

**Proposition de communication pour les  
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)  
Montréal, 11-13 juin 2019**

**Titre :**

Réseau d'infrastructure et échelles de structuration territoriale en Algérie.  
Définition des épaisseurs territoriales comme outils d'évaluation des interactions flux-espace.

**Auteur(s) :**

Khaled AMCHA, Doctorant en art de bâtir et urbanisme, Université catholique de Louvain,  
khaled.amcha@student.uclouvain.be

**Mots-clés :**

Autoroute Est-ouest, corridor, riveraineté territoriale, zone d'influence.

**Résumé :**

En Algérie, les nouveaux outils de planification stratégique en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire en général, et des réseaux de transport en particulier, proposent des projets de grande envergure afin de répondre aux exigences des nouvelles dynamiques urbaines et socio-économiques du pays et de résoudre le problème de saturation du réseau des routes nationales. Certains de ces projets déjà réalisés ou presque nous permettent aujourd'hui de constater des premiers signes de changement des anciens équilibres territoriaux qui se sont structurés à la longueur du temps autour des anciens réseaux de transport. Ils nous poussent ainsi à établir d'autres définitions des rapports villes-compagnes, villes-routes nationales, centre-périphérie des villes, ports-villes intérieures.

Le réseau routier algérien s'est construit dès le début de la colonisation française sur la base de routes dites nationales, qui ont été pendant longtemps, à côté du chemin de fer, les principales structures de mobilité du pays. Elles ont contribué fortement à l'organisation du territoire et des établissements humains. Des villes et des villages s'y sont greffés, ainsi que des activités économiques fortement ancrées dans le territoire local telle que l'agriculture. Ces routes sont connectées aux réseaux lents que sont les cheminements ruraux et les cours d'eau qui construisent le paysage et le territoire et contribuent à structurer l'économie locale et les activités socio-culturelles. L'autoroute Est-ouest quant à elle est dans une logique qu'on peut qualifier de rapide et vise une économie industrielle nationale et internationale qui, à priori, se préoccupe peu des anciens rapports forts entre la route nationale et **ses épaisseurs riveraines**.<sup>1</sup> L'hypothèse qui est faite est qu'après l'arrivée de l'autoroute Est-ouest, le réseau viaire et ferroviaire en général, les activités qui leur sont liées et l'ensemble des établissements humains qui s'y sont greffés se réorganisent et se restructurent en fonction des nouvelles configurations du réseau.

---

<sup>1</sup> Voir figure 1.

Dans cette communication, nous tentons de questionner ces nouvelles transformations par rapport aux anciennes logiques de développement territorial, tout particulièrement le rôle du projet de l'autoroute Est-ouest en tant qu'une structure importante du nouveau système global de transport en définissant ses échelles d'influence du point de vue spatial. Ces dernières nous serviront au cours de notre recherche sur ces territoires à établir un outil d'analyse et d'évaluation des interactions flux-espace autour de cette nouvelle infrastructure.

### **Définition des épaisseurs de l'autoroute Est-ouest :**

A part les définitions dans la littérature de l'écologie des paysages pour la notion du corridor<sup>2</sup> et quelques définitions ci-dessous citées, qui la traitent comme une aire d'influence du développement économique, il n'existe pas une définition précise qui parle de la notion de l'épaisseur des autoroutes du point de vue spatial. C'est le cas notamment avec la notion de Corridor empruntée à la littérature du paysage et de l'écologie (Forman, 2014). Le corridor est défini comme un élément paysager linéaire qui permet la dispersion d'espèces animales ou végétales entre deux habitats, au sein d'un environnement plus ou moins hostile. Il peut être large ou étroit, droit ou courbe, discontinue ou continue. Il permet d'assurer les loisirs et les déplacements de la faune, et à protéger les plans d'eau. Les corridors sont des habitats pour certaines espèces, des barrières infranchissables pour d'autres. La notion qui fait référence à la base à un écosystème linéaire, suppose dans le cas du chemin la définition d'un couloir qui comprendrait un ensemble d'éléments en lien les uns avec les autres et surtout en lien direct avec le chemin lui-même. De ce fait, le corridor est souvent utilisé pour décrire les bords des infrastructures routières ou autoroutières et permet de définir un périmètre d'action territoriale autour d'une unité morphologique et/ou fonctionnelle. Cependant, même si la notion est utilisée, notamment pour les autoroutes, les écrits ne définissent pas clairement ce corridor ou le font varier en fonction des contextes. De plus, la notion est surtout utilisée dans des rapports (Tecsult International Limitée, 2008) ou études de projet, mais très peu dans la littérature scientifique.

Dans le domaine des transports routiers et autoroutiers, c'est la notion d'aire d'influence qui, sans doute, se rapproche le plus de ce que nous appelons l'épaisseur. Il y est question de développement économique et parfois social. L'objectif est de définir une aire d'impact économique sur le territoire (Berion & Feve, 2005). Plus l'étendue de son influence est importante plus l'impact sur le développement économique de la région sera important. (Fève, 1978; Plassard, 1977; Varlet, 1997). Cette notion d'aire d'influence est indépendante de la morphologie et concerne surtout une aire fonctionnelle. Bien qu'elle nous sera utile dans la définition de l'épaisseur horizontale du chemin, elle ne pourra suffire à elle seule à affiner cette définition et avoir une précision à différentes échelles de territoire. En effet, aussi bien le corridor que l'aire d'influence sont assez pertinents lorsqu'il s'agit de linéaires structurants de grands territoires tels qu'une rivière, une route, une autoroute ou un chemin de fer. Elles le sont beaucoup moins, lorsqu'on s'intéresse à l'échelle urbaine et à des chemins beaucoup plus petits d'une part, ou lorsqu'on travaille sur un maillage beaucoup plus fin d'autre part. Ils ne permettent donc pas à elles seules d'évaluer l'ancrage du chemin au territoire. Notre description mettra en évidence deux types d'épaisseur<sup>3</sup> :

