombre d'emplois prévus, qui servira juste à avoir une idée générale sur le phénomène de l'emploi dans les villes nouvelles.

Sidi Abdellah est la ville qui créera le moins de postes de travail avec seulement un emploi pour 4 habitants. En considérant la taille moyenne d'un ménage algérien qui est de 6 personnes (ONS, 2011), cela implique que Sidi Abdellah offrira moins de deux emplois par ménage alors que plus de 40% des ménages algériens ont au moins deux membres qui travaillent (ONS, 2011).

La situation de cette ville risque donc d'engendrer l'effet inverse que celui escompté par sa création. En effet, Sidi Abdellah est programmée pour stopper l'extension anarchique d'Alger et pour décongestionner et soulager le cri de la capitale. Or, en ne créant qu'un seul

emploi pour 4 personnes, il est à craindre que cette Ville Nouvelle renforce les liens avec la Ville –mère et accentue la congestion par le biais des navettes quotidiennes de ses habitants pour le travail.

5-4- Facteur de Distance:

La distance entre la ville nouvelle et la ville mère détermine l'objectif assigné à la ville Nouvelle, quand la distance est relativement proche du centre urbain ancien est de 35 Km et plus, nous sommes dans une logique de décongestion, quand la distance est de 100 Km et plus, nous sommes dans une logique de peuplement.

Dans notre cas, Sidi Abdellah, distante de 25 Km d'Alger, forcément, une conurbation sera dégagée entre ces deux principales agglomérations du réseau urbain de l'aire métropolitaine à travers les impacts de polarisation et l'attraction qu'exercera l'ensemble de la région à court terme.

Toutefois, toujours dans le même ordre d'idées, nous pouvons avancer qu'une ville satellite peut évoluer vers une ville nouvelle si elle devient complètement autonome par rapport à la ville mère, ceci nous a amené à déduire que la ville satellite peut être une étape

transitoire d'une ville nouvelle. Car une ville nouvellement créée à proximité d'une autre ville

6-Propositions d'aménagement sur l'espace de la ville nouvelle de sidi Abdellah**6-1-La mobilité**

Le système de tracé en damier offre une bonne hiérarchisation de l'espace (structure primaire, secondaire, tertiaire... etc.).

6-1-1-La structure primaire(le boulevard) : c'est un axe structurant est-ouest, elle a une grande importance car à partir d'elle qu'on aura une vue globale sur le projet.



Figure 11 : Vue en 3D sur le boulevard

6-1-2-Structure secondaire (les voies agricoles) : Exprime la régularité et la fonctionnalité à l'échelle du village. Et la place des espaces verts par rapport aux dimensions structurant la ville Eco durable.



Figure 12 : Vue en 3D sur la voie agricole

6-1-3 Structure tertiaire (les voies de desserte locale principale):

Ce sont des axes à intérêt public où le flux est important à cause du réseau de transport public structurant autour et au milieu du quartier résidentiel.



Figure 13 : Vue en 3D sur la voie de transport public

6-1-4 - Arrêts de bus source d'énergie :

La multifonction sera le titre qui définit ce lieu, avec une couverture chargée par des plaques solaires en énergie renouvelable non polluantes qui constituent une source gratuite et accessible à tous les résidents du village. Ces arrêts seront capables de répondre aux besoins des transporteurs et aménagés avec des panneaux publicitaires, et des prises pour charger les batteries des micros portables et smart phones.



Figure 14 : Vue en 3D des arrêts de bus réalisés au niveau du village

6-1-5 Voies de desserte locale secondaire et tertiaire :

sont des voies régulières aménagées selon les principes conceptuels de woonerf qui expriment la lisibilité, la fonctionnalité et surtout la sécurité routière.

Le concept de woonerf ou la cour urbaine

Il signifie l'espace partagé dans la zone résidentielle, ce type d'aménagement permet d'animer et de mettre de la vie dans les rues résidentielles en leur donnant une âme. C'est une stratégie d'intervention intégrée sur le réseau routier, dans un but général d'amélioration du cadre de vie. C'est la rue où l'on peut, en toute sécurité, s'asseoir, jouer, circuler à vélo ou y accéder en voiture. Le concept de woonerf va dominer dans la majorité de nos rues dans le but de renforcer les liens sociaux. Il se caractérise par :

- Une cohabitation des voitures, des piétons et des cyclistes.
- La limitation de la circulation automobile (vitesse limitée « inférieur à 30 km/h »).
- Une inter-connectivité des plantations par des bandes vertes d'herbe avec floraison ou des arbres.

Des revêtements de sol différents (pas de trottoirs) .Une Pente faible pour gérer les eaux de pluies plus les caniveaux.



Figure 15 : Vue en 3D sur le Woonerf de nouvelle ville de Sidi Abdellah

6-1-6 L'accessibilité des espaces publics :

- ✓ Pour le parc, il y-a une continuité verte des piétons et cyclistes avec une connexion forte entre les différents espaces.
- ✓ L'accès aux services et équipements publics, est très lisible et facile à atteindre par le réseau de transport public structurant. Une accessibilité lisible au cours des petits.

6-2- les Parkings privés :



Les habitants des logements individuels vont avoir des airs de stationnements privés au niveau de ces propres lotissements.

Donc la sécurité est considérée comme un besoin essentiel, en plus il n'y a aucun encombrement à l'intérieur du quartier qui génère le gaz carbonique



Figure 16 : Vue en 3D sur Les parkings rotatifs réalisés au bord des jardins centraux



Figure 17 : Vue en 3D sur les parkings rotatifs réalisés au parc

6-3-Le Parc :

Le parc urbain de notre quartier est destiné à recevoir des usagers en provenance de toute l'agglomération, le degré d'équipement va offrir une diversité des activités pour lui conférer une polyvalence maximale.



Figure 18 : Vue en 3D sur l'intérieur du parc

6-4-IntelligentParking :

La couverture de smart parking appliqué sur le village est chargée par des panneaux photovoltaïques au but d'offrir un service gratuit pour charger les batteries des véhicules électriques des résidents, elle est totalement étanche. Les eaux de pluies sont collectées par le biais d'un chéneau central dirigé vers les jardins des maisons semi-collectif.



Figure19 : Vue en 3D sur le stationnement des voitures dans le intelligent parking

6-5-Gestion des déchets :

Utilisation d'un système de tri sélectif pour chaque bâtiment. En vue de placer des bacs pour chaque type de déchet recyclable entre autre le papier, le plastique et les verres par contre pour les déchets organiques, ordures ménagères et restes des aliments c'est l'adoption du système compostage.



