



مركز البحث في تهيئة
الإقليم

Colloque international : Repenser les transports publics pour une mobilité durable et inclusive 14-15 Janvier 2025

Introduction

À l'ère de la métropolisation et du développement rapide des agglomérations urbaines, la question de la mobilité et des transports se pose avec acuité, et semble prendre de l'importance pour les années futures. Les déplacements à l'intérieur de nos grandes villes deviennent de plus en plus difficiles à cause de la congestion routière. Cette dernière, en plus de l'inconfort spatial serait responsable de plusieurs dommages économiques et environnementaux. 23% des émissions de gaz à effet de serre seraient liées directement à la congestion routière. Le transport routier est également responsable de 73% d'émissions et de consommation d'énergie. Dans leur ensemble, les transports urbains sont responsables d'un quart environ des émissions de CO2 (La banque mondiale, 2018). Sur un autre plan, des pays comme le Liban, subiraient des pertes annuelles qui dépassent les 2 milliards de dollars, l'équivalent de 5 à 10% du PIB (La banque mondiale, 2018).

L'enjeu d'assurer une mobilité efficace, inclusive, et durable est devenu crucial voire vital. Le contexte du réchauffement climatique et la diminution des sources d'énergie, dans lequel évolueront les villes de demain exigent des Etats la reconsidération de leurs politiques et stratégies en matière de planification, de conception, et de gestion de la mobilité et des transports.

Le transport est un instrument majeur dans l'organisation volontariste de l'espace. Il joue un rôle important dans sa structuration au travers de ses effets externes à savoir : social, économique, environnemental et urbain. Selon Cucu « *La notion de transport durable suggère une préoccupation accrue pour les infrastructures et les moyens de transport* » (Cucu, 2012, p35). De ce fait, les villes d'aujourd'hui essaient de développer de nouveaux modes de déplacement afin de parfaire leur dynamique urbaine, découlant davantage sur des conceptions de mobilité écologiques, esthétiques, confortables, silencieuses, et pour tous (PMR).

L'intégration récente du concept de mobilité durable dans le vocabulaire politique, technique, scientifique et citoyen, marque ainsi une nouvelle épreuve de qualification. Tout porte à croire, que ce tournant du point de vue des orientations politiques et sociales en matière de gestion de l'espace, du temps et la mise en place de nouvelles lignes de transport public en tant que modèle de mobilité durable, dépasse largement des problèmes de déplacements (Stambouli, 2007, p1).

De nos jours, la circulation mécanique est de plus en plus une problématique prioritaire des grandes villes. Il devient urgent et fondamental de considérer de nouvelles organisations et de nouveaux modes de transport pour un meilleur service public et une durabilité des villes.

Les nouveaux modes de transports publics constituent à l'échelle aussi bien nationale que locale, un défi qui permet de mettre fin au chaos qui dégrade l'image quotidienne des grandes villes. À cet effet, il faut penser à intégrer différents modes de transport en un seul système, qui soit à la fois efficace, facilement accessible, sûr et écologique.

Certaines données mondiales montrent qu'une grande partie de l'énergie consommée provient des combustibles fossiles à savoir : le charbon, le gaz naturel, le pétrole, etc. À cet effet, la pollution et le réchauffement climatique de la terre, par effet de serre, devient une menace pour la santé publique et la couche d'Ozone.

Les stratégies de résilience au changement climatique sont devenues primordiales pour les villes et les infrastructures routières. Aussi le contexte énergétique devient une priorité pour le secteur du transport collectif pour son aspect efficient, écologique et durable. L'exemple est la dominance de la technologie des panneaux photovoltaïques devenue la source principale d'électricité dans des pays développés. Cette source d'énergie est répandue au Sahara et les régions du sud où l'ensoleillement est garanti quotidiennement.

L'Algérie est une société majoritairement urbaine avec un taux d'urbanisation estimé à 70% à l'an 2018 par l'office national des statistiques (ONS), un taux qui devrait atteindre les 85% à l'horizon 2050. Elle dispose d'un parc automobile conséquent estimé à 6,4 millions de véhicules en circulation en 2018, soit 151,7 véhicules/1000 habitants. La voiture particulière (individuelle) représente près de 90% du trafic intérieur (passagers et marchandises). La croissance du parc a été importante dans les dix dernières années : en 2008, le nombre a atteint 3,9 millions de véhicules (112,4 véhicules/1000 habitants, respectivement +64% et +35%). Le taux de motorisation est plus élevé dans les grandes villes : 433 véhicules/1000 habitants à Alger, 229 à Oran et 472 à Constantine (Ministère des transports, 2020).