---

<sup>2</sup> Forman RTT, M. Gordon, 1986. Landscape ecology. J. Wiley and Sons, New York

<sup>3</sup> Ce point a été abordé avec plus de détails dans le cadre d'une publication sur la revue d'urbanisme *Transporte y Territorio*. Intitulée : l'épaisseur du chemin, vue à travers deux projets de transport en Algérie. Ici, nous citons uniquement les principales définitions qui concernent l'autoroute Est-ouest.

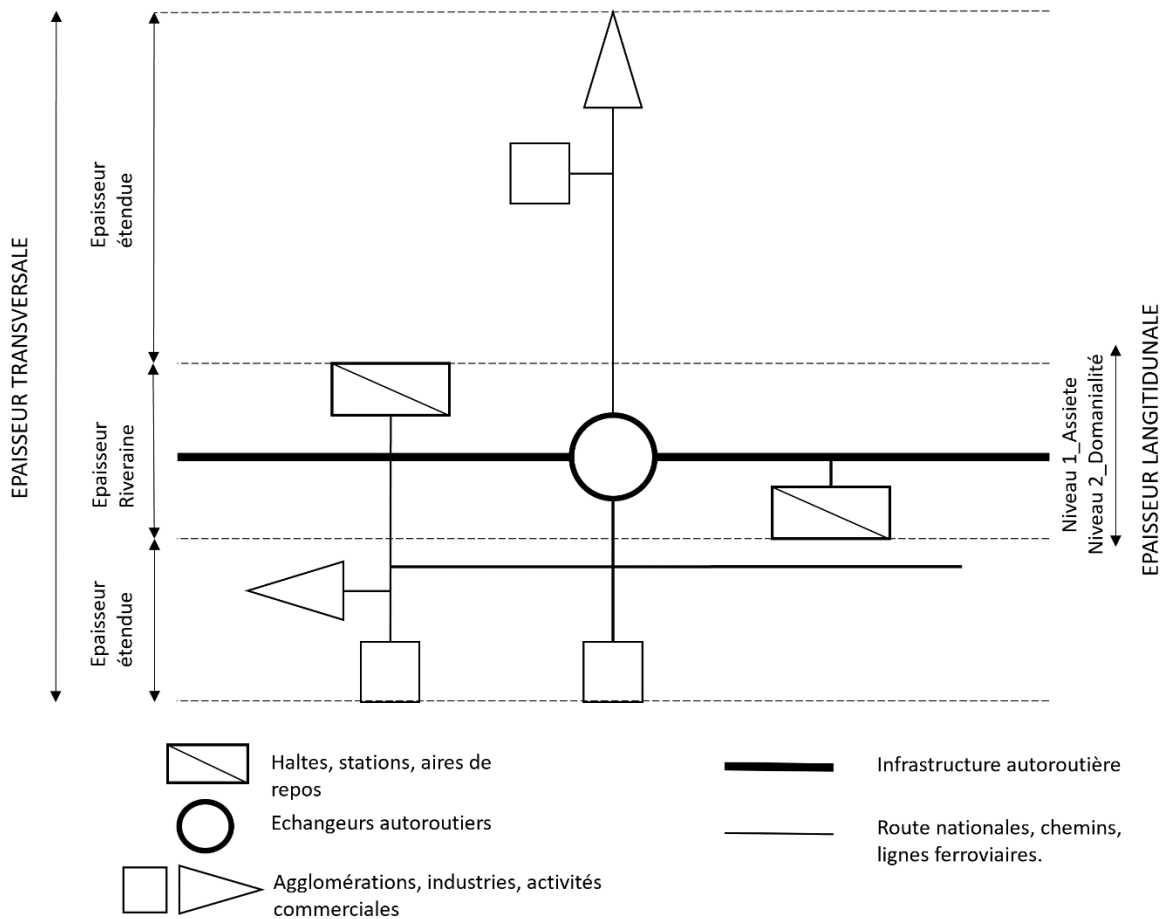


Figure 1: schéma des épaisseurs de l'autoroute Est-ouest.

- Le premier - que nous appellerons l'épaisseur longitudinale - se rapporte à tout ce qui s'inscrit dans l'épaisseur de la ligne dessinée sur les cartes des géographes et sur les plans des ingénieurs. Il s'agit des espaces, des infrastructures, des équipements, des usages et des services qui se conforment à la ligne en occupant physiquement le terrain d'assiette de l'infrastructure (niveau 1 - assiette), ou l'espace compris dans les limites de son emprise domaniale (niveau 2 - domanialité).<sup>4</sup>
- Le deuxième type - que nous appellerons épaisseur transversale - concerne ce qui se passe sur les bords immédiats de l'emprise (niveau 3 - épaisseur riveraine), ou dans l'aire d'influence de l'infrastructure (niveau 4 - épaisseur étendue).<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Ces points seront présentés avec plus de détails lors de la présentation.

<sup>5</sup> Ces points seront présentés avec plus de détails lors de la présentation.