Figure 20 :Lieu de compostage



Figure 21 :Poubelle de tri sélective

6-6- Gestion de l'énergie :

Manière directe	Manière indirecte
Utilisation des panneaux Photovoltaïque, et solaire	1/ l'orientation des bâtiments vers le sud Avec des grandes surfaces de vitrage sur ce côté (pour exploiter aux maximum de rayons solaires, et l'éclairage naturel) 2/ isolation renforcer utilisation de (fibre de bois, laine de verre, le double vitrage)



Figure 22 : Le Panneau solaire et photovoltaïque utiliser dans les bâtiments du quartier

Conclustion Générale

Conclusion Générale

La demande incessante et croissante en logements et l'exiguïté de l'espace algérois ont contraint les pouvoirs publics à imposer de nouveaux choix de vie, en déplaçant les populations à l'extérieur d'Alger.

Ce remue-ménage devait hisser la pratique volontariste au diapason de qui se fait ailleurs, en adoptant la notion de villes nouvelles pour décongestionner le centre et transformer le paysage urbain de manière à nous permettre de vivre en cohérence et en harmonie entre le milieu de vie et les aspirations du citoyen moderne.

Or, le défi ne pouvait se résumer en un simple transfert de la population, mais une réelle organisation urbaine bien adaptée à une organisation des transports qui va de pair avec cette évolution et en faisant des transports en commun une véritable alternative.

Ces évolutions s'accompagnent d'un énorme accroissement du taux de motorisation et des distances à parcourir ainsi que d'une urbanisation effrénée, phénomènes lourds de conséquences, augmentation considérable de la congestion, des dommages à l'environnement, du bruit de la circulation et des risques d'accidents.

Ce que nous avons retenu de notre analyse de la situation actuelle du déplacement de la population locale vers Alger, révèle que:

- La majorité de la population en mouvement est active voir même occupée.
- Le principal motif pour le quelles habitants se déplacent est le travail.
- Ce motif explique le fait que l'apport initial de cette mobilité soit d'ordre économique et culturel.
- La population se plaint de la défaillance concernant l'infrastructure délabrée et du nombre insuffisant et type inadapté du matériel roulant.

L'analyse des potentialités de la nouvelle ville Sidi Abdellah nous a révèle aussi que:

- Sidi Abdellah reste encore dépendante de la ville mère Alger à une grande partie dans le secteur sanitaire, services et enseignement.
- Même si les habitants de la nouvelle ville se déplacent pour acquérir du travail, cette dernière offre aux habitants de la ville mère Alger des emplois essentiellement à caractère temporaire (des emplois relatifs à sa caractéristique de ville en chantier).

La nouvelle ville est venue comme une solution à la congestion de la ville mère Alger.

Elle est censée être la bouche d'air qui apportera une bouffée d'oxygène à Alger, mais la réalité est toute autre, Les perspectives exposées lors du lancement de ce grand projet sont complètement à l'opposé de la situation actuelle.

Sidi Abdellah avec ses 40000 habitants, avait pour première mission de loger et fixer les habitants, alors qu'elle-même avait des difficultés à répondre aux besoins socio-économiques de sa population locale, se voit être aujourd'hui dépendante d'Alger à une plus grande échelle.

Elle vient compléter la liste des problèmes de transport, de circulation, d'emploi et de services, que posent déjà les autres villes satellites de l'Algérie.

L'espace urbain est aujourd'hui défini par les déplacements, environ 70% des déplacements domicile-travail des habitants de la nouvelle ville Sidi Abdellah s'effectuent vers la ville mère.

L'étude des tenants et aboutissants de la ville nouvelle de Sidi Abdellah, nous laisse confirmer aisément que cette ville nouvelle est belle et bien une ville satellite.

Au vu d'une visite rapide de 04 jours sur le terrain pour l'enquête, il nous semble difficile de donner un diagnostic fiable de cette zone, malgré ce que nous avons pu voir et apprécier sur terrain toutes les pressions que peut vivre cette ville au quotidien, exprimées par le foisonnement des logements implantés comme des champignons au bien milieu du désert, l'absence de réseaux primaires, et de

Conclusion Générale

traitement des déchets, pourrait entraîner un détournement irréparable de la démarche de qualité qui a été à l'origine de ce projet de Ville Nouvelle.

L'absence de services de gestion et de régulation conduiraient à livrer cette zone au « désordre ».

En conclusion, si la question est de répondre à un besoin prioritaire de logements, mieux vaudrait abandonner la démarche « Ville Nouvelle » et s'orienter vers une extension classique d'urbanisation.

Bibliographie

Bibliographie

1-Ouvrage :

- Lacaze, J.P ‘‘Methodes d’urbanisme ‘’série Que sais-je ?, 110P
- Melin, Pierre, Choay, Françoise (dir), « Dictionnaire de l’urbanisme et de l’aménagement », PUF, 2000, p. 886,
- Merlin, Pierre, « Les villes nouvelles en France », Paris, PUF, 199p.

2-Mémoires et thèses :

- Farhi.A’’Villes nouvelles et villes d’équilibre’’ thèse de doctorat en urbanisme université de Constantine 1998.
- Boussouf.C.E « Les acteurs de la mise en œuvre de la ville nouvelle Alimendjeli ». Mémoire de Master, Université de MAHMOUD MENTOURI Constantine,2008.
- Mohellebi.N « La ville nouvelle ; Outil de planification de la croissance urbaine d’Alger ». Mémoire de Master, FSTGAT/USTHB,2010.
- Sasi,H « contribution à l’étude d’impact d’aménagement de la ville nouvelle de Sidi Abdellah ». /FSTGAT/USTHB.2003

3-Les communications et publications :

- Bakour M, Tahar Baouni, Thomas Thevenin « La dépendance automobile à Alger : entre efficacité du système automobile et précarité du système de transport ».
- LAICHE.M, « Les mutations démographiques à Alger ou les prémices d’une métropolisation en gestation », 2012
- Ouadah Rebrab.S, « Pratiques de mobilités résidentielles et processus de territorialisation : le cas de location-vente AADL.
- Safar Zitouni. M, Tabti.A, « La mobilité urbaine dans l’agglomération d’Alger, évolution et perspectives » Alger, juin 2012.