Argumentaire

L'étude des transports urbains peut apparaître comme un motif à même de faire comprendre la transformation des villes. Une introspection de la ville algérienne notamment des systèmes de transport public et privé semble nécessaire. À cet effet, l'Etat algérien a élaboré, ces dernières décennies, un plan de développement du système de transport à l'échelle nationale, avec l'amélioration de l'offre de transports collectifs considérés structurants et a encouragé l'introduction de nouveaux modes de différentes capacités comme le métro, le tramway, le train rapide et la télécabine. Ces projets sont considérés comme des projets structurants.

Le métro est présent dans la capitale Alger, la télécabine est présente dans des grandes villes (Alger, Skikda, Tizi Ouzou, Constantine, Oran, Tlemcen), le tramway est présent dans la majorité des grandes villes (Alger, Oran, Constantine, Sétif, Mostaganem, Ouargla...etc.). D'autres transports en communs sont également implantés, tels que le train rapide « Coradia », ou le train hybride (diesel et électricité) qui relie les wilayas de Béchar et d'Oran et les wilayas d'Alger et de Béjaïa. De plus, le développement de l'infrastructure routière à l'échelle nationale ambitionne de renforcer la performance du réseau routier à travers la réalisation de l'autoroute Est-Ouest et l'autoroute Nord-Sud (dite des Hauts Plateaux), ainsi que des opérations de maintenance et de modernisation des routes nationales existantes (Harkat, 2023).

En considérant l'environnement et la nature, la conception du développement durable, depuis le rapport de Bruntland, 1987, incite au respect d'un système socio-économique pour les générations présentes sans sacrifier celui des générations futures. C'est ainsi que les politiques de transport durable vont dans le sens de l'intégration du développement durable dans le secteur des transports.

Aussi, l'introduction de nouvelles technologies d'information et de communication (NTIC) et des BIM dans les systèmes de transports publics est de nos jours une priorité pour les décideurs et les spécialistes du secteur. Les nouvelles technologies ont un impact majeur sur les transports publics, en les rendant plus efficaces, sûrs et durables. Cependant, les applications de transport public intègrent des algorithmes avancés pour calculer les itinéraires les plus rapides et efficaces, en tenant compte du trafic en temps réel et des préférences des utilisateurs. De plus, les passagers peuvent désormais suivre en temps réel l'emplacement des véhicules, les retards et les horaires de manière précise grâce à des applications mobiles et des panneaux d'affichage dans les stations. Ainsi que les progrès dans les technologies autonomes ouvrent la voie à l'introduction de véhicules publics autonomes, tels que les bus et les métros, ce qui peut potentiellement améliorer l'efficacité opérationnelle et réduire les accidents. A cet effet, l'adoption des systèmes d'information technologique (SIT) durant la phase de la planification pour réguler le déplacement des usagers, devient capital (Harkat, 2023).

Dans ce contexte, la présente problématique s'oriente vers les différents systèmes de transports publics, leurs impacts et leurs enjeux sur la ville. Les organisateurs de ce colloque invitent les chercheurs de diverses disciplines à contribuer à ses activités et à enrichir la réflexion sur le sujet du transport et de la mobilité durable.

À cet effet, il s'agit de répondre aux questions suivantes :

- ✓ Comment introduire le concept de la mobilité durable et les nouveaux modes de transports publics dans les stratégies de faire la ville ?
- ✓ Quel serait l'impact de l'introduction des énergies renouvelables dans les systèmes de transport sur le changement climatique ?
- ✓ Le développement durable, en tant qu'objectif et approche d'aménagement, constitue-t-il un outil de maîtrise du transport ?
- ✓ Comment les avancées technologiques en matière d'énergie renouvelable pourraient-elles contribuer à la transition énergétique et à la durabilité environnementale ?
- ✓ Quelle sont les meilleures pratiques en matière de conception urbaine durable pour promouvoir la résilience face aux changements climatiques ?
- ✓ Comment les nouvelles technologies peuvent aider au développement durable de la ville, notamment pour la planification, la construction et la gestion des infrastructures de transport ?
- ✓ Comment aider les acteurs de la planification, de la construction et de la gestion des actifs construits à intégrer les nouvelles technologies et en particulier le BIM ?