4-Rapports et documents :

- Etude d’aménagement de la ville nouvelle de Sidi Abdellah, Mission B
- Demain l’Algérie 2025 Ministère de l’Aménagement du territoire
- Les RGPH 1987-1998-2008, Estimation 2016
- PDAU de la wilaya d’Alger
- SNAT 2030
- SDAAL d’Alger

5-Site internet :

- www.hindencitiesmedia.esorre des villes modernes
- www.marocurba.goc.ma

6-Textes et réglementations :

- Décret exécutif n° 04-275 du 5 septembre 2004
- Décret exécutif n° 04-275 du 20 Rajab 1425 correspondant au 5 septembre 2004 portant création de la ville nouvelle de Sidi Abdellah
- Décret exécutif n° 06-233 du 8 Jomada Ethania 1427 correspondant au 4 juillet 2006 portant déclaration d’utilité publique l’opération relative à la réalisation de certains ouvrages, équipements et infrastructures de la ville nouvelle de Sidi Abdellah, modifié par le décret exécutif n° 08-249 du Aouel Chaabane 1429 correspondant au 3 août 2008.

- Décret exécutif n° 11-76 du 16 Février 2011 fixant les conditions et les modalités d'initiation, d'élaboration et d'adoption de la Ville Nouvelle.
- Loi n° 02-08 du 25 Safar 1423 correspondant au 8 mai 2002 relative aux conditions de création des villes nouvelles et de leur aménagement
- Loi n° 10-02 du 16 Rajab 1431 correspondant au 28 juin 2010 portant approbation du Schéma National d'Aménagement du Territoire.

Annexes

**Décret exécutif n°2004-275 du 20 Rajab 452 correspondant au 5 septembre 2004
portant création de la ville nouvelle de Sidi Abdellah, p. 7.**

Le chef du Gouvernement,

Sur le rapport du ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement,

Vu la constitution, notamment ses articles 85-4° et 125 - alinéa 2)

Vu la loi n° 2002-08 du 25 Safar 1423 correspondant du 8 mai 2002 relative au condition de création des villes nouvelles et de leur aménagement ;

Vu le décret présidentiel n° 2004-136 du 29 Safar 1425 correspondant au 19 avril 2004 portant nomination du Chef du gouvernement ;

Vu le décret présidentiel n° 2004-138 du 6 Rabie El Aouel 1425 correspondant au 26 avril 2004 portant nomination des membres du gouvernement ;

Vu le décret exécutif n° 2001-08 du 12 Chaoual 1421 correspondant au 7 janvier 2001 fixant les attributions du ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement
Après avis des collectivités territoriales concernées

Décret :

Article 1er. - En application des dispositions de l'article 6 de la loi n° 2002-08 du 25 Safar 1423 correspondant au 8 mai 2002, susvisée, il est créé une ville nouvelle dénommée « ville nouvelle de Sidi Abdellah ».

Art . 2. -La ville nouvelle de Sidi Abdellah est implantée dans la wilaya l'Alger sur les territoires des communes de Mehalma, Rahmania, Zéralda et Douéra.

Art. 3.-Le périmètre de la ville nouvelle de Sidi Abdellah couvre une superficie de sept mille hectares (7.000 ha) dont :

- Trois mille (3.000) hectares inclus dans le périmètre d'urbanisation et l'aménagement de la ville nouvelle ;
- Quatre mille (4.000) hectares autour des superficies aménagées et qui constituent le périmètre de protection de la ville nouvelle.

La délimitation de ces périmètres est fixée conformément au plan annexé à l'original du présent décret.

Art. 4. - Les fonctions de base de la ville nouvelle de Sidi Abdellah sont : les technologies avancées, la formation et la recherche universitaire ainsi que les fonctions de soutien y afférentes.

Art. 5. -Le programme général de la ville nouvelle est fixé comme suit :

- Des espaces pour le programme d'habitat destiné une population de bordre de deux cent mille (200.000) habitants ;
- Des équipements administratifs ;
- Une coté des technologies de l'information et de la communication dénommée cyber-pars ;
- Un parc urbain constitué d'espaces verts, de zones de détente et de loisirs et d'un complexe omnisports ;
- Des instituts universitaires ;
- Des centres de recherche et de développement ;
- Des zones d'activités ;
- Des équipements hospitaliers et de santé ;
- Des équipements commerciaux, hôteliers et de services ;
- Des réseaux publics d'infrastructures de base dont notamment des amenées d'énergie et d'eau, des infrastructures de télécommunication, des infrastructures routières, et une liaison ferroviaire ;
- Des équipements publics d'accompagnement de services urbains et de services de proximité ;
- Des espaces de protection autour de la ville dont les usages sont fixés par le plan d'aménagement.

Art. 6. - Le pré-test décret sera publié au Journal officiel de République algérienne démocratique et populaire.

Faità Alger, le 20 Rajab 1425 correspondant au 5 septembre 2004

Ahmed OUYAHIA.

Décret exécutif n° 2006-233 du 8 Jomada Ethania 1427 correspondant au 4 juillet 2006 portant déclaration d'utilité public l'opération relative a la réalisation ou certains ouvrages, équipements et infrastructures de la ville nouvelle de Sidi Abdellah,

Le Chef du Gouvernement,

Sur le rapport du ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement,

Vu la constitution, notamment ses articles 85-4° et 125 (alinéa 2) ;

Vu la loi n° 90-30 du 1er décembre 1990 portant loi domanial ;

Vu la loi n° 91-11 du 27 avril 1991, complétée, fixant les règles relatives l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu la loi n° 2001-20 du 27 Ramadhan 1422 correspondant au 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au d développement durable du territoire ;

Vu la loi n° 2002-08 du 25 Safar 1423 correspondant au 08mai2002 relative aux conditions de création des villes nouvelles et de leur aménagement ;

Vu le décret présidentiel n°2006-175 du 26 Rabie Ethani 1427 correspondant au 24 mai 2006 portant nomination du Chef du Gouvernement ;

Vu le décret présidentiel n°2006-176 du 27 Rabie Ethani 1427 correspondant au 25 mai 2006 portant nomination du membre duGouvernement ;

Vu le décret exécutif n°93-186 du 27 juillet 1993, complété déterminant les modalités d'application de la loi n°91_11 du 27 avril 1991, complétée, fixant les règles relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le décret exécutif n° 2004-275 du 20 Rajab 1425 correspondant au 5 septembre 2004 portant création de la ville nouvelle de Sidi Abdellah ;

Décret

Article. 1er. - En application des disposition de l'article 12 bis de la loi n° 91-11 du 27 avril 1991, complété, susvisée, et conformément aux dispositions de l'article 10 du décret exécutif n° 93-186 du 27 juillet 1993, complété, susvisée, le présent décret a pour objet de déclarer utilité publique l'opération relative à la réalisation de certains ouvrages, équipement et infrastructures de la ville nouvelle de Sidi Abdellah en raison du caractèred'infrastructure d'intérêt général et d'evenrgue nationale et stratégique de ces travaux.

Art. 2. - La superficie global des biens immobiliers et/ou droits réels mobiliers servant d'emprise a la réalisation de l'opération visée à l'article 1er ci-dessus est de mille huit cent (1.800) hectares, située sur le territoire de la wilaya d'Alger, répartie sur le territoire des communes de Mehalma, rahmania,

Zéralda et Douéra et délimitée conformément au plan annexé l'original du présent décret.

Art. 3. - La consistance des travaux à engager au titre de l'opération relative à la réalisation de certains ouvrages, équipements et infrastructures de la ville nouvelle de Sidi Abdellah est la suivante :

- les réseaux publics d'infrastructures de base, les amenées d'énergie et d'eau, les infrastructures de télécommunications, les infrastructures routières, et une liaison ferroviaire ;
- les équipement administratifs ;
- Les espaces pour le programme d'habitat initiés et conduits par les établissements et les organes étatique ;
- Les équipement publics d'accompagnement de services urbains et services de proximité ;
- Les équipement hospitaliers et de santé ;
- Un parc urbain constitué d'espaces verts, de zones de détente et de loisirs et d'un complexe omnisports ;

Art. 4. - Les crédits nécessaires aux indemnités à allouer, au profit des intéressés, pour les opérations d'expropriation des biens immobiliers et droits réels immobiliers nécessaires à la réalisation de l'opération visée à l'article 1er ci-dessus, doivent être disponibles et consignés auprès du trésor public.

Art. 5. - Le présent décret sera publié au journal officiel de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 8 Joumada Ethanie 1427 correspondant au 4 juillet 2006.

Abdelaziz BELKHADEM.

Sommaire

Page

Liste des figures	01
Liste de tableau	02
Liste de sheama	03
Liste des cartes	03
Liste des images	03
Liste des abreviations.....	04
Introduction général	06

Chapitre I: Définition et Concepts Généraux sur les Villes nouvelles

Introduction	09
1- mise en contexte	10
1-1 Urbanisme	10
1-2 Planification urbaine	10
1-3 Les Déplacement urbains	10
1-3-1 une diversité dans les motifs des déplacements actuels	10
1-3-2 les migrations pendulaires	10
1-3-3 les déplacements scolaires et universitaires	10
1-3-4 les déplacements professionnels	10
1-3-5 les déplacements pour motif personnels	11
2- ville nouvelles	11
2-1 typologies des villes nouvelles	11
2-2 localisations de la ville nouvelle	12
3- villes satellites	12
3-1-objectif des villes satellites	12
3-2 caractéristiques des villes satellite	13
4-expérience internationale en ville nouvelle	13
4-1-l'expérience anglaise	13
4-2exemple de ville nouvelle anglaise.....	13
4-3-l'expérience française	13
4-4-exemple de ville nouvelle française	13
5-Les Enjeux de la ville algérienne	14
5-1-la recherche des grands équilibres spatiaux et des territoires pertinents.....	14
5-2 Indication de la tension on verra le mental	14
5-3-La bonne gouvernance et le développement	14
Conclusion	16

Chapitre II :Le Cadre Législatif de Ville nouvelle

Introduction	18
1-Instruments d'urbanisme et gestion de l'espace.....	19
1-1 SNAT	19
1-2 Outilscomplémentaires.....	22
1-2-1 SRAT	22
1-2-2 SDAT	22
1-2-3 PACA	22
2-Lois de référence pour les villesnouvelles	22
3-La stratégie de création des villesnouvelles.....	23
3-1-Le choix des sites des villesnouvelles.....	24

3-2-Ville nouvelle de Sidi Abdallah, une alternative sûre pour une aire métropolitaine d'Alger en dégradation.....	24
--	----

Chapitre III:Présentation De la Ville nouvelle de Sidi Abdallah

Introduction:	26
1. Présentation de la ville nouvelle	27
1-1-Présentation physique de la zone d'étude	27
1-2-Situation hydrographique.....	28
1-3- Climat	29
2-Le choix de localisation de la ville nouvelle de Sidi Abdallah	29
2-1-Répartition des surfaces de la ville nouvelle	30
2-1-1- Espaces résidentiels.....	31
2-1-2-Commerce et administration	31
2-1-3-Industrie de pointe et recherche.....	31
2-1-4 Grand équipement.....	33
2-1-5-espace vert.....	33
3 - Etude socio-économique de la ville nouvelle.....	34
3-1-1-Étude de la population	34
3-2-1 la nouvelle ville Sidi Abdallah et l'emploi.....	36
3-2-2-Etude des équipements existants.....	36
3-2-3- Les équipements sanitaires.....	39
3-2-4-La ville nouvelle et l'habitat	41
3-2-5-Comparaison entre surfaces projetées et surfaces normalisées.....	42

Chapitre IV : Les Facteurs L'influence Géographique et Les Propositions D'aménagement

1- Réseau ferroviaire	44
2- Réseau de bus	44
3- Demande de transport	44
3-1- Un objectif multiple	44
4- Les résultats	44
4-1- La composition sociale des voyageurs	44
4-2- Les caractéristiques économiques	45
4-3-les déplacements	46
4-4- Le moyen de transport le plus utilisé	47
4-5-Les motifs de déplacements	47
4-6-Fréquence des déplacements Nouvelle ville ----- ville Mère	49
4-7--Les préoccupations aux modes de transports utilisés	49
5-Distinction entre une ville nouvelle et ville satellite	51
5-1- Densité.....	52
5-2-Taux d'occupation du logement.....	52
5-3- Emploi.....	52
5-4- facteur de distance.....	52
6-Les propositions d'aménagement sur l'espace de la ville nouvelle de Sidi Abdallah.....	53
6-1-La mobilité.....	53
6-1-1 La structure primaire (le boulevard).....	53
6-1-2-La structure secondaire (les voies agricoles).....	53

6-1-3 La structure tertiaire (bien les voies de desserte locale principale).....	54
6-1-4 les arrêts de bus intelligent.....	54
6-1-5 Les voies de desserte locale secondaire et tertiaire	55
6-1-6 L'accessibilité des espaces publics.....	55
6-2- les parkings privés.....	54
6-3- le parc.....	57
6-4- smart parking.....	58
6-5-Gestion des déchets.....	59
6-6- Gestion de l'énergie.....	60
Conclusion Générale	62
Bibliographie	65
Annex	68

Résumer :

Des villes nouvelles et villes satellites installées autour des grandes métropoles, visent l'aménagement de véritables espaces de vie et d'activités, cette idée a été importée par la suite par les pays en voie de développement.

Alger l'une des villes les plus importantes non seulement à l'échelle régionale mais nationale est confrontée à des problèmes de croissance urbaine

Les pouvoirs publics ont donc pensé à créer un « centre urbain nouveau » dont la vocation première est de soulager Alger en accueillant des fonctions délocalisées et de servir de support au développement de nouvelles fonctions métropolitaines, Le choix s'est donc porté sur Sidi Abdellah.