À partir de ce constat, Le colloque a pour objectif d'illustrer la problématique de la mobilité et des transports en Algérie, en s'inspirant des expériences mondiales en matière de mobilité et de transports. Cette rencontre permettra de mettre en avant des projets ainsi que des approches

actuelles afin d'alimenter la perception du transport en Algérie. En ce sens, il s'agit de dégager une vision pragmatique et futuriste pour le secteur du transport.

Mots clés : Villes, projets structurants, mobilité durable, transports publics, développement durable, inclusion, NTIC

Axes du colloque

- Identité et développement des villes à travers la mobilité durable ;
- Regards croisés sur les différentes expériences en matière de mobilité durable ;
- Energies renouvelables et systèmes de transport public ;
- Apports des NTICs, SIGs et des BIMs dans les systèmes de transport public ;
- Intégration des plans de transport et de circulation dans les instruments d'urbanisme ;
- Management des politiques et des projets de transport public.

Président d'honneur : Pr. BENABBAS Chaouki

Présidente du colloque : Dre. SAIGHI Ouafa

Présidente du comité scientifique : Dre. NAIT AMAR Nadra

Comité scientifique :

- Mme. ABOUB Ratiba Fatima Zohra : Ministère de l'Intérieur : des Collectivités Locales et de l'Aménagement du Territoire, Algérie
- Dr. AZZOUZI Amar : Université de Chlef, Algérie
- Mme. BELMAHDI Nadia : Représentante de l'entreprise économique COSIDER, Algérie
- DR. BENHAMROUCHE Azziz : Université Constantine 1 Frères Mentouri, Algérie
- Pr. BENSALIM Abdelkrim : Université d'Orléans, France
- Dr. BENZAGOUTA Yasser : Centre de Recherche en Aménagement du Territoire, Algérie
- Pr. BOUBAKOUR Fares : Ecole des Hautes études commerciales, Alger, Algérie
- Pr. BOULGHOBRA Nouar : Centre de Recherche Scientifique et Technique sur les Régions Arides (CRSTRA), Algérie
- Dr. BRAGDI Salim : Université Salah Bounider Constantine 3, Algérie
- Pr. CHAIB Rachid : Université Constantine 1 Frères Mentouri, Algérie
- Dr. DEBBABI Sami : Centre de Recherche en Aménagement du Territoire, Algérie
- Dr. DEMAGH Yacine : Université Batna 2, Algérie
- Mr. EL-ABSI Issam: AIDIGITS Group, Hellas, Cyprus, Nordic
- Pr. FANCELLO Gianfranco : Université de Cagliari, Italie
- Pr. FRANCONI Mario : Université de Calabre, Italie
- Pr. GATTUSO Domenico : Université Méditerranéenne de Reggio Calabria, Italie

- Mr. GAIVOTO Carlos : Membre du "conseil supérieur d'œuvres publiques de l'État" de Lisbonne, Portugal
- Pr. GOULIAS Konstadinos : Université de Santa Barbara California, Etats Unis
- Dre. GHENOUCHE Rana Ghousoun : Université de Constantine 3, Algérie
- Dre. GHORABI Nedjla : Université Larbi Ben Mhidi Oum El Bouaghi, Algérie
- Pr. HADJ MOHAMED Benia : Centre de Recherche en Mécanique Constantine (CRM), Algérie
- Dre. HADJ MOHAMED Meriem: Université Tahri Mohamed, Béchar, Algérie
- Pr. HAMINA Youcef Lakhdar : Université de Constantine 2, Algérie
- Dr. KERMICHE Abdellatif : MBIM- Algérie
- Dr. MADANI Salah : Université de Batna 2, Algérie.
- Dr. MEZOUEZ Aniss : Université Catholique de Louvain, Belgique
- Mme. MOKHTARI Souad : Ministère de l'Intérieur, des Collectivités Locales et de l'Aménagement du Territoire, Algérie
- Dr. PAVARD Antonin : Chercheur indépendant, Chercheur associé du laboratoire Géographie-cités (CNRS – UMR 8504), France
- Pr. POIRIER A. Eric : Ecole de technologie supérieur, Québec, Canada
- Pr. REDJEM Ali : Université de M'Sila, Algérie
- Dr. DOBRE Robert : Université de Bucarest, Roumanie
- Pr. TELLER Jacques : Université de Liège, Belgique
- Pr. TRACHE Sidi Mohammed : Université d'Oran, Algérie
- Pr. ZIDANI Kamel : Directeur ENATT, Ministère des transports, Algérie