Nous lirons le rôle de la ville nouvelle Sidi Abdellah dans le bipolarisme dans lequel elle se trouve, entre une facture structurée de concentration de population dans le conglomérat d'Alger et une facture de dysfonctionnement spatial posant de plus en plus de problèmes de transport, de pollution et de congestion.

Mots clé : Ville Nouvelle. Ville Satellite. Sidi Abdellah. Displacement.

Abstract:

New cities and satellite cities set up around the big cities, aim at the development of real living spaces and activities, the developing countries imported this idea later.

Algeria one of the most important cities not only at the regional but national scale is facing urban growth problems.

The public authorities have therefore thought of creating a "new urban center" whose primary purpose is to to relieve Algiers by hosting delocalized functions and to support the development of new metropolitan functions. So the choice was Sidi Abdellah.

We will read the role of the new city of Sidi abdellah in the bipolarism in which it is located between a structured factor of concentration of population in the conglomerate of Algiers and a factor of space dysfunction posing more and more problems of transport, pollution and congestion.

Key words: New Cities. Satellite cities. Sidi Abdellah. Displacement.

ملخص

المدن الجديدة التي أقيمت حول المدن الكبرى ، بهدف تطوير مساحات وأنشطة حقيقية للمعيشة ، تم استيراد هذه الفكرة فيما بعد من قبل الدول النامية. الجزائر مدينة واحدة من أهم المدن ، ليس فقط على المستوى الإقليمي ولكن الوطني تواجه مشاكل النمو الحضري

لذلك فكرت السلطات العامة في إنشاء "مركز حضري جديد" هدفه الأساسي هو تخفيف الجزائر عن طريق استضافة وظائف غير محددة والعمل كدعم لتطوير مساحات حضرية جديدة ، وكان الخيار يركز على سيدي عبد الله.

درسنا دور المدينة الجديدة سيدي عبد الله على مستوى القطب التي تقع فيه ، من حيث تركيز السكان في تكتل الجزائر العاصمة التي تسبب مشاكل النقل أكثر وأكثر ، من التلوث والازدحام. كلمات مفتاحية: New Town. مدينة الأقمار الصناعية. سيدي عبد الله.

Introduction générale

De même, l'Algérie, à l'instar des autres pays du monde, se trouve confrontée aux problèmes qui résultent de l'explosion de la population urbaine, soumise simultanément à la pression démographique et à l'exode rural.

L'Algérie est ainsi en 2018 le pays le plus peuplé du Maghreb

Au vu constat de cette situation complexe, l'option des villes nouvelles est présentée comme solution efficace et pertinente pour l'équilibre de l'armature urbaine des métropoles et des grandes villes algériennes.

➤ **Problématique :**

- Dans quel contexte la ville nouvelle de Sidi Abdellah a été créé ? Et pourquoi le choix de site de cette ville ?
- Comment fonctionne la ville nouvelle de Sidi Abdellah et quelle relation entretient-elle avec Alger ?
- Maintenant qu'elle est presque achevée contribue-t-elle au maintien sur place des populations arrivées en répondant aux différents besoins celle-ci ?

➤ **Méthodologie :**

- ✓ Approche théorique
- ✓ Approche analytique et pratique

➤ **Approche théorique :**

Premier chapitre sera consacré à l'approche théorique du sujet, après une phase de documentation (thèses, mémoire, articles, etc...)

- **Le deuxième chapitre** sera consacré en ville nouvelles en Algérie, leur politique et cadre réglementaire, leur objectif ainsi quel est instrument mise en place
- **Troisième chapitre** en essaiera d'évaluer la ville nouvelle de Sidi Abdallah partie des on choix, du site d'implantation, ses spécificités, l'équilibre habitat/emploi qu'elle pourrait assurer
- **Quatrième chapitre** on a proposé des solutions pour les espaces vides de la nouvelle ville de Sidi Abdallah

Urbanisme :

Désigne l'ensemble des sciences, des techniques et des arts qui concourent à l'organisation, à l'aménagement et l'évolution des espaces urbains . On parle aussi de planification urbaine

Planification urbaine

la planification urbaine permet une meilleure maîtrise du développement de l'espace des villes. La planification urbaine part de la demande sociale.

Ville Nouvelles :

Une ville nouvelle est une ville ou un ensemble de communes, qui naît généralement d'une volonté politique

La ville nouvelle est créée à proximité d'une métropole ancienne dont on souhaite limiter la croissance, et où il est prévu de développer simultanément des fonctions économiques et de résidence

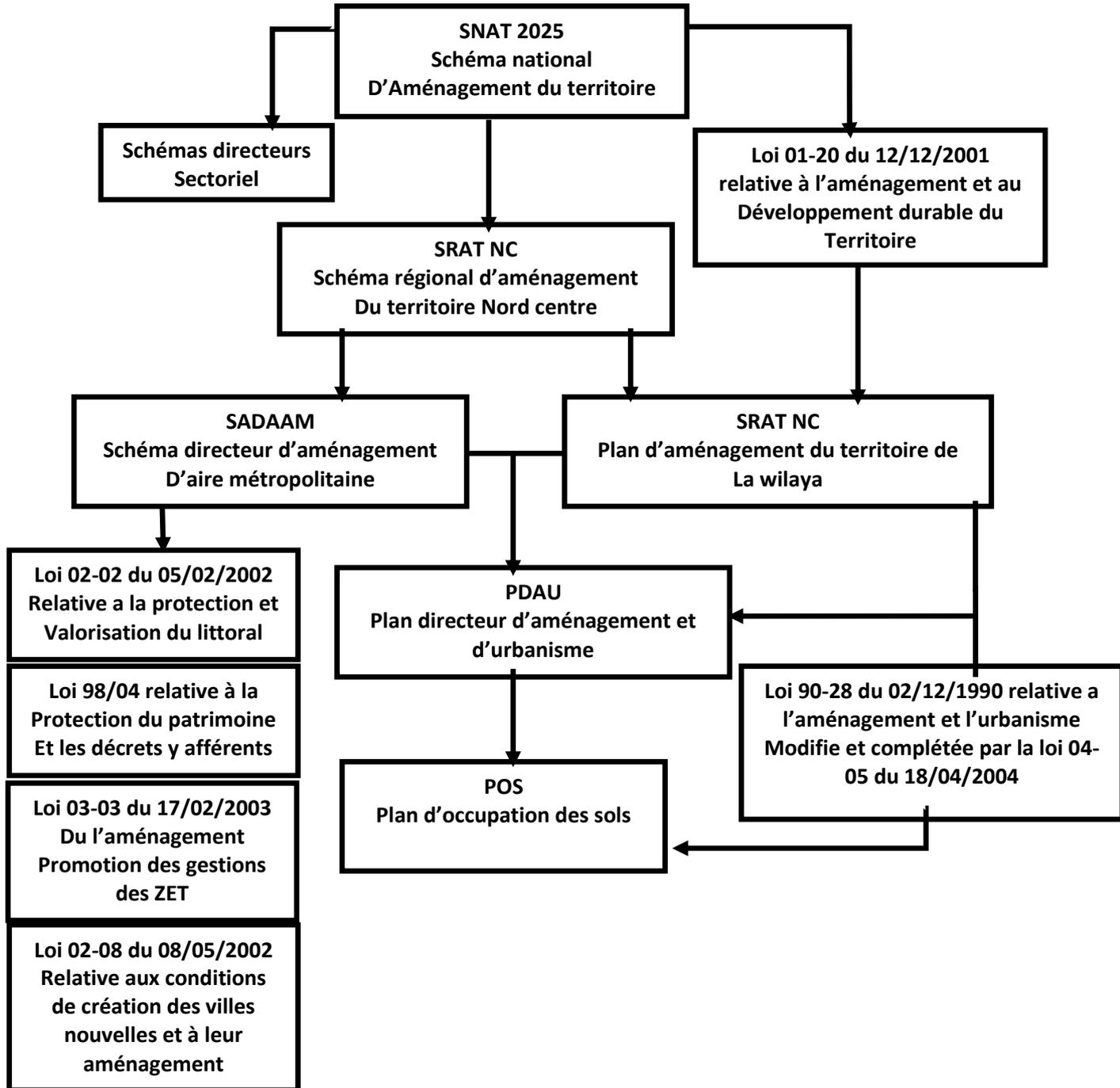
Typologies des Villes nouvelles :

- Le transfert des fonctions de la capitale vers une autre localisation pour une ville nouvelle capitale
- Pour des raisons économiques par la création de nouveaux pôles industriels
- Pour un objectif stratégique par la réalisation de cité scientifique

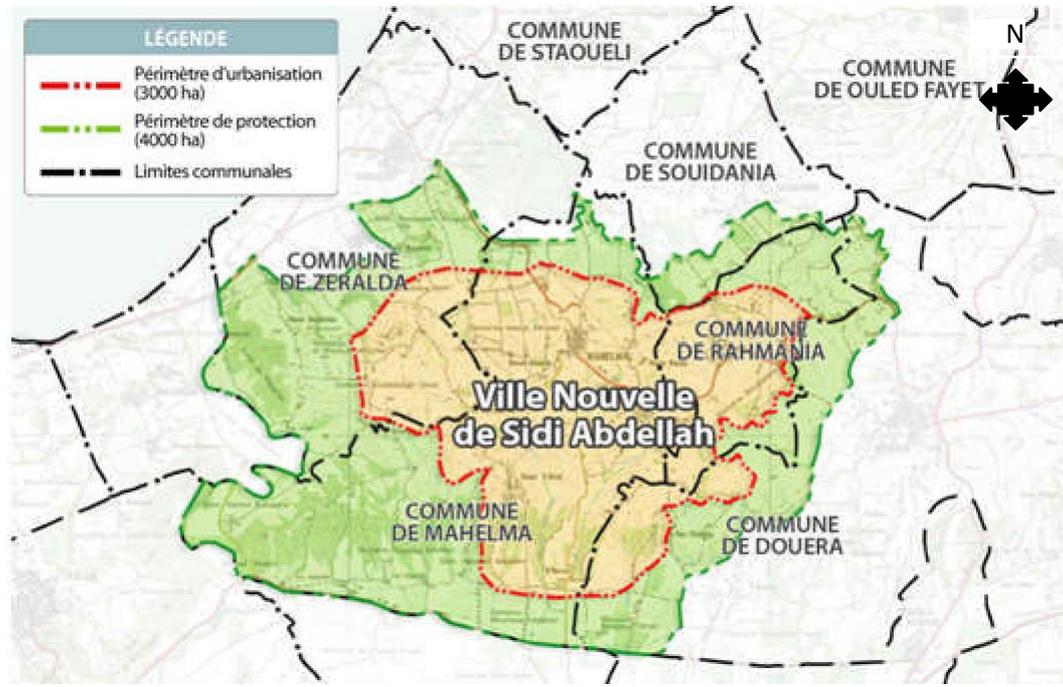
- Villes satellites :

Les villes satellite ville administrativement autonomes mais placées sous la dépendance d'un centre urbain proche est important.

-Le cadre législatif des ville nouvelle on Algérie de (1990-2025)



Sidi Abdellah est un tissu urbain déjà existant, constituant un groupement urbaine de 05 communes comptant de 27 agglomérations et 40 000 habitants peuplant déjà le territoire. Elle couvre 5 communes suivantes : Mahelma, Rahmania, Zeralda, Douera, Souidania



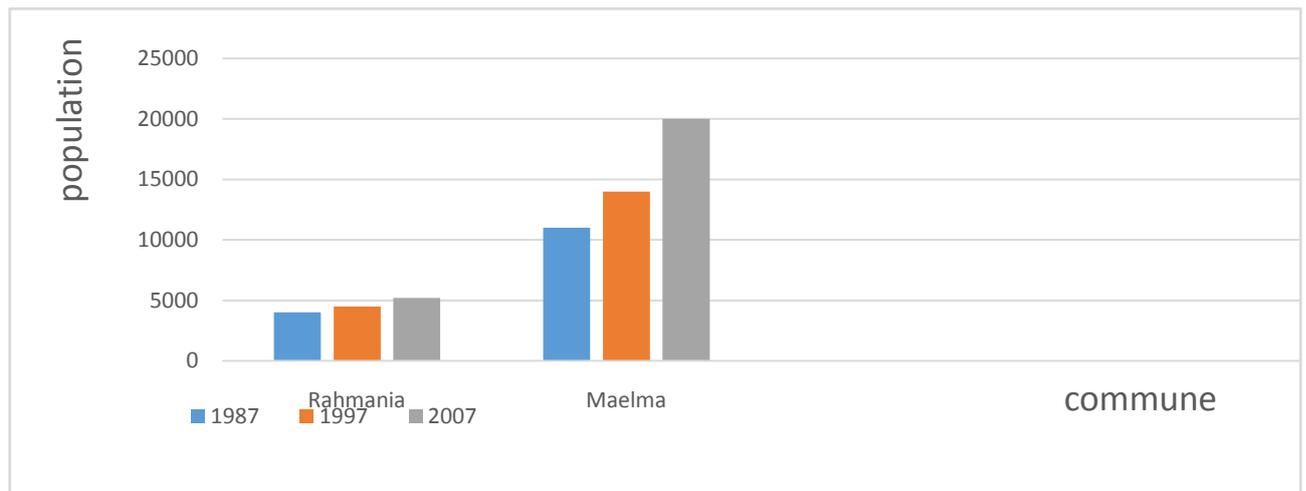
Le choix de localisation de la ville nouvelle de Sidi Abdallah