Présidente du comité d'organisation : Dre. HARKAT Imane

Comité d'organisation :

- Dre ALLIOUA Meriem : Centre de Recherche en Aménagement du Territoire, Algérie
- Mme. BOUHEDJAR Esma : Centre de Recherche en Aménagement du Territoire, Algérie
- Dre. BOUMEZBEUR Insaf : Centre de Recherche en Aménagement du Territoire, Algérie
- M. BOURSAS Nabil : Centre de Recherche en Aménagement du Territoire, Algérie
- Dre. BOUTELJA Meriem : Centre de Recherche en Aménagement du Territoire, Algérie
- Dre. BOUTOUATOU Farah : Centre de Recherche en Aménagement du Territoire, Algérie
- Dre. CHAUCHE TAYARA Roubila : Centre de Recherche en Aménagement du Territoire, Algérie
- Dre. KEDDARI Dounia : Centre de Recherche en Aménagement du Territoire, Algérie
- Dr. FARAH Mohamed Ikkal : Centre de Recherche en Aménagement du Territoire, Algérie
- M. LAOUAR STAIHI Ameer : Centre de Recherche en Aménagement du Territoire, Algérie
- Mlle. KABLOUTI Sara : Centre de Recherche en Aménagement du Territoire, Algérie

- Dre. SEGHIRI Meriem : Centre de Recherche en Aménagement du Territoire, Algérie

MODALITES D'INSCRIPTIONS :

Les journées d'études internationales s'adressent aux chercheurs et aux spécialistes du transport. Toute personne souhaitant participer à travers la présentation d'une communication ou sous forme de poster :

- Un résumé de 500 mots en format Word à envoyer à l'adresse e-mail suivante :

<https://tpmdi25.sciencesconf.org/> ou bien tpmd.crati2025@gmail.com

La proposition de communication doit comporter les informations suivantes :

- Titre
- NOM(s), et Prénoms (s)
- Affiliation, E-mail, et Numéro de téléphone
- Cinq mots clés

La proposition de communication doit être envoyée à l'adresse e-mail : plateforme

- L'axe thématique (1, 2 ou 3)
- L'objet de la contribution et le corpus mobilisé
- Références bibliographiques.

DATES IMPORTANTES

Lancement du colloque : 01 juillet 2024

Date limite d'envoi des résumés : 30 Aout 2024

Avis du Comité scientifique : 15 septembre 2024

Envoi des résumés étendus : 19 Octobre 2024

Notification finale : 21 novembre 2024

Déroulement du colloque : 14 et 15 janvier 2025.

Sponsors : ACCA software, COSIDER, TRIMBLE

Partenaires :

- Agence Thématique de recherche en Sciences et Technologie, Algérie
- Centre de Recherche Scientifique et Technique sur les Régions Arides (CRSTRA), Algérie
- Centre de Recherche en Mécanique Constantine (CRM), Algérie
- École Nationale d'Application des Techniques de Transports Terrestres (ENATT), Algérie
- L'université de Constantine 1 Frères Mentouri, Algérie
- L'université de Constantine 2 Abdelhamid Mehri, Algérie
- L'université de Constantine 3 Salah Boubnider, Algérie
- L'université de Chlef, Algérie
- L'Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria, Italie
- École de technologie supérieure (ÉTS) de Montréal, Canada

Session Poster pour les doctorants :

Payement :

- 10 000 DA (50 euros) pour les chercheurs et enseignants chercheurs
- 20 000 DA (90 euros) pour les professionnels
- 5 000 DA (30 euros) pour les doctorants

NB. LES TRAVAUX SELECTIONNES SERONT PUBLIES SOUS FORME D'OUVRAGE COLLECTIF AVEC UN ISBN