- Elle est à 30 kms de la capitale, distance idéale pour devenir une ville indépendante
- Proximité des villes littorales.
- A 30kms de l'aéroport international et à 25kms du port d'Alger.
- Vocation de la ville nouvelle de Sidi Abdallah : ville des sciences et de la technologie



Schéma directeur de la nouvelle ville de Sidi Abdellah

Commune	1987	1998	2007	Taux de croissance annuelle	
				1987-1998	1997-2007
Mhelma	11297	14337	20700	2.41%	3.74%
Rahmania	3762	5355	7389	3.59%	3.27%
Zeralda	20484	33047	51552	4.89%	4.54%
Suidania	7674	11620	17105	4.23%	3.94%
Total	43217	64359	96746	15.12%	15.49



$$P = P_0 (1+t)^n \text{ Avec :}$$

- **P**: population à l'horizon considéré.
- **P₀** : population à l'année de référence.
- **t** : taux d'accroissement annuel de la population,
- **n** : intervalle d'année séparent P et P₀.

Les différents équipements des quartiers résidentiels de la nouvelle ville de Sidi Abdellah

Equipements		Nombre	Nombre d'occupants	Surface(m2)	Quartier
Equipements commerciaux			6395	159710	04 06 08 09 10 11 12 14 18 19 20 22 23 24 25 26 27 31 32 33 35
Equipements publics	APC	2	70	1800 m ² /unité	09 14
	Annexe APC	11	88	500 m ² /unité	04 18 19 20 22 23 24 25 27 31 32
	Bureau de poste	6	36	400 m ² /unité	04 09 14 18 25 32
	Protection civile	5	50	1300 m ² /unité	06 14 18 24 27
	Police	7	49	700 m ² /unité	06 12 14 19 23 24 25
Équipements éducatifs	C E M	40	6000		04 06 08 09 10 11 12 14 18 19 20 22 23 24 25 27 31 32 33 35
	Ecole primaire	33	9900		04 06 08 09 10 11 12 14 18 19 20 22 23 24 25 26 27 32 33 35
	Collège	14	7560		06 09 11 12 14 19 23 24 25 27 32
	Lycée	3	1980		24 27 32
Equipements sanitaires	Centre médical	21		540(m ² unité)	06 08 09 10 11 12 14 18 19 20 22 23 24 25 26 27 32 33 35
Equipements socio-culturels	Mosqué	15	500-900 (fidèles mosquée)	400-900 (m ² uniteé)	06 09 10 11 12 14 18 23 24 25 26 27 31 32 33
	Bibliothèque	08	100 (usagers biblio)		06 12 18 19 23 24 27 32

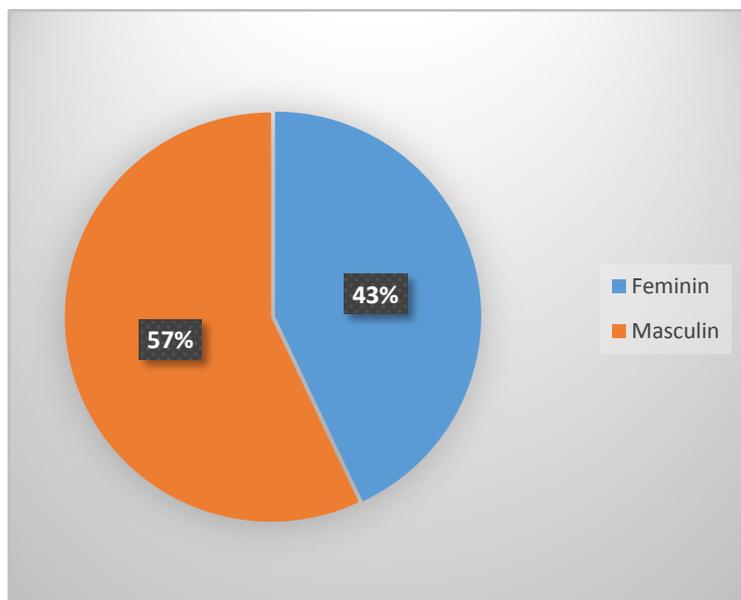


Les Logements occupés et en cours de réalisation dans la ville nouvelle de

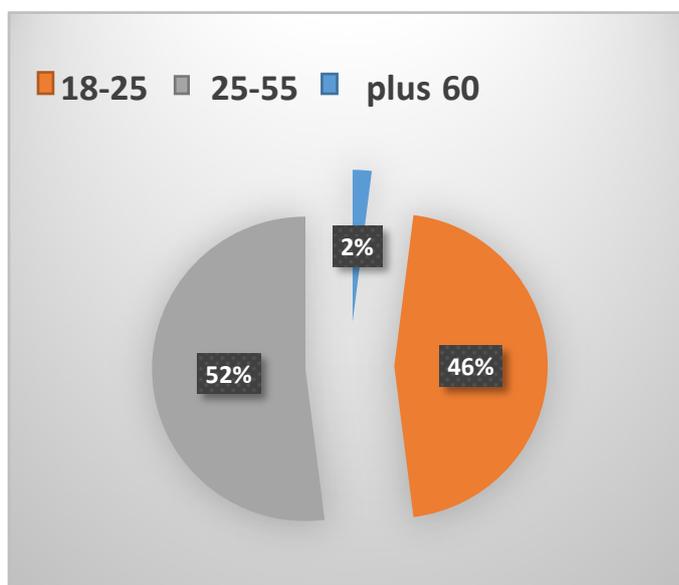
Sidi Abdellah



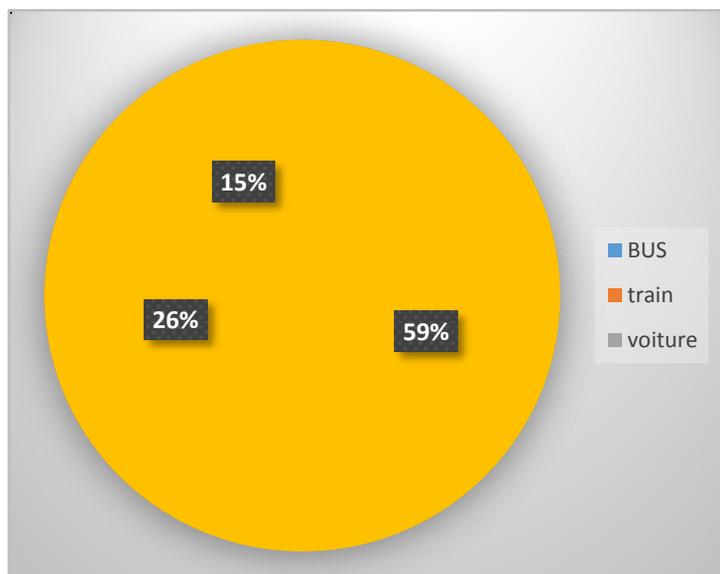
La Composition sociale des voyageurs :



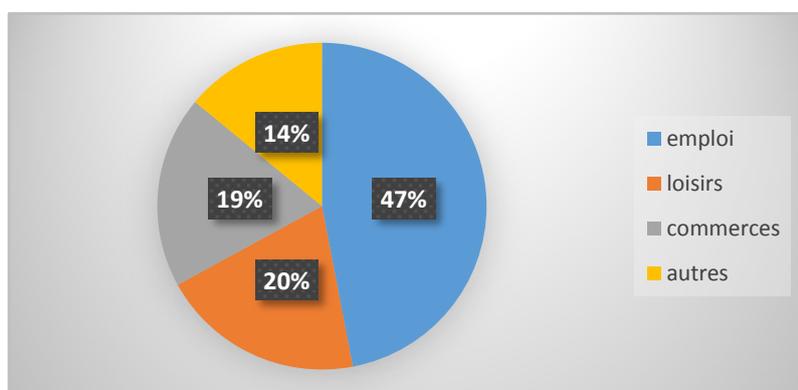
-Selon la tranche d'âge :



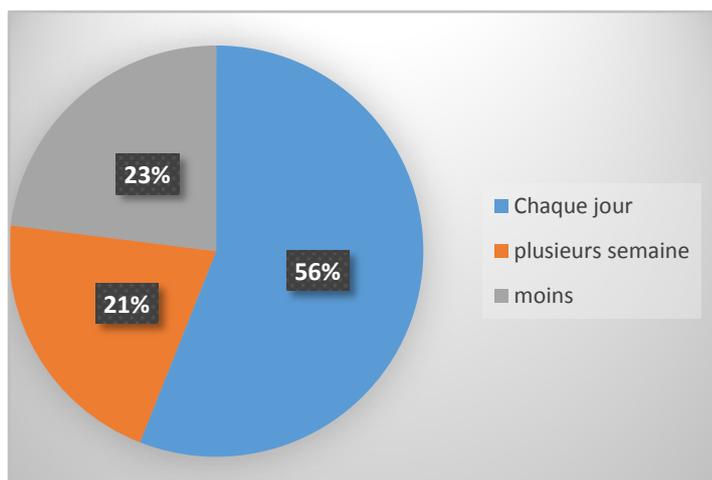
Le Moyen de transport le plus utilisé :



Les motifs de déplacement de la ville nouvelle de Sidi Abdellah ver la ville-mère (Alger)



Fréquence des déplacements Nouvelle ville ----- Ville Mère



-Propositions d'aménagement sur l'espace de la ville nouvelle de sidi Abdellah

-1-La mobilité

Le système de tracé en damier offre une bonne hiérarchisation de

1-1-La structure primaire(le boulevard) : c'est un axe structurant est-ouest, elle a une grande importance car à partir d'elle qu'on aura une vue globale sur le projet.



6-1-2-Structure secondaire (les voies agricoles) : Exprime la régularité et la Fonctionnalité à l'échelle du village. Et la place des espaces verts par rapport aux dimensions structurant la ville Eco durable.



1-3 Structure tertiaire (les voies de desserte locale principale):

Ce sont des axes à intérêt public ou le flux est important à cause du réseau de transport public structurant autour et au milieu du quartier résidentiel.



-1-4 - Arrêts de bus source d'énergie :



1-5 Voies de desserte locale secondaire et tertiaire :

sont des voies régulières aménagées selon les principes conceptuels de woonerf qui expriment la lisibilité, la fonctionnalité et surtout la sécurité routière.

Le concept de woonerf ou la cour urbaine

- Une cohabitation des voitures, des piétons et des cyclistes.
- La limitation de la circulation automobile (vitesse limitée « inférieur à 30 km/h »).
- Une inter-connectivité des plantations par des bandes vertes d'herbe avec floraison ou des arbres.

Des revêtements de sol différents (pas de trottoirs) .Une Pente faible pour gérer les eaux de pluies plus les caniveaux.



6-1-6 L'accessibilité des espaces publics :

- ✓ Pour le parc, il y-a une continuité verte des piétons et cyclistes avec une connexion forte entre les différents espaces.
- ✓ L'accès aux services et équipements publics, est très lisible et facile à atteindre par le réseau de transport public structurant. Une accessibilité lisible au cours des petits.

6-2- les Parkings privés :

- ✓ Les habitants des logements individuels vont avoir des airs de stationnements privés au niveau de ces propres lotissements.



6-3-Le Parc :

Le parc urbain de notre quartier est destiné à recevoir des usagers en provenance de toute l'agglomération, le degré d'équipement va offrir une diversité des activités pour lui conférer une polyvalence maximale.



6-4-IntelligentParking :

La couverture de smart parking appliqué sur le village est chargée par des panneaux photovoltaïques au but d'offrir un service gratuit pour charger les batteries des véhicules

électriques des résidents, elle est totalement étanche. Les eaux de pluies sont collectées par le biais d'un chéneau central dirigé vers les jardins des maisons semi-collectif.



6-5-Gestion des déchets :

Utilisation d'un système de tri sélectif pour chaque bâtiment. En vue de placer des bacs pour chaque type de déchet recyclable entre autre le papier, le plastique et les verres par contre pour les déchets organiques, ordures ménagères et restes des aliments c'est l'adoption du système compostage.



Figure 20 :Lieu de compostage



Figure 21 :Poubelle de tri sélective

Conclusion générale

Sidi Abdellah reste encore dépendante de la ville mère Alger a une grande partie dans le secteur sanitaire, services et enseignement.

-Même si les habitants de la nouvelle ville se déplacent pour acquérir du travail, cette damier offre aux habitants de la ville mère Alger des emplois essentiellement a caractère temporaire (des emplois relatifs à sa caractéristique de ville en chantier).

La nouvelle ville est venue comme une solution a la congestion de la ville mère Alger.

